

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la Elaboración de Instrumentos Socioambientales del programa (MGAS y SGAS)

Perú

PE-T1517

<https://www.iadb.org/en/project/PE-T1517>

Diseño del Programa de Infraestructura vial para la Competitividad 2 (PROREGION 2)

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo (" BID " o " Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año arriba de US\$1.000 millones.
- 1.2. La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño logístico de potenciales cadenas de exportación agrícolas no tradicionales en Perú¹. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.
- 1.3. La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico². En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,5% de sus vías en condiciones inadecuadas³, mientras las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,7%. Además, los análisis logísticos⁴ indican que los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y que gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado.
- 1.4. El GdP está preparando el programa PROREGION 2 a fin de intervenir en la red vial departamental de Perú, con acciones rehabilitación, mejoramiento, conservación, así como el fortalecimiento de las capacidades regionales en temas de gestión vial. Para la preparación de la operación se requerirá un conjunto de estudios como, por ejemplo, la complementación de estudios ambientales y sociales de los corredores de la muestra, a fin de asegurar el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), así como el desarrollo de diversos instrumentos ambientales y sociales para la gestión del programa, la cuantificación del aporte de la operación a adaptación de CC y la evaluación económica del programa.
- 1.5. La División de Transporte del BID está preparando la operación de financiamiento de PROREGION 2. El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es desarrollar los instrumentos de gestión ambiental y social que aseguren que PROREGION 2 cumpla con la normativa ambiental y social peruana y con los requisitos del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del BID y sus diez Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) vigentes desde el 01 de noviembre de 2021. En el caso de discrepancias entre la normativa nacional y los requerimientos del BID, el Programa deberá cumplir con el estándar más estricto.
- 2.2. El objetivo específico es desarrollar un Sistema de Evaluación y Gestión Ambiental y Social (SGAS) para la operación, así como un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), que provea los lineamientos de gestión socioambiental para todas las obras a financiarse como parte del Programa en cumplimiento con los requisitos de las normas de desempeño ambiental y social del BID.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. Elaborar un Sistema de Evaluación y Gestión Ambiental y Social (SGAS) para la operación y un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del Programa. En caso de que el PVD cuente con un SGAS, presentar, de ser el caso, el análisis de brechas que debería ajustar para el Programa.

4. Actividades Claves

- 4.1. **Plan de trabajo:** Para la elaboración del Plan de Trabajo se espera que la firma realice una revisión de información previa, incluyendo los documentos técnicos de las obras del programa, informaciones socioambientales, de salud y seguridad pertinentes y normatividad nacional y provincial vigente. Asimismo, se espera que en esta primera etapa se mantengan reuniones iniciales con PVD, a fin de recopilar la información necesaria que permita el desarrollo de un Plan de Trabajo detallado y acorde al contexto del proyecto. Como mínimo, el Plan de Trabajo deberá contener:
 - 4.1.1. Metodologías específicas que se emplearán para cada una de las actividades clave propuestas en estos TDRs.
 - 4.1.2. Tabla de contenido detallada de cada uno de los productos a presentar
 - 4.1.3. Logísticas requeridas para el desarrollo de cada una de las actividades clave
 - 4.1.4. Requerimientos de información adicionales
 - 4.1.5. Cronograma detallado de actividades y entrega de productos (en base a lo estipulado en la sección IV).
 - 4.1.6. Mecanismos de coordinación con el Banco y PVD.
- 4.2. **Desarrollo del SGAS de la operación, incluyendo, como mínimo:**
 - 4.2.1. Evaluación del sistema y capacidad institucional existente de PVD para la evaluación y gestión de impactos y riesgos ambientales y sociales ambientales y la identificación de brechas.
 - 4.2.2. Incorporación de los siguientes elementos:
 - 4.2.3. Marco Ambiental y Social específico según el proyecto,
 - 4.2.4. identificación de riesgos e impactos,

- 4.2.5. programas de gestión,
- 4.2.6. capacidad y competencia organizativas,
- 4.2.7. preparación y respuesta ante situaciones de emergencia,
- 4.2.8. participación de las partes interesadas y
- 4.2.9. seguimiento y evaluación.
- 4.2.10. Cada uno de los elementos deberá incluir los contenidos indicados en la NDAS 1 del MPAS del Banco y en su guía de implementación.

4.3. Desarrollo de un MGAS para el Programa, incluyendo, como mínimo:

- 4.3.1. Criterios de elegibilidad de proyectos y actividades en cumplimiento con el MPAS del Banco y sus diez Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS).
- 4.3.2. Descripción del proceso de gestión ambiental y social de todo el Programa durante la etapa de ejecución (requerimientos, estructura organizacional, responsables, tiempos, etc.), abarcando todo el ciclo de cada proyecto (desde la fase de “elegibilidad”, cubriendo las fases de “implementación” y “seguimiento” de cada uno). Incluir (i) una “ficha de elegibilidad ambiental social de proyectos”, y (ii) el listado de los requerimientos ambientales y sociales clave por proyecto a financiar, de acuerdo con el tipo de proyecto y nivel de impacto esperable, en cumplimiento tanto con la normativa nacional como las NDAS del BID.
- 4.3.3. Marcos de gestión que describan los lineamientos principales para garantizar el cumplimiento de los requisitos ambientales y sociales identificados para cada tipo de proyecto. De manera orientativa, se deberán considerar, entre otros: marco de compensación y restauración de medios de vida; marco de reasentamiento involuntario; marco para pueblos indígenas; marco de gestión de riesgo de desastres naturales; marco de gestión de impactos acumulativos; lineamientos para el desarrollo de consultas públicas socioculturalmente adecuadas y relacionamiento con partes interesadas; marco para la elaboración de planes de acción de biodiversidad; marco de gestión de salud y seguridad ocupacional; marco de gestión de la contaminación y residuos; marco para la supervisión y monitoreo socioambiental del Programa; entre otros planes y programas requeridos para una correcta gestión socioambiental, de acuerdo con las NDAS del BID y con las mejores prácticas internacionales.
- 4.3.4. Guía de requisitos mínimos para la elaboración de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social y del Plan de Gestión Ambiental y Social de las obras que integran el Programa en cumplimiento de las NDAS del BID.
- 4.3.5. Un marco de gestión para la implementación del mecanismo de gestión de quejas y reclamos para las obras y el Programa.

5. Resultados y Productos Esperados

- 5.1. La firma seleccionado deberá preparar y entregar:
 - 5.1.1. **Producto 1:** Plan de Trabajo para entregar que 5 días tras la firma del contrato.
 - 5.1.2. **Producto 2:** Borradores de los documentos del Sistema de Evaluación y Gestión Ambiental y Social (SGAS) de la operación y el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), a ser entregada no más que 45 días tras la firma del contrato.

- 5.1.3. **Producto 3:** Documentos finales del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) de la operación y del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), a ser entregada no más que 90 días tras la firma del contrato.
- 5.2. Dependiendo de las necesidades definidas por el jefe de Equipo, la consultora podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

- 6.1. Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

Entregable	Presentación estimada
Producto 1	Hasta 15 días después de la firma del contrato
Producto 2	Hasta 75 días después de la firma del contrato
Producto 3	Hasta 90 días después de la firma del contrato

7. Personal Clave

- 7.1. Para la ejecución de la presente consultoría, la firma consultora deberá contar con el siguiente perfil:
- 7.1.1. Experiencia General: Tratarse de una persona jurídica cuyo objeto social comprenda la ejecución de servicios relacionados con evaluaciones socioambientales. De preferencia, experiencia en la aplicación de las políticas de salvaguardas del Banco.
- 7.1.2. Experiencia específica: Haber realizado por lo menos cinco (05) servicios de evaluación socioambiental en temas afines al del presente proyecto.
- 7.2. Equipo de profesionales: La entidad consultora deberá formar un equipo conformado por, al menos, los siguientes profesionales:
- 7.2.1. Un Coordinador: con estudio de post grado en materias vinculadas a la presente consultoría. Debe demostrar experiencia profesional mínima de 15 años. Experiencia trabajando en proyectos del Banco altamente deseable.
- 7.2.2. Un especialista social: con título profesional en antropología, sociología, ciencias sociales o afines. Estudios de post grado en materias vinculadas a la consultoría altamente deseable. Deben demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de diagnósticos socioculturales, evaluación de impacto social y planes de reasentamiento y compensación.
- 7.2.3. Un especialista ambiental: con título profesional en ciencias ambientales, ingeniería forestal, ambiental, geográfica, biólogo, o afines relacionados al objeto de la consultoría. Maestría (requerido) o doctorado (deseable) en materias vinculadas a la consultoría (ciencias sociales, medio ambientes, estudios sobre amazonia y tierras, etc.). Debe demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de diagnósticos ambientales, evaluación de impacto ambiental.

