



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el mundo"

TÉRMINOS DE REFERENCIA

SERVICIOS PARA LA CONTRATACIÓN DE UN CONSULTOR ESPECIALISTA EN EVALUACIÓN ECONÓMICA DE PROYECTOS VIALES PARA LA ADECUACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DE LA CARRETERA ILAVE – MAZOCRUZ EN ESTUDIO DE FACTIBILIDAD

1.0 ANTECEDENTES

De acuerdo a la normatividad vigente del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), el 17/03/06, con Informe Técnico No 060-2006-EF/68.01, la máxima autoridad técnico administrativa del sistema en mención otorga la declaración de viabilidad del Proyecto de Construcción y Mejoramiento de la Carretera Ilave – Mazocruz, lo cual es comunicado a la Unidad Formuladora y Ejecutora Provías Nacional con Memorandum No 0539-2006-MTC/09.02 de la entidad técnica del SNIP en el sector transportes, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del MTC.

El proyecto es declarado viable con un estudio de preinversión a nivel de perfil únicamente, debido a las características propias del proyecto (entre otras, bajo monto de las obras de inversión que, para el caso, no sobrepasaban los S/. 4.9 millones), situación contemplada y permitida por la directiva vigente en su momento (Directiva No 004-2002-EF/68.01)

El estudio de perfil sustenta la viabilidad del proyecto a nivel asfaltado (Tratamiento Superficial Bicapa) solamente para 10 Km. de una carretera de una longitud total de 83.4 Km. En el resto de la vía se recomienda aplicar un mantenimiento rutinario y periódico más intenso para mejorar las condiciones de viaje con medidas operativas. El sector al que se recomienda el asfaltado es el tramo Ilave – Checca.

El costo de inversión de la carretera en el sector o tramo antes mencionado asciende a S/. 4.9 millones (US\$ 144.1 mil x Km.) e implica obras a nivel de tratamiento superficial bicapa, con mejora en la capacidad de la vía (ancho de calzada 6.6 m y bermas de 0.6). La evaluación económica del proyecto indica que con los costos de inversión antes mencionados aquel es rentable con un VAN económico de S/. 1.3 millones. También se contemplaron las alternativas de proyecto a nivel de carpeta asfáltica y en afirmado, siendo éstas últimas económicamente no convenientes.

El 10/06/08, Provías Nacional firma el Contrato de Consultoría de Obra No 140-2008-MTC/20 con la empresa GEOCONSULT S. A. para la elaboración del Estudio Definitivo del diseño del ensanchamiento de la carretera y asfaltado a nivel de tratamiento superficial bicapa del tramo Ilave – Checca, de 10.0 Km. de longitud.

El estudio definitivo se encuentra prácticamente concluido, determinando que los costos de inversión del tramo Ilave – Checca asciendan a un monto de S/. 13.7 millones (con precios de septiembre del presente año), que incluye gastos generales,





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
 "Año del Centenario de Machu Picchu para el mundo"

IGV y utilidad. Si a lo anterior se le suman los costos de estudios definitivos y de supervisión, la inversión total llegaría a los S/. 15.1 millones.

Teniendo en cuenta la normatividad vigente del SNIP, el proyecto de inversión pública (PIP) de la construcción y mejoramiento de la carretera llave – Mazocruz se encuentra en la fase de inversión (elaboración del expediente técnico o ejecución de obras). Para dicha fase se aplica lo que se denomina "fase de seguimiento" que tiene por objetivo velar porque el diseño del proyecto no se aleje de sus objetivos según la viabilidad y no ponga en riesgo la rentabilidad declarada en la misma (Resolución Directoral No 002-2009-EF/68.01, Artículo No 25).

