



PROYECTO DE RECONSTRUCCIÓN RESILIENTE DE EMERGENCIA TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DE: ESPECIALISTA EN RESILIENCIA DE INFRAESTRUCTURA VIAL

1. ANTECEDENTES

La economía y la población de Ecuador están altamente expuestas al impacto de desastres naturales relacionados con el clima, terremotos y riesgos volcánicos. Ecuador se encuentra entre los 10 países con mayor riesgo de peligros naturales en la región y entre los 20 primeros en el mundo de acuerdo con el World Risk Index 2022. Esto se debe a su exposición a riesgos geológicos e hidrometeorológicos como terremotos, erupciones volcánicas, inundaciones y sequías. Adicionalmente, la mayor parte de la población urbana, el 96%, reside en zonas costeras y montañosas, lo que aumenta aún más la vulnerabilidad del país a fenómenos como El Niño, que puede desencadenar inundaciones y deslizamientos, y La Niña, asociada a un aumento de las sequías. Debido a los frecuentes fenómenos climáticos extremos que afectan negativamente tanto a la población como a la economía, y con la previsión de que el cambio climático global intensifique dichos fenómenos, se espera que la vulnerabilidad de Ecuador a los desastres naturales aumente en el futuro.

El terremoto del 18 de marzo de 2023, combinado con las fuertes lluvias de la temporada invernal que provocaron inundaciones generalizadas, erosión y deslizamientos de tierra, han causado destrucción y graves daños a infraestructuras críticas de transporte y pérdida de vidas a nivel nacional. Las estimaciones más recientes del gobierno indican que más de 18.000 personas resultaron afectadas (17.491 por las fuertes lluvias y 1.107 por el terremoto), y 35 murieron (21 por las lluvias y 14 por el terremoto). Al menos 28 carreteras (incluidos cinco puentes) se vieron afectadas en todo el país, ocho de las cuales permanecen cerradas. La combinación de estos sucesos pone de manifiesto una mayor vulnerabilidad ante las catástrofes naturales.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), actualmente el Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), declaró bajo la Resolución Nro. MTO-MTO-20230007-R del 20 de marzo de 2023, en emergencias a todas las zonas afectadas (provincias de Pichincha, Esmeraldas, Santo Domingo y Azuay) y se encuentra contratando estudios en el marco de mecanismos nacionales expeditos para preparar la respuesta a los desastres ocasionados. Mediante el uso de un sistema de gestión de activos, el MIT podría minimizar el tiempo de inactividad de los servicios, reducir los costes de mantenimiento y mejorar la fiabilidad y seguridad general de sus sistemas de transporte.

En respuesta a estos acontecimientos, el Gobierno Nacional solicitó el apoyo del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (el "Banco Mundial" o el "Banco") para la formulación de una operación de emergencia para restablecer la conectividad en las zonas afectadas por Catástrofes Elegibles, y mejorar la resiliencia y la seguridad de la infraestructura de transporte en Ecuador. El 12 de septiembre de 2023, se firmó el Convenio de Préstamo Nro. 9555-EC entre el Banco Mundial y la República del Ecuador (el "Acuerdo o Convenio de Préstamo") para el financiamiento del "Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia" (P181079) (el "Proyecto"), conforme lo establecido en el artículo 132 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, el préstamo fue registrado en el Libro de Registro de Contratos de la deuda Pública Externa de esta Subsecretaría bajo la inscripción No. 740 de 13 de septiembre de 2023.

Mediante Convenio Subsidiario de 05 de octubre de 2023, entre el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), actualmente Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) acordaron transferir: "() al "EJECUTOR", los recursos, derechos y obligaciones especificadas en el Contrato de Préstamo suscrito el 12



de septiembre de 2023, entre el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) en calidad de Prestamista, y la República del Ecuador, representada por el Ministerio de Economía y Finanzas, en calidad de Prestataria, por un monto de (USD150.000.000,00) ciento cincuenta millones de dólares de los Estados Unidos de Norteamérica para el financiamiento de programas y/o proyectos de inversión pública que se enmarquen dentro del "Ecuador: Emergency Resilient Reconstruction Project".

El Ministerio de Infraestructura y Transporte para la ejecución del "Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia" financiado a través del Convenio de Préstamo Nro. BIRF-9555-EC, suscrito con el Banco Mundial, cuenta con el Proyecto de inversión priorizado por la Secretaría Nacional de Planificación (SNP), denominado "Atención Resiliente Ante Emergencias Viales" con Código Único de Proyecto (CUP) 175200000.0000.388953.

El Ministerio de Infraestructura y Transporte para la ejecución del "Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia" requiere contar con el Manual Operativo del Proyecto, a fin de dar cumplimiento a los requisitos y compromisos previamente establecidos con el Banco Mundial.