8. Otros Requisitos

- 8.1. Todos los informes y reportes deberán presentarse en Idioma español.
- 8.2. Deberán incluirse las respectivas citas de los recursos utilizados (incluidos los documentos técnicos y ambientales).
- 8.3. Las fuentes de datos y los supuestos utilizados deberán ser claramente identificables y deberán estar justificados.

9. Supervisión e Informes

- 9.1. Esta consultoría será coordinada por Rafael Capristán (rcapristan@iadb.org), Especialista de Transporte ubicado en Perú (TSP/CPE), con la revisión de los productos por especialistas de la Unidad de Soluciones Ambientales y Sociales (VPS/ESG) en Washington, D.C.: Julio Rojas (jrojaslara@iadb.org) y Nicolas Bujak (nbujak@iadb.org).
- 9.2. La firma consultora deberá trabajar en estrecha colaboración con la firma encargada de elaborar las Evaluaciones Ambientales y Sociales, los Planes de Gestión Ambiental y Social, y los Planes de Participación de las Partes Interesadas para los proyectos de la muestra.

10. Calendario de Pagos

- 10.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

Plan de Pagos	
<i>Entregables</i>	Porcentaje
Producto 1	20%
Producto 2	40%
Producto 3	40%
TOTAL	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la Elaboración de Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS), Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y Planes de Participación de partes interesadas para proyectos de la muestra del programa

Perú

PE-T1517

<https://www.iadb.org/en/project/PE-T1517>

Diseño del Programa de Infraestructura vial para la Competitividad 2 (PROREGION 2)

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo (" BID " o " Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año arriba de US\$1.000 millones.
- 1.2. La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño logístico de potenciales cadenas de exportación agrícolas no tradicionales en Perú⁵. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.
- 1.3. La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico⁶. En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,5% de sus vías en condiciones inadecuadas⁷, mientras las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,7%. Además, los análisis logísticos⁸ indican que los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y que gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado.
- 1.4. El GdP está preparando el programa PROREGION 2 a fin de intervenir en la red vial departamental de Perú, con acciones rehabilitación, mejoramiento, conservación, así como el fortalecimiento de las capacidades regionales en temas de gestión vial. Para la preparación de la operación se requerirá un conjunto de estudios como, por ejemplo, la complementación de estudios ambientales y sociales de los corredores de la muestra, a fin de asegurar el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), así como el desarrollo de diversos instrumentos ambientales y sociales para la gestión del programa, la cuantificación del aporte de la operación a adaptación de CC y la evaluación económica del programa.
- 1.5. La División de Transporte del BID está preparando la operación de financiamiento de PROREGION 2. El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es desarrollar los instrumentos de gestión ambiental y social que aseguren que PROREGION 2 cumpla con la normativa ambiental y social peruana y con los requisitos del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del BID y sus diez Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) vigentes desde el 01 de noviembre de 2021. En el caso de discrepancias entre la normativa nacional y los requerimientos del BID, el Programa deberá cumplir con el estándar más estricto.
- 2.2. El objetivo específico es desarrollar la EAS, el PGAS, y el Plan de Participación de los Proyectos de la Muestra de la operación.
 - 2.2.1. Corredor Vial 20: “MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTIAGO DE CHUCO–EMP. LI-121(BUENAVISTA); CACHICADAN–EMP. LI-115 (DV. COÑACHUGO); CULICANDA–EMP. LI-115 (DV. CULICANDA); EMP. PE-3N(QUESQUENDA)-PIJOBAMBA-SITABAMBA; CHAO– BARRO NEGRO; AGALLPAMPA - DV. MAYAHUISTA; PTE. HILDEMEISTER- EMP. LI-120 (CHINCHANGO); EMP. SAUSAL–EMP. PE-10A(PEDREGAL); EMP. LI-105 (SINSICAP)- PARANDAY- SIMBAL; DV. HUANCHAQUITO– EMP. LI-103, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO CACHICADÁN, PROVINCIA SANTIAGO DE CHUCO, DEPARTAMENTO LA LIBERTAD”.
 - 2.2.2. Corredor Vial 28: “MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-24(SAN JERONIMO) - EMP. LM-936; EMP. PE-26(DV. COTAY) - EMP. LM-936; EMP. PE-26(CHINCHA ALTA) - EMP. LM-131; EMP. LM-129(DV. CHOCOS) - EMP. LM-131; EMP. LM-130 - EMP. LM-129; EMP. PE-1S (DV. SUNAMPE) - EMP. PE-1S; EMP. PE-1S - EL CARMEN; EMP. PE-26(SAN JUAN) - SAN PEDRO DE HUACARPANA; EMP. HV-114(CHUPAMARCA) - EMP. IC-101; EMP. PE-26(VILLA DE ARMA) - EMP. PE-26(PALCA), POR NIVELES DE SERVICIO, DISTRITO DE VIÑAC - PROVINCIA DE YAUYOS - DEPARTAMENTO DE LIMA”.
 - 2.2.3. Corredor Vial 34: “MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP PE-1S(DV LACRA)-PTO CABALLA; EMP PE-1S(PTE VIZCAS)-SARAMARCA; EMP PE-30D(PUCARÁ)-SARAMARCA; EMP AY-111(OCAÑA)-SINCCACHI; EMP PE-1S(PTE SAN JOSÉ)-SINCCACHI; EMP PE-1S(NAZCA)-PIRCA; PIRCA-URANMARCA; EMP PE-30A-DV RONQUILLO; EMP PE-30A(VILLATAMBO)-CHUQUIMARAN; EMP AY-114-CHUQUIMARAN; EMP PE-1S(DV CHAVIÑA)-HUANCA; EMP PE-30A(ABRA CONDERCENCCA)-HUANCA; EMP PE-32(CORACORA)-DV VILCAR, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE LLIPATA, PROVINCIA DE PALPA, DEPARTAMENTO DE ICA”.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. Elaborar los documentos ambientales y sociales específicos de la Muestra, incluyendo el apoyo en el proceso de consulta pública a ser desarrollado.

4. Actividades Claves

- 4.1. **Plan de trabajo:** La firma consultora deberá elaborar un plan de trabajo que contenga:
 - 4.1.1. Metodologías específicas que se emplearán para cada una de las actividades clave propuestas en estos TDRs.
 - 4.1.2. Tabla de contenido detallada de cada uno de los productos

- 4.1.3. Logísticas requeridas para el desarrollo de cada una de las actividades clave
- 4.1.4. Requerimientos de información adicionales
- 4.1.5. Cronograma detallado de actividades y entrega de productos (en base a lo estipulado en la sección IV).
- 4.2. **Evaluación Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social complementarios (EAS/PGAS):**
 - 4.2.1. De acuerdo con la nueva NDAS No.1 de Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales, el prestatario, en coordinación con otros organismos gubernamentales y terceros, debe cumplir con un proceso de Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS).
 - 4.2.2. En este contexto, de acuerdo con el proceso de categorización de impacto del BID, para proyectos con impactos moderados se debe realizar una Evaluación Ambiental y Social complementario (EAS) y el correspondiente Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que incluya las acciones necesarias de mitigación, control y prevención más relevantes durante todas las fases del Proyecto en los Proyectos de la Muestra de acuerdo al listado de temas indicados en el Anexo 1 del presente documento.
- 4.3. **La Firma Consultora (FC) deberá realizar esta Evaluación Ambiental y Social (EAS) tomando en cuenta los siguientes elementos:**
 - 4.3.1. Analizar el alcance de las obras de la Muestra;
 - 4.3.2. Analizar las Evaluaciones Ambientales Preliminares (EVAP) de los proyectos de la muestra, de existir, y corroborar la necesidad de su complementación para alcanzar los requisitos de las 10 NDAS del BID.
 - 4.3.3. Identificar los posibles impactos ambientales, sociales, de salud y seguridad ocupacional y riesgo de desastres en cumplimiento del MPAS del BID. Es importante que se pueda hacer una distinción entre impactos directos, indirectos y acumulativos durante las fases de construcción y de operación, tanto negativos cuanto positivos, incluidas las necesidades de reasentamiento y de compensación por desplazamiento económico, si fuese el caso, así como, de ser necesario, el análisis de los procesos de adquisición de terrenos para la implementación de las obras del Proyecto.
 - 4.3.4. Dicha evaluación debe ser realizada en el marco de los documentos ambientales y sociales así como los instrumentos legales e institucionales y los criterios y procedimientos ambientales y sociales del MPAS del BID para la evaluación, aprobación y control/mitigación ambiental y social del Proyecto y sus componentes.
 - 4.3.5. Identificar las medidas de mitigación y control ambiental y social y de salud y seguridad ocupacional necesarias (incluidos sus costos) para el Proyecto según la legislación nacional y el MPAS del Banco, incluida la revisión y complementación o elaboración de cualquier análisis de alternativas y/o estudio de evaluación ambiental y social existente, de forma de garantizar el cumplimiento de las NDAS del Banco y de la legislación aplicable, garantizando de esta manera la sostenibilidad ambiental y social del Proyecto;
 - 4.3.6. Analizar los impactos diferenciados por género y la pertinencia de la perspectiva de género adoptada por el Proyecto, incluyendo la complementación o elaboración de medidas pertinentes (NDAS 9);