De detectarse que el PIP en ejecución presenta costos de inversión mayores a los registrados en la viabilidad, el mismo deberá ser sujeto a una verificación de viabilidad para constatar que el proyecto sigue siendo rentable y por ende recomendable proseguir con su ejecución. En el caso específico que el PIP no tenga ejecución física de obras y el incremento de los costos de inversión supere el 30 por ciento de los costos de inversión de la viabilidad, no procederá realizarse una verificación o constatación de viabilidad. En ese sentido, la unidad formuladora y/o ejecutora puede solicitar la desactivación de la viabilidad vigente y solicitar una nueva evaluación de viabilidad del PIP para lo cual deberá alcanzar a la OPI sectorial (La Oficina de Planeamiento y Presupuesto del MTC) el estudio de preinversión correspondiente (Resolución Directoral No 002-2009-EF/68.01, Artículo No 26 y Anexo SNIP 17).

La solicitud de desactivación de viabilidad ya fue tramitada a la Dirección General de Programación Multianual, máxima autoridad técnico normativa del SNIP, la cual ha sido aceptada, como se puede apreciar en la ficha del Banco de Proyectos SNIP No 15270. En consecuencia, se procedió a elaborar el perfil actualizado del proyecto según la Orden de Servicio No 0002114-2010-MTC/20, de fecha 09/12/10.

El estudio de preinversión más elemental ya fue enviado a la OPI sectorial, de acuerdo al Memorandum No 6691-2010-MTC/20.6. Dicha instancia del SNIP debe aprobar el estudio de preinversión correspondiente y solicitar posteriormente la presentación del estudio de factibilidad puesto que la inversión supera el monto establecido por el SNIP para declara la viabilidad solo con un estudio a nivel de perfil.

2.0 JUSTIFICACIÓN DE LA CONSULTORÍA

La Unidad Gerencial de Estudios de Provías Nacional, debido a estos antecedentes, considera necesaria la elaboración del estudio de factibilidad, a partir del estudio definitivo de ingeniería culminado, en todos sus tramos y a nivel global con el objeto de obtener de manera rápida, sencilla y económica una nueva aproximación más ajustada de la rentabilidad económica y social del proyecto, además de permitir con dicha consultoría solicitar una nueva declaratoria de viabilidad del proyecto respectivo.

3.0 DEPENDENCIA QUE REQUIERE EL SERVICIO

La Unidad Gerencial de Estudios, como parte de sus funciones de atención a los requerimientos de viabilidad, constataciones y verificaciones de viabilidad de los





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Provias Nacional

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año del Centenario de Machu Picchu para el mundo”

proyectos de inversión sobre la Red Vial Nacional en su fase de estudios de preinversión, estudios definitivos de ingeniería y de ejecución de obras.

4.0 OBJETO DEL SERVICIO/CONSULTORÍA

Elaboración del Estudio de Factibilidad del Proyecto de Construcción y Mejoramiento de la Carretera llave – Mazocruz, sobre la base del estudio definitivo existente y el nuevo perfil elaborado. Ello implica que el desarrollo del estudio de preinversión tenga una duración mínima debido a que todo el sustento del diseño y la determinación de los costos de inversión del proyecto ya se encuentran definidos, así como el área de influencia del proyecto, población beneficiada, características socioeconómicas de la misma, árbol de problemas y soluciones, matriz de marco lógico, entre otros.

5.0 CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO A REALIZAR

1. Recopilación de todos los antecedentes relacionados con la viabilidad original del proyecto (estudio de preinversión a nivel de perfil, documentos de viabilidad de la DGPM – MEF, documentos de aprobación y solicitud de viabilidad de la OPP – MTC).
2. Recopilación de los estudios definitivos o de diseño de ingeniería al detalle en ejecución y que se hallan llevado a cabo hasta la fecha.
3. Recopilación de los estudios de tráfico, conteos vehiculares y encuestas origen-destino llevados a cabo por el estudio definitivo u otros (verificación de viabilidad, conteos anuales de la OPP-MTC, etc.)
4. Recopilación de Información sobre el avance de la ejecución física como presupuestal de las obras del proyecto (información disponible en la Unidad Gerencial de Obras de PVN) si fuera el caso.
5. Determinación de los costos de inversión por tramos y para toda la carretera sobre la base de los costos existentes en el estudio definitivo, actualizados por Provias Nacional.
6. La evaluación económica se realizará a través del software HDM-III, debido a que se trata de un estudio de preinversión de máximo nivel de análisis.
7. La alimentación del modelo se llevará a cabo sobre la base de la información recabada en los estudios definitivos.
8. Otros aspectos por actualizar tienen que ver con las características socioeconómicas del área de influencia del proyecto, el inventario vial o la situación sin proyecto (no optimizada) y otros que se requieran pero cuya fuente de información deberá provenir de preferencia del estudio definitivo de la carretera o del nuevo estudio de perfil elaborado y remitido a la OPI sectorial.
9. En general, la consultoría implicará, además, lo siguiente:





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Provías Nacional

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el mundo"

- Revisar los conteos de tráfico del expediente técnico y su proyección para el estudio de la presente factibilidad.
- Preparar un resumen del inventario vial del expediente técnico.
- Preparar un resumen de los diseños del expediente técnico.
- Preparar un resumen de los costos nuevos del proyecto provenientes del estudio definitivo.
- Preparar los datos de entrada del software HDM-III para la respectiva simulación de la rentabilidad económica del proyecto.
- En base al expediente técnico, preparar el cronograma de obra.
- Presentar los resultados de la nueva evaluación económica.
- Otros: Elaboración del Árbol de Problemas y Soluciones, Matriz de Marco lógico, Análisis de Sensibilidad y Riesgo.

10. El informe debe concluir con recomendaciones claras respecto a las intervenciones a llevar a cabo sobre la vía de acuerdo a los resultados de la evaluación económica para la actualización de la viabilidad.

6.0 PRODUCTO A OBTENER

Documento escrito y en versión magnética del estudio de factibilidad del Proyecto de Construcción y Mejoramiento de la Carretera llave – Mazocruz, con los contenidos arriba indicados, a los treinta (30) días corrientes de iniciado el contrato.

El producto constará de una sola entrega. Se consideraran todos los contenidos mínimos requeridos para un estudio de factibilidad de carreteras, según lo recomendado por el SNIP.

De haber observaciones a alguno de los informes o contenidos, aquellas deberán ser absueltas en no más de cinco (5) días útiles, periodo que no será considerado en el plazo contractual.

7.0 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL SERVICIO

El servicio constará de treinta (30) días calendarios,

8.0 REQUISITOS MÍNIMOS QUE DEBE CUMPLIR EL CONSULTOR

Se requiere un ingeniero civil colegiado o ingeniero económico colegiado o economista colegiado, con experiencia acreditada (mínimo tres estudios) en la evaluación de proyectos viales de carreteras con HDM – III para Provías Nacional.

9.0 MODALIDAD DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL

El financiamiento del servicio estará a cargo de la Entidad con recursos Ordinarios.

10.0 SISTEMA DE CONTRATACIÓN

Sistema de contratación a suma alzada





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Provías Nacional

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el mundo"

11.0 FORMA DE PAGO

Una única armada por el cien (100) por ciento del valor establecido en el contrato a la aprobación del documento del consultor por parte del especialista en evaluación económica designado por la Unidad Gerencial de Estudios de Provías Nacional, el cual tendrá, como plazo máximo para la revisión del estudio, cinco (05) días útiles, periodo que no será considerado en el plazo contractual, desde la remisión del estudio a la entidad.

12.0 INFORMACIÓN QUE PROPORCIONARÁ PROVIAS NACIONAL

Provías Nacional proporcionará al Consultor toda la información y documentación disponible referida al proyecto, especialmente los estudios a nivel de perfil en sus dos versiones (original y actualizada) en forma física y magnética, con todos sus anexos y formatos de evaluación económica así como los estudios de diseño definitivo.

13.0 LUGAR DONDE SE LLEVARÁ EL SERVICIO

El Consultor prestará sus servicios en sus oficinas

14.0 CONFORMIDAD DEL SERVICIO

Se dará por acabado el servicio previa conformidad del Jefe de la Unidad de Estudios Técnico- Económicos-UGE y con la aprobación del mismo por la Unidad Gerencial de Estudios.

Los presentes Términos de Referencia cuentan con la conformidad de:



Ing. Lidia Mejía Echeandía

Jefe de Estudios Técnico-Económicos UET - UGE



Ing. Amaru López Benavides

Gerente de la Unidad Gerencial de Estudios