El 24 de octubre de 2023 a través de Acuerdo Ministerial Nro. MTOP-MTOP-23-39-ACU, se expidió el "Manual Operativo del Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia", donde se establecen las normas operativas de su ejecución.

Mediante Acuerdo Ministerial No. MTOP-MTOP-24-20-ACU, de 17 de julio de 2024 el Ing. Roberto Xavier Luque Nuques, Ministro de Transporte y Obras Públicas delegó al Subsecretario de la Infraestructura del Transporte para que, a nombre y representación de la Máxima Autoridad suscriba los contratos de adquisiciones concernientes al "Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia", así como también, todos los actos administrativos necesarios para la correcta ejecución del proyecto mencionado.

Con Resolución Nro. MTOP-SIT-2024-0008-R, de 18 de julio de 2024, el Ing. Eduardo Alexis Bonilla Castro, Subsecretario de la Infraestructura del Transporte aprobó la Primera Reforma al Manual Operativo del Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia-P181079, y sus 19 anexos.

El Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia (P181079) (el "Proyecto") contempla dos componentes. El Componente 1 corresponde a las Intervenciones de Recuperación y Resiliencia de Infraestructuras, y el Componente 2 corresponde a la Gestión del Proyecto y el Fortalecimiento Institucional para la Resiliencia. El Componente 1 integra las intervenciones de recuperación de infraestructuras, las intervenciones para la resiliencia, las actividades para complementar dichas intervenciones, y la compra de equipamientos para la respuesta ante emergencias y el mantenimiento preventivo. El Componente 2 corresponde al sistema de gestión de activos y herramientas de planificación, las actividades de desarrollo de capacidades, incluyendo formación, intercambio de conocimientos, directrices y manuales sobre temas relevantes, y el apoyo a la gestión del Proyecto, incluyendo al Equipo de Implementación del Proyecto (EIP).

Con Resolución No. MTOP-SIT-2025-0060-R, de 07 de agosto de 2025, el Ing. Eduardo Alexis Bonilla Castro, Subsecretario de la Infraestructura del Transporte, aprobó la Segunda Reforma al Manual Operativo del Proyecto, y sus 21 anexos.

Mediante memorando Nro. MTOP-SIT-2025-1493-ME, de 07 de agosto de 2025, la Magíster Andrea Cevallos, Coordinadora del Equipo de Implementación del Proyecto, puso en conocimiento la Segunda Reforma la Manual Operativo, el mismo que entró en vigencia



a partir de la fecha de suscripción de la Resolución Nro. MTOP-SIT-2025-0060-R de 7 de agosto de 2025.

El artículo 1 del Decreto Ejecutivo No. 97 de 14 de agosto de 2025, el señor Daniel Noboa Azín, Presidente Constitucional de la República del Ecuador, dispuso la fusión por absorción de la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Prevención de Asentamientos Humanos Irregulares al Ministerio de Transporte y Obras Públicas o quien haga sus veces.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 102 de 15 de agosto de 2025 el señor Daniel Noboa Azín, Presidente Constitucional de la República del Ecuador, decreta que: *“Artículo 1.- Fusiónese por absorción al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las siguientes instituciones: a) Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda; y, b) Secretaría de Inversiones Público Privadas. La primera de ellas se integrará en la estructura orgánica del ministerio receptor como un viceministerio; mientras que el modelo de integración de la segunda se determinará al momento de la fase de implementación de la reforma institucional. En ambos casos deberá garantizarse la desconcentración de los procesos sustantivos para el ejercicio de las competencias, atribuciones y funciones. Artículo 2.- “Una vez concluido el proceso de fusión por absorción, modifíquese la denominación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por la de Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), el cual asumirá todas las competencias, atribuciones, funciones, representaciones y delegaciones constantes en leyes, decretos, reglamentos y demás normativa vigente, que le correspondían al Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda y a la Secretaría de Inversiones Públicas Privadas.”*

La disposición general sexta del Decreto Ejecutivo No. 102 de 15 de agosto de 2025, determina que “Una vez concluido el proceso de fusión por absorción, en la normativa vigente en donde se haga referencia al “Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda”, “Secretaría de Inversiones Público Privadas” y “Ministerio de Transporte y Obras Públicas”, se entenderá como Ministerio de Infraestructura y Transporte.”

Con Decreto Ejecutivo No. 137 de 16 de septiembre de 2025, el señor Daniel Noboa Azín, Presidente Constitucional de la República del Ecuador, decreta que: “Artículo 1.- Designar al señor Roberto Xavier Luque Nuques como Ministro de Infraestructura y Transporte.”