- 4.3.7. Analizar la presencia de pueblos indígenas en el área de influencia del proyecto, el impacto que en ellos puede causar el proyecto y la necesidad de iniciar y obtener un consentimiento previo libre e informado en cumplimiento de la NDAS 07.
- 4.3.8. Analizar los hábitats críticos afectados por el proyecto y proponer medidas de planes de manejo de biodiversidad teniendo en cuenta las evaluaciones de hábitats críticos a fin de dar cumplimiento a la NDAS 6.
- 4.3.9. Analizar la necesidad de reasentamiento físico y/o económico, y proponer medidas de mitigación integradas, de aplicar, en un Plan de Reasentamiento o un Plan de Restitución de Medios de Vida, a fin de dar cumplimiento a la NDAS 5.
- 4.3.10. Analizar la potencial afectación a patrimonio histórico tangible e intangible, de acuerdo con la NDAS 8.
- 4.3.11. Analizar los potenciales riesgos e impactos a los trabajadores (NDAS 2) y a la comunidad (NDAS 4), así como realizar un análisis de riesgo de desastre (DRA) de acuerdo con la Metodología de Riesgo de Desastre y Cambio Climático en Proyectos del BID.
- 4.3.12. Analizar impactos específicos sobre contaminación del suelo y de los recursos hídricos, así como de uso de recursos naturales, de acuerdo a la NDAS 3.
- 4.4. Del mismo modo, la FC preparará el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para las obras de la muestra del Proyecto de acuerdo con la jerarquía de mitigación de la NDAS 1 y todos los lineamientos para direccionar la gestión ambiental y social y de salud y seguridad ocupacional de los componentes de este, incluyendo, pero no limitándose a:
 - 4.4.1. Aplicación de las NDAS del Banco relacionables al proyecto y sus requerimientos específicos;
 - 4.4.2. Medidas de mitigación de los impactos ambientales y sociales negativos identificados en el EAS, durante las etapas de construcción y operación, así como los diferentes planes o programas ambientales y sociales que darán cumplimiento a los requerimientos ambientales, sociales y de salud y seguridad que sean necesarios para la realización de las actividades de las obras del proyecto;
 - 4.4.3. Cumplimiento con las políticas y normativas tanto del BID y de gobierno peruano.
 - 4.4.4. Incluir la descripción del plan de monitoreo ambiental y social en las etapas de construcción y operación del Proyecto, identificando los resultados esperados, los parámetros a ser medidos, los lugares de medición, los métodos empleados y los periodos/frecuencia en que se realizarán las mediciones, los costos estimados, y las instituciones responsables.
- 4.5. **Insumos para el Plan de Acción Ambiental y Social del Proyecto (PAAS)**
 - 4.5.1. La FC apoyará al Prestario en la identificación de brechas en relación con los requisitos del Marco de Política Ambiental y Social, que sirva de insumo para la definición de un plan de acción ambiental social en el que se establecerán las acciones necesarias para que el proyecto cumpla con las Normas de Desempeño Ambiental y Social dentro de un plazo determinado.
- 4.6. **Plan de Participación de las Partes Interesadas e Informe final de consulta**
 - 4.6.1. La FC elaborará un Plan de Participación de las Partes Interesadas para los proyectos de la muestra, proporcional a la magnitud de la operación y a los riesgos e impactos esperados, de acuerdo a los requisitos de la NDAS 10 del Banco y a la

Guía de Consulta Significativa del BID. Asimismo, brindará apoyo logístico para la realización de potenciales eventos presenciales, virtuales o híbridos requeridos para asegurar la significancia del proceso de consulta. El Plan de participación deberá contener, en su versión final, un informe de consulta donde se plasmen los resultados del proceso participativo, sus características, y todos aquellos asuntos relevantes levantados.

5. Resultados y Productos Esperados

5.1. La firma seleccionado deberá preparar y entregar:

5.1.1. **Producto 1:** Plan de Trabajo para entregar 07 días tras la firma del contrato.

5.1.2. **Producto 2:** Versión borrador (apta para divulgación) de la/s EAS, PGAS, y Plan de Participación, para entregar 45 días tras la firma del contrato.

5.1.3. **Producto 3:** Versión final de la/s EAS, PGAS, Plan de Participación (incluyendo informe final de consulta) y PAAS, para entregar 90 días tras la firma del contrato.

5.2. Dependiendo de las necesidades definidas por el jefe de Equipo, la consultora podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

6.1. Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

Entregable	Presentación estimada
Producto 1	Hasta 7 días después de la firma del contrato
Producto 2	Hasta 45 días después de la firma del contrato
Producto 3	Hasta 90 días después de la firma del contrato

7. Requisitos de los Documentos a presentar

7.1. En caso de resultar necesario, se incluirá mapas generales que identifiquen las interferencias críticas. Cada proyecto deberá incluir archivos kmz para su georreferenciación, en caso de tener que identificar aspectos a destacar.

7.2. Todos los informes y reportes deberán presentarse en Idioma español.

7.3. Deberán incluirse las respectivas citas de los recursos utilizados (incluidos los documentos técnicos y ambientales).

7.4. Las fuentes de datos y los supuestos utilizados deberán ser claramente identificables y deberán estar justificados.

8. Personal Clave

8.1. Para la ejecución de la presente consultoría, la firma consultora deberá contar con el siguiente perfil:

- 8.1.1. Experiencia General: Tratarse de una persona jurídica cuyo objeto social comprenda la ejecución de servicios relacionados con evaluaciones socioambientales. De preferencia, experiencia en la aplicación de las políticas de salvaguardas del Banco.
- 8.1.2. Experiencia específica: Haber realizado por lo menos cinco (05) servicios de evaluación socioambiental en temas afines al del presente proyecto.
- 8.2. Equipo de profesionales: La entidad consultora deberá formar un equipo conformado por, al menos, los siguientes profesionales:
 - 8.2.1. Un Coordinador: con estudio de post grado en materias vinculadas a la presente consultoría. Debe demostrar experiencia profesional mínima de 15 años. Experiencia trabajando en proyectos del Banco altamente deseable.
 - 8.2.2. Un especialista social: con título profesional en antropología, sociología, ciencias sociales o afines. Estudios de post grado en materias vinculadas a la consultoría altamente deseable. Deben demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de diagnósticos socioculturales, evaluación de impacto social y planes de reasentamiento y compensación.
 - 8.2.3. Un especialista ambiental: con título profesional en ciencias ambientales, ingeniería forestal, ambiental, geográfica, biólogo, o afines relacionados al objeto de la consultoría. Maestría (requerido) o doctorado (deseable) en materias vinculadas a la consultoría (ciencias sociales, medio ambientes, estudios sobre amazonia y tierras, etc.). Debe demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de diagnósticos ambientales, evaluación de impacto ambiental.

9. Supervisión e Informes

- 9.1. Esta consultoría será coordinada por Rafael Capristán (rcapristan@iadb.org), Especialista de Transporte ubicado en Perú (TSP/CPE), con la revisión de los productos por especialistas de la Unidad de Soluciones Ambientales y Sociales (VPS/ESG) en Washington, D.C.: Julio Rojas (jrojaslara@iadb.org) y Nicolas Bujak (nbujak@iadb.org).
- 9.2. La firma consultora deberá trabajar en estrecha colaboración con la firma encargada de elaborar las Evaluaciones Ambientales y Sociales, los Planes de Gestión Ambiental y Social, y los Planes de Participación de las Partes Interesadas para los proyectos de la muestra.

10. Calendario de Pagos

- 10.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

Plan de Pagos	
<i>Entregables</i>	Porcentaje
Producto 1	20%
Producto 2	40%
Producto 3	40%
TOTAL	100%

ANEXO 1

Evaluación Ambiental y Social/Plan de Gestión Ambiental y Social (AAS /PGAS)

Elaboración de AAS

El AAS deberá incluir como mínimo:

1. Resumen ejecutivo

Deberá prepararse un resumen ejecutivo del contenido del AAS, fácil de interpretar y representativo de las informaciones más importantes del desarrollo del documento. Aquí se presentarán de manera general entre otros temas, sin limitarse:

- i. objetivos generales y específicos, incluyendo una breve descripción tanto de los principales impactos negativos y positivos ambientales y sociales identificados durante las fases de construcción y operación, cierre y post cierre;
- ii. acciones necesarias de mitigación, control y prevención más relevantes durante las fases del proyecto y su relación con el MPAS y las NDAS del BID.
- iii. recomendaciones para la mejora de la gestión ambiental y social para las obras de la muestra del Proyecto durante todas sus fases, y
- iv. conclusiones y recomendaciones generales del estudio; entre otras informaciones que se considere importantes.

El resumen ejecutivo no deberá ser mayor a 10 páginas.

2. Introducción y Antecedentes

Esta Sección deberá contener los antecedentes y alcance de la operación, incluyendo además una descripción de la necesidad del Proyecto en el contexto de la situación y estrategias locales y nacionales, así como el efecto que generará en el desarrollo ambiental y social. Además, en este apartado es importante incluir una breve descripción general de las diferentes secciones y/o capítulos que contenga el AAS.

3. Descripción del Proyecto

Detalle de las actividades, procesos e hitos que hacen parte de las fases de construcción, operación, cierre y post cierre de cada una de las obras incluidas en el Proyecto.

Con base en los diseños o perfiles de proyecto ya existentes, se describirán las alternativas que se hayan considerado hasta el momento de selección de la propuesta definitiva. Esta sección incluirá el respectivo

análisis de alternativas para cada una de las obras de la muestra. El organismo ejecutor proveerá toda la información necesaria para documentar el análisis de alternativas.

4. Marco Normativo

Esta sección será un resumen y una referencia a la sección de Marco Normativo de la parte correspondiente a la AAS.

Se incluirá una descripción de las leyes nacionales, convenios internacionales y sistemas jurídicos indígenas (de existir), además de los reglamentos aplicables al Proyecto. Identificará las instituciones responsables para la ejecución y la gestión ambiental y social del proyecto, en los respectivos niveles de gobierno; roles y funciones de cada una de las instituciones, incluyendo el análisis de capacidad institucional de la unidad ejecutora y detallará las necesidades de fortalecimiento institucional, si fuese necesario, para cumplir con las políticas sociales y ambientales del BID.

Se deberá incluir también una descripción de los requisitos de licencia ambiental, y otras autorizaciones necesarias para todas las fases del Proyecto.

5. Diagnóstico y caracterización socioambiental del área de influencia y beneficiarios

De manera general, esta sección deberá contener la descripción de las condiciones socioambientales actuales de las potenciales áreas de influencia del proyecto, definiendo la delimitación del Área de Influencia Directa (AID) como el Área de Influencia Indirecta (AII).

La caracterización deberá basarse en datos cuantitativos y cualitativos, en base a información primaria y secundaria (incluyendo visitas de campo y campañas analíticas) abarcando aspectos como: (i) geología, geomorfología, edafología y calidad de suelos; (ii) climatología; (iii) aire y ruido; (v) calidad de aguas; (v) biodiversidad y/o hábitats naturales, modificados o críticos (siguiendo lo establecido por la NDAS 9 del BID) y especies amenazadas (flora y fauna), áreas protegidas y parques naturales (las áreas naturales protegidas, ecosistemas sensibles y áreas de importancia internacional (p.ej., IBAs, humedales RAMSAR, KBAs, AZEs, etc.), y recursos visuales y estéticos/paisajísticos; (vi) áreas naturales protegidas y sitios culturales; (viii) riesgos naturales que se presentan en el AID, y el AII. Incluir mapas y figuras a escala adecuada. Deberán consignarse sólo aquellos relevantes para la operación en cuestión, y deberán ser proporcionales a los riesgos e impactos esperados.

La caracterización social incluirá datos demográficos, económicos y culturales, considerando: (i) condiciones demográficas como la edad y el género de la población beneficiaria; (ii) condiciones socio-culturales como la distribución étnica (incluyendo comunidades indígenas y afrodescendientes), (iii) presencia de grupos vulnerables o minoritarios incluyendo minorías sexuales y de género, (iv) los idiomas hablados, las nacionalidades u otros aspectos culturales claves pertinentes; (v) caracterización de las condiciones socio-económicas como los sectores económicos, el empleo formal e informal, la tenencia de la tierra; (vi) el uso del suelo; (vii) información sobre recursos arqueológicos (hallazgos) y recursos históricos, lugares de interés cultural (tangibles e intangibles) y espiritual, prácticas y vulnerabilidades; (viii) análisis del uso de recursos naturales y servicios ecosistémicos por los diferentes grupos y comunidades; (ix) mapeo de actores clave institucionales y sociales presentes en el área de influencia y otras partes interesadas en el Proyecto, incluyendo organizaciones sociales y ambientales del nivel local y nacional; y (x) análisis de los mecanismos de consulta y participación comunitaria existentes. Incluir mapas y figuras a escala adecuada.

6. Evaluación de impactos y riesgos

De manera general, esta sección del informe se centrará en la identificación y caracterización de los potenciales impactos y riesgos ambientales, sociales y de salud y seguridad ocupacional del proyecto (distinguiendo entre los directos, indirectos y acumulativos), tanto negativos como positivos así como la influencia del cambio climático y riesgos de desastres naturales para las etapas de construcción, operación, cierre y post cierre, empleando metodologías tales como la superposición de mapas temáticos,

evaluación matricial y trabajos de grupos interdisciplinarios, y será acorde con las buenas prácticas internacionales en el sector correspondiente. La descripción de los impactos deberá atender todas las consideraciones pertinentes descritas en las NDAS 2 a 9.

7. Conclusiones y Recomendaciones

El AAS deberá concluir sobre la viabilidad ambiental y social del proyecto, identificando los principales impactos y riesgos y resaltando los aspectos más importantes a ser incorporados en el correspondiente Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y las oportunidades de adecuación del Proyecto con vistas a la reducción de los impactos que hayan sido identificadas y que puedan ser discutidas durante el desarrollo de sus componentes.

Elaboración del PGAS

El Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) deberá ser preparado conteniendo las medidas de gestión ambiental específicas necesarias en función del AAS realizado que contribuyan a potencializar los impactos positivos, y a evitar, reducir, mitigar y/o compensar los impactos negativos, con base en la jerarquía de la mitigación. Se deberá establecer una clara relación entre: obras de la muestra del Proyecto – potencial impacto – medida de mitigación propuesta – y NDAS del BID aplicable.

Este Plan contendrá, además, todos los lineamientos necesarios para direccionar la gestión ambiental y social y de salud y seguridad ocupacional del Proyecto, incluyendo, pero no limitándose a: (i) los diferentes planes o programas ambientales y sociales que darán cumplimiento a los requerimientos ambientales, sociales y de salud y seguridad que sean necesarios para la realización de las actividades de las obras del proyecto, cumpliendo con las políticas y normativas tanto del BID y del Gobierno nacional, (ii) obligaciones y responsabilidades institucionales para la elaboración e implementación de las medidas requeridas, (iii) descripción del plan de monitoreo ambiental y social en las etapas de construcción, operación, cierre y post cierre del proyecto, identificando los resultados esperados, los parámetros a ser medidos, los lugares de medición, los métodos y herramientas empleados y los periodos/frecuencia en que se realizarán las mediciones, los costos, y las instituciones responsables, (iv) cronograma de implementación de cada una de las medidas propuestas, definir responsabilidades y presupuesto de referencia.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para el Análisis de redundancia para muestra de proyectos del programa

Perú

PE-T1517

<https://www.iadb.org/en/project/PE-T1517>

Diseño del Programa de Infraestructura vial para la Competitividad 2 (PROREGION 2)