Mediante Acuerdo Ministerial No. MIT-MTOP-25-41-ACU de 17 de septiembre de 2025, el Ing. Roberto Xavier Luque Nuques, Ministro de Infraestructura y Transporte, acordó *“Artículo 1.- Delegar al Subsecretario de la Infraestructura del Transporte para que, a nombre y representación del señor Ministro de Infraestructura y Transporte, suscriba los contratos de adquisiciones concernientes al “Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia”, así como también, todos los actos administrativos necesarios para la correcta ejecución del proyecto mencionado.”*

Con Resolución No. MIT-SIT-2025-0091-R, de 08 de octubre de 2025, el Ing. Eduardo Alexis Bonilla Castro, Subsecretario de la Infraestructura del Transporte, aprobó la Tercera Reforma al Manual Operativo del Proyecto, y sus 21 anexos.

Mediante Memorando Nro. MIT-SIT-2025-2127-ME del 14 de octubre de 2025, la Magíster Andrea Cevallos, Coordinadora del Equipo de Implementación del Proyecto, puso en conocimiento la reforma la Manual Operativo, el mismo que entró en vigencia a partir de la suscripción de la Resolución Nro. MIT-SIT-2025-0091-R de 08 de octubre de 2025.



Con Resolución No. MIT-SIT-2025-0097-R, de 16 de noviembre de 2025, el Ing. Eduardo Alexis Bonilla Castro, Subsecretario de la Infraestructura del Transporte, aprobó la Cuarta Reforma al Manual Operativo del Proyecto, y sus 21 anexos.

Mediante Memorando Nro. MIT-SIT-2025-2507-ME, de 17 de noviembre de 2025, la Magíster Andrea Cevallos, Coordinadora del Equipo de Implementación del Proyecto, puso en conocimiento la Cuarta Reforma la Manual Operativo, el mismo que entró en vigencia a partir de la suscripción de la Resolución Nro. MIT-SIT-2025-0097-R de 16 de noviembre de 2025.

El Manual Operativo del Proyecto señala que para la ejecución del mismo se debe conformar una Unidad Ejecutora denominada Equipo de Implementación del Proyecto (EIP). La Sección IV. Gestión de la Ejecución del Proyecto, numeral 4.1 Arreglos de Implementación, primer párrafo, señala que: *“(...) El personal propuesto para la EIP deberá ser contratado bajo las Regulaciones de Adquisiciones del BM y contar con la No Objeción del BM, de manera que el personal cumpla con los requisitos establecidos en los TdRs para cada perfil.”*

El Manual Operativo del Proyecto establece en la Sección IV. Gestión de la Ejecución del Proyecto, numeral 4.2 Estructuras de posicionamiento del EIP que: *“(...) Adicionalmente, si para la ejecución oportuna del proyecto se justifica, previa No Objeción del BM y/o exista disponibilidad de recursos, se podrá contratar consultores adicionales o se realizará un análisis de la necesidad de los especialistas del EIP lo que determinará la optimización de los consultores.”*

La infraestructura vial constituye uno de los activos públicos más importantes en la mayoría de los países, a menudo construida acumulativamente a lo largo de generaciones. Es un bien público fundamental que facilita las interacciones económicas y sociales, en particular en las zonas interurbanas y resulta esencial para las agendas nacionales de inclusión, crecimiento y competitividad. No obstante, esta infraestructura vial es altamente vulnerable al cambio climático. Las interrupciones en los flujos de transporte por carretera, debido a riesgos naturales, pueden tener impactos a nivel local, nacional y, en ocasiones, regional/internacional. A su vez, el transporte por carretera representa una parte importante y en crecimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero, un desafío que no se puede abordar únicamente intentando detener los flujos de transporte interurbano.

Es aquí donde el concepto de resiliencia en las infraestructuras viales se vuelve fundamental, ya que es un factor esencial para garantizar la conectividad, la seguridad y el desarrollo económico, especialmente ante fenómenos naturales cada vez más intensos y frecuentes como las inundaciones, lluvias torrenciales o deslizamientos de tierra. Estas situaciones pueden dejar inutilizadas las carreteras, dañar puentes o provocar el aislamiento de comunidades. Preparar las infraestructuras para resistir estos eventos es hoy una prioridad estratégica que combina sostenibilidad, innovación y planificación.

En el ámbito de la ingeniería vial, la resiliencia se define como la capacidad de un sistema de infraestructuras para absorber el impacto de una perturbación o evento adverso, mantener un nivel mínimo de servicio y recuperarse en un plazo y con un costo socialmente aceptables.

La resiliencia de las infraestructuras no constituye un concepto aislado dentro de la ingeniería, sino que se nutre de múltiples disciplinas y supone, además, un cambio de mentalidad. No se trata únicamente de dimensionar una estructura para resistir cargas extremas, sino de analizar cómo responderá el sistema en su conjunto ante fallos parciales.