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo (" BID " o " Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año arriba de US\$1.000 millones.
- 1.2. La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño logístico de potenciales cadenas de exportación agrícolas no tradicionales en Perú⁹. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.
- 1.3. La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico¹⁰. En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,5% de sus vías en condiciones inadecuadas¹¹, mientras las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,7%. Además, los análisis logísticos¹² indican que los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y que gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado.
- 1.4. El GdP está preparando el programa PROREGION 2 a fin de intervenir en la red vial departamental de Perú, con acciones rehabilitación, mejoramiento, conservación, así como el fortalecimiento de las capacidades regionales en temas de gestión vial. Para la preparación de la operación se requerirá un conjunto de estudios como, por ejemplo, la complementación de estudios ambientales y sociales de los corredores de la muestra, a fin de asegurar el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), así como el desarrollo de diversos instrumentos ambientales y sociales para la gestión del programa, la cuantificación del aporte de la operación a adaptación de CC y la evaluación económica del programa.
- 1.5. La División de Transporte del BID está preparando la operación de financiamiento de PROREGION 2. El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es desarrollar una evaluación rápida del nivel de exposición al riesgo de la red de carreteras en Perú, en la cual se identifiquen aquellas áreas de la red actual y del programa - muestra propuesta, que se encuentran más expuestas a varios tipos de amenazas naturales inducidas por el cambio climático. Para ello, se desarrollará una sistematización de la información climática y de las amenazas naturales actuales y futuras disponibles en fuentes abiertas y oficiales. El análisis tendrá como fin informar el nivel de financiamiento climático de la operación.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. Elaborar documentación relevante para la comprensión de los desafíos y oportunidades en términos de resiliencia al cambio climático en la red de caminos departamentales del Perú.

4. Actividades Claves

- 4.1. El consultor desarrollará las siguientes actividades con el fin de cumplir con los objetivos propuestos.
- 4.2. **Actividad 1. Revisión documental, representación, y análisis de principales amenazas al sistema de red de carreteras del Perú**
 - 4.2.1. El consultor desarrollará una revisión de la documentación relevante para el correcto desarrollo del proyecto. La revisión y exploración de la información se centrará en las principales amenazas climáticas y sus impactos en la red vial en la región de estudio, considerando tanto fuentes oficiales como por fuentes abiertas.
 - 4.2.2. El consultor priorizará las principales amenazas naturales con mayores impactos a la red vial del estado basándose en información secundaria. Una vez priorizadas las amenazas, se realizará una serie de representaciones cartográficas a escala estatal para cada una de las amenazas seleccionadas basadas en fuentes oficiales.
 - 4.2.3. El consultor desarrollará una representación geográfica de la red existente de las vías federales y estatales correspondientes al Perú, considerando sus diferentes tipologías y niveles jerárquicos, y deberá coordinar con los especialistas de transporte del BID con el fin de identificar, digitalizar, georreferenciar en un Sistema de Información Geográfica los tramos del programa y muestra, extrayendo estadísticas base de las intervenciones proyectadas.
 - 4.2.4. El consultor deberá complementar el análisis vial con una caracterización inicial de la distribución poblacional y condiciones socioeconómicas de las áreas afectadas para extraer información respecto a los impactos que conllevan las principales amenazas climáticas que afectan la red vial en la región de estudio.
- 4.3. **Actividad 2: Análisis prospectivo de exposición, basado en escenarios climáticos y análisis de segmentos**
 - 4.3.1. El consultor deberá integrar un enfoque prospectivo, para determinar como la variabilidad climática afectará a la red en el futuro. El enfoque de esta sistematización de información se basará en información histórica y la proporcionada por el INPE, con respecto a distintos escenarios climáticos.
 - 4.3.2. Basado en los productos de las distintas actividades, el consultor identificará los tramos de la red vial, y específicamente del programa del BID, más afectados por

las amenazas climáticas actuales y a futuro que fueron priorizadas. El análisis deberá permitir la identificación de las áreas claves (municipios) en los que la red presenta mayor exposición, las cuales serán caracterizadas de acuerdo con su distribución poblacional y condiciones socioeconómicas.

4.3.3. El consultor, desarrollará en mayor profundidad los segmentos específicos del programa vial del BID afectados por amenazas actuales y futuras en el Perú. Se estudiará la contribución de estos tramos para la adaptación al cambio climático, considerando aportes a la robustez y redundancia de la red.

4.3.4. El consultor propondrá un análisis de concentración de las emisiones de carbono utilizando data abierta y satelital, buscando asociar la red existente y propuesta con la columna de emisiones de CO₂. El objetivo del análisis es estimar como la muestra modifica la concentración total de CO₂ por ende asociar la modificación de contribuciones para efectos de mitigación de emisiones de carbono de la muestra.

4.4. **Actividad 3: Desarrollo de recomendaciones para la resiliencia de la red vial en el Perú.**

4.4.1. El consultor complementará los segmentos específicos del programa vial identificados y estudiados en profundidad en el desarrollo de la Actividad 2 de acuerdo con las recomendaciones específicas de los especialistas del BID.

4.4.2. El consultor deberá elaborar un conjunto de recomendaciones de política pública en relación a tres objetivos prioritarios: (i) minimizar la exposición de la red (decisiones de localización); (ii) maximizar la resiliencia de la red (redundancia de la red); (iii) maximizar la confiabilidad de la red (mediante obras menores de mitigación).

4.4.3. Elaboración de Catálogo de Sistema de Información Geográfica (SIG) mediante el cual se sistematizará la toda información utilizada y generada a partir del desarrollo del estudio.

4.4.4. El consultor deberá integrar toda la información desarrollada en la elaboración de un Informe Final y una presentación de síntesis del estudio.

5. **Resultados y Productos Esperados**

5.1. La firma seleccionado deberá preparar y entregar:

5.1.1. **Producto 1:** Documento de avance preliminar. En formato Power Point, con un máximo 30 diapositivas, presentando los avances del proceso técnico. Contendrá la caracterización inicial y mapeo de variables básicas.

5.1.2. **Producto 2:** Reporte (formato memoria técnica 20pag max) con los resultados de los análisis conducidos y anexo metodológico. Describirá las fuentes de datos, los procedimientos técnicos y analíticos realizados para el análisis de exposición y selección de tramos a estudiar.

5.1.3. **Producto 3:** Informe Final. En formato Word, con un máximo de 30 páginas. Incluye el análisis y las recomendaciones de política pública. Documento tipo memoria técnica con anexos metodológicos. Presentación de síntesis. En formato Power Point, con un máximo 20 diapositivas, presentando los principales resultados del proceso técnico. Catálogo del Sistema de Información Geográfica (SIG). Contiene todas las capas recolectadas y sistematizadas sobre las amenazas climáticas que afectan al estado de Sa Paulo. Incluye la red de carreteras, el índice

de amenazas climáticas y cualquier otra capa referencial o contextual que permita el desarrollo del estudio. El documento del catálogo de los datos SIG tendrá los detalles respectivos de la base de datos (geodatabase) indicando, nombre, fuente, escala, año de elaboración y nombre de archivo/capa.

- 5.2. Dependiendo de las necesidades definidas por el jefe de Equipo, la consultora podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

- 6.1. Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

Entregable	Presentación estimada
Producto 1	Hasta 7 días después de la firma del contrato
Producto 2	Hasta 60 días después de la firma del contrato
Producto 3	Hasta 90 días después de la firma del contrato

7. Características de la Consultoría

- 7.1. Tipo de consultoría: Firma.
- 7.2. Duración del contrato: La consultoría se llevará a cabo durante un período máximo de 3 meses.
- 7.3. Lugar de trabajo: Sede firma consultora
- 7.4. Calificaciones de la firma:
- 7.4.1. Experiencia análisis espacial (geoestadística, econometría espacial y análisis climático georeferenciado), diseño de estrategias de planeamiento y evaluación para la infraestructura sostenible, experiencia en gestión, modelación de cambio climático, riesgos y planificación regional y resiliencia incluyendo análisis de exposición, vulnerabilidad, pérdidas y riesgo así como el “climate mainstreaming” en la política de desarrollo, rehabilitación económica y de infraestructura post-desastre, priorización de inversiones públicas y evolución ex ante / ex post de activos de infraestructura, desarrollo de políticas de desarrollo local y gestión de bases de datos locales georreferenciados y visualización de data geográfica en línea.
- 7.4.2. Amplia experiencia conduciendo y elaborando análisis de exposición y vulnerabilidad similares en LATAM.
- 7.4.3. Experiencia con el BID en temas similares en la región.

8. Otros Requisitos

- 8.1. Todos los informes y reportes deberán presentarse en Idioma español.
- 8.2. Deberán incluirse las respectivas citas de los recursos utilizados (incluidos los documentos técnicos y ambientales).
- 8.3. Las fuentes de datos y los supuestos utilizados deberán ser claramente identificables y deberán estar justificados.

9. Supervisión e Informes

9.1. Esta consultoría será coordinada por Rafael Capristán (rcapristan@iadb.org), Especialista de Transporte ubicado en Perú (TSP/CPE).

10. Calendario de Pagos

10.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

Plan de Pagos	
<i>Entregables</i>	Porcentaje
Producto 1	20%
Producto 2	40%
Producto 3	40%
TOTAL	100%

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

CONSULTORÍA PARA LA REVISIÓN DE EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROGRAMA

(PE-T1517)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), establecido en 1959, es la principal fuente de financiamiento para proyectos de desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe (ALC).
- 1.2. La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño logístico de potenciales cadenas de exportación agrícolas no tradicionales en Perú. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.
- 1.3. La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico. En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,5% de sus vías en condiciones inadecuadas¹⁵, mientras las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,7%. Además, los análisis logísticos¹⁶ indican que los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y que gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado.
- 1.4. El GdP está preparando el programa PROREGION 2 a fin de intervenir en la red vial departamental de Perú, con acciones rehabilitación, mejoramiento, conservación, así como el fortalecimiento de las capacidades regionales en temas de gestión vial. Para la preparación de la operación se requerirá un conjunto de estudios como, por ejemplo, la complementación de estudios ambientales y sociales de los corredores de la muestra, a fin de asegurar el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), así como el desarrollo de diversos instrumentos ambientales y sociales para la gestión del programa, la cuantificación del aporte de la operación a adaptación de CC y la evaluación económica del programa.
- 1.5. La División de Transporte del BID está preparando la operación de financiamiento de
- 1.6. PROREGION 2. El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.

2. Objetivo

- 2.1. Se busca soporte para realizar la diligencia debida, y en donde sea necesario, para desarrollar la evaluación económica de los proyectos que harán parte del programa PE-L1279 y apoyar al equipo de proyecto en la preparación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).
- 2.2. Sin menoscabo de cualquier acción necesaria para el logro de los objetivos de la consultoría, se indican las siguientes actividades a cargo del Consultor.

- 2.2.1. Información base para el análisis de costo y viabilidad económica. El consultor recolectará y analizará la información insumo para el análisis de costo y una evaluación económica independiente de los proyectos de la muestra del programa PE-L1279, a partir de la información contenida en cada uno de los estudios suministrados por la contraparte.
- 2.2.2. Elaboración de Evaluación Económica (Anexo POD): Para la realización de la evaluación económica se tomará en cuenta que: el período de análisis del proyecto será de diez (10) años como mínimo, los beneficios económicos se cuantificarán mayormente en términos de los ahorros en los costos de transporte para los usuarios del camino, y deberán tener una rentabilidad superior al 12% de Tasa Interna de Retorno y Valor Actual Neto superior a cero.
- 2.2.3. Adicionalmente, se solicitará al consultor, en los casos que sea posible, considerar otros beneficios que surgen de la implementación del programa como son la reducción de siniestros viales (fatalidades y lesionados), el uso de materiales constructivos reciclajes (Ej. Asfalto caucho) y otras innovaciones incluidas en el Programa PE-L1279, como la instalación de Cargadores de vehículos eléctricos, entre otros.
- 2.2.4. Elaboración de informe final de Evaluación Económica y Plan de Monitoreo: Como parte de esta consultoría se entregará los informes finales que serán Anexos al documento del POD de la operación.
- 2.2.5. Elaboración de una presentación: Como parte del cierre de la consultoría se entregará una presentación ejecutiva y se realizará una exposición frente al equipo BID y posibles invitados de la contraparte.

3. Entregables

- 3.1. Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:
 - 3.1.1. Informe 1: Plan de trabajo y metodología para el desarrollo de la consultoría.
 - 3.1.2. Informe 2: Informe intermedio de las actividades realizadas por el consultor (versión borrador de la Evaluación Económica).
 - 3.1.3. Informe 3: Incluirá el informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos de informe final de Evaluación Económica y Plan de Monitoreo.
 - 3.1.4. Informe 4: Entrega de presentación sobre la consultoría en formato de diapositivas.
- 3.2. Dependiendo de las necesidades definidas por el Jefe de Equipo, el consultor podrá presentar informaciones complementarias al informe 2, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.

4. Cronograma De Pagos

- 4.1. El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:
 - 4.1.1. Un 20% del monto total contra presentación y aprobación del Producto 1.
 - 4.1.2. Un 40% del monto total contra presentación y aprobación del Producto 2.

4.1.3. Un 30% del monto total contra presentación y aprobación del Producto 3.

4.1.4. Un 10% del monto total contra presentación y aprobación del Producto 4.

5. Lo que necesitarás

5.1. Ciudadanía: Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.

5.2. Consanguinidad: no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.

5.3. Educación: Maestría en transporte, urbanismo, economía o afín.

5.4. Experiencia: Experiencia mínima de quince (15) años de experiencia profesional vinculada al diseño y construcción de infraestructura con énfasis en obras viales.

5.5. Idiomas: español (hablado/escrito).

5.6. Competencias generales y técnicas: Se requiere: (i) experiencia formulación y en evaluación económica de proyectos de transporte; (ii) antecedentes experiencia en análisis de viabilidad técnica y económica en operaciones del sector transporte del Banco; y (iii) conocimiento del sector vial de Perú.

6. Características de la Consultoría

6.1. **Tipo de contrato y modalidad:** PEC

6.2. **Duración del contrato:** 7 meses (95 días efectivos de consultoría)

6.3. **Ubicación:** sede del consultor

6.4. **Persona responsable:** La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Rafael Capristán (rcapristan@iadb.org).

6.5. **Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los [48 países miembros del BID](#) y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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.

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.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como

empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN PARA LA INCORPORACIÓN DE ENFOQUE DE GÉNERO
Y DIVERSIDAD EN CADENA DE VALOR DE PROREGION
(PE-T1517)**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), establecido en 1959, es la principal fuente de financiamiento para proyectos de desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe (ALC).
- 1.2. La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño logístico de potenciales cadenas de exportación agrícolas no tradicionales en Perú¹³. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.
- 1.3. La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico. En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,5% de sus vías en condiciones inadecuadas, mientras las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,7%. Además, los análisis logísticos indican que los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y que gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado.
- 1.4. El GdP está preparando el programa PROREGION 2 a fin de intervenir en la red vial departamental de Perú, con acciones rehabilitación, mejoramiento, conservación, así como el fortalecimiento de las capacidades regionales en temas de gestión vial. Para la preparación de la operación se requerirá un conjunto de estudios como, por ejemplo, la complementación de estudios ambientales y sociales de los corredores de la muestra, a fin de asegurar el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), así como el desarrollo de diversos instrumentos ambientales y sociales para la gestión del programa, la cuantificación del aporte de la operación a adaptación de CC y la evaluación económica del programa.
- 1.5. La División de Transporte del BID está preparando la operación de financiamiento de
- 1.6. PROREGION 2. El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.
- 1.7. La igualdad de género constituye uno de los pilares fundamentales de desarrollo para ALC y es una de las condiciones para lograr intervenciones sostenibles desde todos los sectores económicos. La División de Transporte (TSP) del BID promueve activamente la incorporación de la perspectiva de género en la preparación de programas, proyectos, estudios y notas sectoriales para el sector transporte. Para esto, se analizan dos dimensiones: por un lado, las mujeres como usuarias de los sistemas de transporte, lo cual requiere analizar las necesidades particulares de mujeres y hombres en cuanto a su movilidad, considerando no sólo la minimización de costos y tiempos, sino también factores como el hacinamiento y la seguridad, que afectan en mayor medida a las mujeres y limitan

su movilidad. Por otro lado, las mujeres como parte de la fuerza laboral del sector, promoviendo una mayor representación femenina en todos los eslabones de la cadena de valor del sector. En general, las mujeres están sub-representadas en la fuerza laboral del sector y su participación suele concentrarse en trabajos con baja remuneración y vulnerables. Datos para América Latina y el Caribe, muestran que las mujeres representan entre el 1% y el 6% de los empleados del sector de la construcción, dependiendo del país. En el sector transporte esto varía entre el 8% y el 21%.

- 1.8. Dada la baja participación de las mujeres en el sector, la reactivación económica debe venir acompañada de una transformación en la que se garantice la representación y participación de las mujeres en toda la cadena de valor de la construcción de infraestructura de transporte y su acceso adecuado al transporte como acceso a las oportunidades económicas de las ciudades. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), realizó un estudio para identificar oportunidades de empleo dentro de la cadena de valor que permitan incrementar la participación de mujeres en el sector. El estudio consiguió que las mujeres están subrepresentadas en los diferentes eslabones de la cadena de valor y concluyó que las principales oportunidades de empleo para mujeres relacionadas con el programa son en empresas constructoras y de mantenimiento (personal de talleres, personal de obra calificado y no calificado) y en supervisión de obras (en todos los cargos de campo, incluyendo gerencia, ingenieras de supervisión, inspectoras, laboratoristas y asistentes).

2. Objetivo

- 2.1. El objetivo general de esta consultoría es apoyar los esfuerzos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para fomentar la inclusión y la diversidad en los grupos de trabajo y así contribuir a cerrar las brechas de participación en la fuerza laboral de las mujeres promoviendo su participación de las mujeres en la fuerza laboral del sector infraestructura de transporte y garantizando su seguridad de las mujeres implementando acciones para prevenir y mitigar la violencia de género en las áreas de trabajo donde las mujeres.

3. Actividades Principales

- 3.1. El contractual deberá realizar las siguientes actividades:
- 3.2. Realizar un análisis de mercado para identificar universidades e instituciones educativas que ofrezcan los programas acordes a los perfiles establecidos previamente y con alto porcentaje de mujeres para establecer un convenio tanto de educación como de colocación de las egresadas.
- 3.3. Presentar una solicitud de interés empresas en el sector que puedan demandar empleadas para establecer las habilidades y técnicas que serán capacitados en el proceso.
- 3.4. Identificar el tipo de capacitación: técnica, teórica, universitaria y/o formación den capacidades blandas.
- 3.5. Elaboración de un acuerdo de compromiso de empleabilidad para las mujeres capacitadas y egresadas de los programas identificados.
- 3.6. Elaboración de términos de referencia estándar para la convocatoria a pasantías remuneradas de aplicación con criterios de selección establecidos
- 3.7. Desarrollar, lanzar y divulgar una convocatoria de pasantías en las universidades identificadas, en redes sociales y a través de portales web.
- 3.8. Organizar y capacitar el equipo que seleccionará a las mujeres participantes.

- 3.9. Apoyar el proceso de firma de los contratos de pasantías.
- 3.10. Establecer una línea base de información de las mujeres participantes del primer proceso de pasantía para futuras evaluaciones del programa
- 3.11. Establecer mentores de las pasantes en cada empresa, quienes velaran y acompañaran su proceso de pasantía.
- 3.12. Evaluar el impacto del programa basados en la línea base establecida previamente.
- 3.13. Apoyar a las empresas contratistas en el desarrollo o implementación de códigos de conducta y convivencia, incluyendo la preparación de reglamentos sobre acoso y violencia sexual y la adecuación de los campamentos de obras.

4. Entregables

- 4.1. Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:
 - 4.1.1. Entregable 1. Documento de plan de trabajo y propuesta de cronograma para el desarrollo de la consultoría.
 - 4.1.2. Entregable 2. Informe con los resultados y avances de las siguientes actividades: universidades y centros de estudio identificados y borradores de convenio para los procesos de pasantías, listado de empresas identificadas, solicitud de interés, documento de compromiso de empleabilidad
 - 4.1.3. Entregable 3. Informe que documente el proceso de selección de mujeres incluyendo resultados del período de prácticas profesionales con las empresas; obtención por parte de las beneficiarias de certificaciones de la pasantía realizada; coordinación con las empresas para contratar a las mujeres capacitadas; vi) documentación del proceso en fotografías, videos, entrevistas.
 - 4.1.4. Entregable 4. Informe del desarrollo e implementación de los códigos de conducta y convivencia
 - 4.1.5. Entregable 5. Informe final con análisis de desempeño de las mujeres pasantes, recomendaciones de mejora de las participantes y evaluación de la pasantía, material gráfico, entrevistas con cada una de las participantes, fotografías y videos de las beneficiarias. Adicionalmente se entregará presentación y booklet que resuma las principales lecciones aprendidas, elementos claves identificados durante la ejecución y resultados obtenidos.

5. Cronograma De Pagos

- 5.1. El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:
 - 5.1.1. Un 20% del monto total contra presentación y aprobación del Entregable 1.
 - 5.1.2. Un 20% del monto total contra presentación y aprobación del Entregable 2.
 - 5.1.3. Un 20% del monto total contra presentación y aprobación del Entregable 3.
 - 5.1.4. Un 20% del monto total contra presentación y aprobación del Entregable 4.
 - 5.1.5. Un 20% del monto total contra presentación y aprobación del Entregable 5.

6. Calificaciones

- 6.1. **Competencias Generales y Técnicas:** Habilidad para desarrollar, analizar y articular problemas relativos a proyectos del sector transporte. Habilidad para diagnosticar problemas y proponer soluciones confiables. Preferiblemente con capacidad para gerenciar recursos humanos y presupuesto.
- 6.2. **Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional:** Profesional con experiencia específica de al menos seis (6) años en el desarrollo y puesta en marcha de programas de igualdad de género y/o diversidad en América Latina.
- 6.3. **Idiomas:** Capacidad para leer, escribir y hablar en español.
- 6.4. **Área de Especialización:** Diseño e implementación de planes, programas y capacitaciones enfocados en la transversalización de la perspectiva de género y/o diversidad, en instituciones públicas y privadas del sector de infraestructura (preferiblemente transporte).
- 6.5. **Experiencia:** Se valorará positivamente además la experiencia en El Salvador y el conocimiento del contexto nacional y del sector de infraestructura.

7. Características de la Consultoría

- 7.1. Categoría y Modalidad de la Consultoría: consultoría individual, por producto PEC.
- 7.2. Duración del Contrato: 75 días no consecutivos en un periodo de 9 meses.
- 7.3. Lugar de trabajo: Consultoría externa.
- 7.4. Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Rafael Capristán (rcapristan@iadb.org), Especialista de Transporte ubicado en Perú (TSP/CPE).

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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.

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.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para el Análisis de digitalización para levantamiento de información en vías intervenidas por el programa

Perú

PE-T1517

<https://www.iadb.org/en/project/PE-T1517>

Diseño del Programa de Infraestructura vial para la Competitividad 2 (PROREGION 2)

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo (" BID " o " Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año arriba de US\$1.000 millones.
- 1.2. La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño logístico de potenciales cadenas de exportación agrícolas no tradicionales en Perú¹⁵. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.
- 1.3. La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico¹⁶. En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,5% de sus vías en condiciones inadecuadas¹⁷, mientras las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,7%. Además, los análisis logísticos¹⁸ indican que los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y que gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado.
- 1.4. El GdP está preparando el programa PROREGION 2 a fin de intervenir en la red vial departamental de Perú, con acciones rehabilitación, mejoramiento, conservación, así como el fortalecimiento de las capacidades regionales en temas de gestión vial. Para la preparación de la operación se requerirá un conjunto de estudios como, por ejemplo, la complementación de estudios ambientales y sociales de los corredores de la muestra, a fin de asegurar el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), así como el desarrollo de diversos instrumentos ambientales y sociales para la gestión del programa, la cuantificación del aporte de la operación a adaptación de CC y la evaluación económica del programa.
- 1.5. La División de Transporte del BID está preparando la operación de financiamiento de PROREGION 2. El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.

2. Objetivos

- 2.1. Se busca una consultoría para realizar un análisis de capacidad tecnológica que incluya el diagnóstico actual y plan de actualización e inversión necesario de la infraestructura informática del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC).

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. Sin menoscabo de cualquier acción necesaria para el logro de los objetivos de la consultoría, se indican las siguientes actividades a cargo de la consultora.
 - 3.1.1. Analizar los sistemas de tecnologías de la información con que actualmente cuenta con MTC e identificar las brechas que existen frente a las mejores prácticas.
 - 3.1.2. Determinar la factibilidad para el despliegue de aplicaciones de computación de alto desempeño para la gestión digital de activos viales. Dichas aplicaciones requieren almacenamiento de grandes cantidades de información (imágenes y/o videos georreferenciados) y procesamiento de la misma.
 - 3.1.3. Definir el sistema de información necesario para que el MTC pueda desplegar aplicaciones como las descritas en el numeral 3.1.2, a la vez que se garantice compatibilidad con los sistemas actualmente utilizados.
 - 3.1.4. Elaborar un plan de acción detallado para que el MTC llegue al sistema definido en el numeral 3.1.3. que incluya el listado de los recursos de software y hardware necesarios, así como presupuestos indicativos para cada ítem identificado.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. El/la candidata(a) seleccionado(a) deberá preparar y entregar:
 - 4.1.1. **Informe 1:** *Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.*
 - 4.1.2. **Informe 2:** *Incluirá el informe de las actividades realizadas por el consultor, y los borradores de los documentos indicados en el Alcance de los Servicios.*
 - 4.1.3. **Informe 3:** *Incluirá la versión ajustada y final de los documentos previamente entregados.*

5. Calendario del Proyecto e Hitos

- 5.1. *Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:*

Entregable	Presentación estimada
Informe 1	Hasta 10 días después de la firma del contrato
Informe 2	Hasta 60 días después de la firma del contrato
Informe 3	Hasta 90 días después de la firma del contrato

6. Otros Requisitos

- 6.1. Como parte del equipo debe participar al menos un integrante con las siguientes calificaciones:

- 6.1.1. Título/Nivel Académico & Años de Experiencia Profesional: Ingeniero o profesional de área afín con al menos 5 años de experiencia profesional.
- 6.1.2. Idiomas: español. Se valorará el manejo del inglés.
- 6.1.3. Áreas de Especialización: Ingeniería de Sistemas, Sistemas de Información, Arquitectura de Sistemas, Infraestructura Informática.
- 6.1.4. Habilidades: Experiencia previa con el BID u otra agencia multilateral en operaciones de infraestructura. Se requiere: (i) experiencia en formulación y análisis de proyectos de tecnologías de la información; (ii) antecedentes experiencia en análisis de viabilidad técnica y económica en adecuaciones de sistemas informáticos; y (iii) conocimiento del sector público.
- 6.2. Lugar de trabajo: Domicilio del consultor.
- 6.3. Los productos deberán ser presentados en español. Todos los reportes deberán ser entregados de la siguiente manera:
- 6.3.1. Los archivos electrónicos relevantes en MS Word, Excel, u otras aplicaciones aceptables para el BID (deben incluir todos los anexos y apéndices).
- 6.3.2. Se debe entregar un archivo PDF por cada reporte completo. Estos reportes y archivos electrónicos deberán ser entregados dentro de los límites de tiempo mencionados arriba.

7. Supervisión e Informes

- 7.1. La coordinación y seguimiento de la consultoría estará a cargo de Rafael Capristán (rcapristan@iadb.org), con apoyo de Lee Urquijo (leeu@iadb.org).

8. Calendario de Pagos

- 8.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

Plan de Pagos	
<i>Entregables</i>	Porcentaje
Informe 1	30%
Informe 2	30%
Informe 3	40%
TOTAL	100%

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO DE METODOLOGÍA PARA ANÁLISIS DE CADENAS PRODUCTIVAS EN EL PROGRAMA

(PE-T1517)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), establecido en 1959, es la principal fuente de financiamiento para proyectos de desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe (ALC).
- 1.2. La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño logístico de potenciales cadenas de exportación agrícolas no tradicionales en Perú. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.
- 1.3. La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico. En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,5% de sus vías en condiciones inadecuadas¹⁵, mientras las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,7%. Además, los análisis logísticos¹⁶ indican que los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y que gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado.
- 1.4. El GdP está preparando el programa PROREGION 2 a fin de intervenir en la red vial departamental de Perú, con acciones rehabilitación, mejoramiento, conservación, así como el fortalecimiento de las capacidades regionales en temas de gestión vial. Para la preparación de la operación se requerirá un conjunto de estudios como, por ejemplo, la complementación de estudios ambientales y sociales de los corredores de la muestra, a fin de asegurar el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), así como el desarrollo de diversos instrumentos ambientales y sociales para la gestión del programa, la cuantificación del aporte de la operación a adaptación de CC y la evaluación económica del programa.
- 1.5. La División de Transporte del BID está preparando la operación de financiamiento de
- 1.6. PROREGION 2. El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.

2. Objetivo

- 2.1. El objetivo general de esta consultoría realizar una valoración del estado actual de las cadenas productivas más relevantes del Perú y las condiciones de conectividad tanto de la malla vial como ferroviaria que sirve a dichas cadenas, a través del análisis de estadísticas disponibles de producción, comercio, e infraestructura vial ejecutando las siguientes actividades principales:

- 2.1.1. Revisión documental, y análisis del contexto. Analizar información secundaria, informes u/o estadísticas de indicadores socioeconómicos, estructura de producción, comercio y dinámica de dicha producción, incluyendo insumos provenientes del Banco para la operación PE-L1279 - Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad 2 (PROREGION 2), actualmente en preparación.
- 2.1.2. Análisis de tendencias. Analizar las tendencias a corto y mediano plazo del contexto productivo y económico del Perú, el contexto social y productivo del país, y los criterios orientadores de la Estrategia Institucional del Banco Interamericano de Desarrollo.
- 2.1.3. Análisis de la red ferroviaria, malla vial y su relación con las cadenas productivas. Descripción de la funcionalidad de la malla vial del Perú, ejes principales, rol estratégico en la economía/producción, y asociación con la logística de las cadenas productivas de mayor relevancia en el consumo nacional y el comercio exterior.
- 2.1.4. Análisis de efectos de mejora vial en las cadenas productivas. Identificar posibles patrones en la estructura de producción y la funcionalidad de la malla vial del estado, así como potenciales efectos en dichos patrones, a partir de mejoras en la malla vial del estado, proponiendo variables o indicadores que ayuden al entendimiento de dichas relaciones.
- 2.1.5. Actividades transversales. Apoyar al Banco en la revisión y ajuste a los productos resultado de comentarios de los comités internos de revisión y aprobación de la operación PE-L1279,, en los temas asociados a los productos presentados por el consultor.

3. Entregables

- 3.1. Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:
 - 3.1.1. 30% - Producto 1. Informe de resultados de actividades 1 y 2, a más tardar a las dos (2) semanas desde el inicio del contrato.
 - 3.1.2. 40% - Producto 2. Informe de resultados de actividades 3 y 4, a más tardar a las seis (6) semanas de inicio del contrato.
 - 3.1.3. 30% - Producto 3. Informe de resultados de actividades 1, 2, 3 y 4 actualizados, en atención a comentarios del comité de calidad del Banco (QRR) de la operación PE-L1279, a más tardar a las doce (12) semanas de inicio del contrato.

4. Cronograma De Pagos

- 4.1. El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:
 - 4.1.1. Un 30% del monto total contra presentación y aprobación del Producto 1.
 - 4.1.2. Un 30% del monto total contra presentación y aprobación del Producto 2.
 - 4.1.3. Un 40% del monto total contra presentación y aprobación del Producto 3.

5. Lo que necesitarás

- 5.1. Ciudadanía: Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros.
- 5.2. Consanguinidad: no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.

- 5.3. Educación: Maestría en transporte, urbanismo, economía o afín.
- 5.4. Experiencia: 20 años o más en análisis de logística de transporte, cadenas productivas y logísticas y, estudios de transporte, planificación y ordenamiento territorial. Amplia experiencia en estudios de transporte vial, logística de carga y cadenas productivas, con capacidad de conducir y elaborar análisis de soporte para la preparación de operaciones de Banca Multilateral. Experiencia en América Latina. Experiencia con el BID en temas similares en la región, incluyendo Perú.
- 5.5. Idiomas: español (hablado/escrito).

6. Características de la Consultoría

- 6.1. **Tipo de contrato y modalidad:** PEC
- 6.2. **Duración del contrato:** 7 meses (65 días efectivos de consultoría)
- 6.3. **Ubicación:** sede del consultor
- 6.4. **Persona responsable:** La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Rafael Capristán (rcapristan@iadb.org).
- 6.5. **Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los [48 países miembros del BID](#) y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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.

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.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar vidas en América Latina y el Caribe, y hacen lo que les gusta en un entorno de trabajo diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la equidad de género. Como empleado, puedes ser parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a sus intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, los afrodescendientes, las personas de origen indígena y las personas con discapacidades a postularse.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de

políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.