Esto implica aceptar la incertidumbre y trabajar con enfoques probabilísticos que contemplen eventos disruptivos, así como integrar la resiliencia en la gestión de activos y en los procesos de toma de decisiones.

Traducir la resiliencia en aplicaciones prácticas dentro de la infraestructura vial representa un desafío significativo debido a su complejidad y a su naturaleza multidisciplinaria. Para incorporarla en los sistemas de gestión existentes y pasar de la teoría a la práctica, resulta necesario adoptar un enfoque integral que considere la variabilidad de los eventos adversos, las dimensiones técnicas y sociales, las implicaciones económicas y las características de conexión del sistema.

En conclusión, la resiliencia de las infraestructuras de transporte no debe concebirse únicamente como un valor agregado al diseño, sino como una oportunidad estratégica para que el MIT actualice y fortalezca las normas de diseño y las especificaciones técnicas aplicables a caminos y puentes en todo el país y aplicables en los distintos niveles de gobierno. Esta actualización resulta fundamental ante la vulnerabilidad de la infraestructura existente y frente a un contexto global marcado por el cambio climático, así como por crecientes exigencias tecnológicas y de sostenibilidad que ya están siendo incorporadas en otros países de la región.

En este contexto, se vuelve imprescindible fortalecer el marco normativo del sistema nacional del transporte multimodal nacional sobre el que el MIT ejerce su rectoría, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país que tiene como misión. Por lo que se considera necesario, a efectos de realizar un correcto manejo de los proyectos en desarrollo, y de los futuros contratar a un Consultor/a denominado “Especialista en Resiliencia de infraestructura vial” como parte del Equipo de Implementación del Proyecto (EIP), quien responderá contra productos definidos, que contribuya a la identificación de brechas y nuevas oportunidades del sector, planteando estrategias, planes y proyectos que reduzcan la vulnerabilidad y mejoren la capacidad de adaptación y recuperación de la red vial nacional; en virtud de lo cual, a continuación, se presentan los términos de referencia para esta contratación, la misma que se encuentra bajo las regulaciones de contratación del Banco Mundial en el marco del Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia (P181079).

2. OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA

El objetivo principal de la consultoría es contratar un consultor líder, altamente especializado y con amplia experiencia en la actualización de marcos normativos técnicos para el análisis, diseño y construcción de infraestructura de transporte, con énfasis en infraestructura vial resiliente, que lidere la coordinación multisectorial necesaria para revisar, actualizar y/o complementar las normas y criterios técnicos por especialidad, asegurando su aplicabilidad al contexto nacional y su alineación con los desafíos actuales asociados al cambio climático, de manera que la resiliencia se incorpore transversalmente en todas las fases del ciclo del proyecto en el marco del Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia (P181079).

El consultor brindará asesoría técnica especializada para:

- Integrar criterios de resiliencia y adaptación al cambio climático en todas las fases del ciclo de vida de la infraestructura vial en Ecuador, incluyendo evaluación, planificación, diseño, construcción, operación y gestión.
- Evaluar la vulnerabilidad y los riesgos de la infraestructura vial frente a amenazas climáticas y geodinámicas, considerando los impactos actuales y proyectados del cambio climático.
- Proponer medidas estructurales y no estructurales que fortalezcan la resiliencia de la infraestructura vial, promoviendo su sostenibilidad y seguridad a largo plazo.



- Incorporar enfoques de gestión del riesgo de desastres y adaptación al cambio climático en proyectos viales existentes, nuevos y futuros, asegurando su aplicabilidad práctica.
- Diseñar estrategias que fortalezcan las capacidades técnicas de la institución y de los actores clave involucrados, alineando los criterios de resiliencia con los estándares internacionales, la normativa vigente y las políticas promovidas por el Banco Mundial.

3. ALCANCE DE LOS SERVICIOS

Se espera que el Consultor “Especialista en Resiliencia de infraestructura vial” brinde apoyo integral al Ministerio de Infraestructura y Transporte desde el Equipo de Implementación del Proyecto (EIP). Sus funciones estarán enmarcadas en las normas legales que rigen la administración pública, las normas técnicas y reglamentos internos de la entidad vigentes, así como las normas del Banco que en su caso sean aplicables.

El alcance del trabajo sin limitar, incluirá identificar brechas y proponer nuevas soluciones de resiliencia que cumplan con estándares internacionales y sean aplicables en el país, así cumpliendo los objetivos de esta contratación, aplicando una metodología objetiva que contemple:

- Proponer una estrategia integral para la actualización del marco normativo vigente en materia de caminos y puentes, incorporando lineamientos técnicos y medidas sostenibles en el tiempo que faciliten la transición hacia proyectos de infraestructura de transporte resiliente, bajo un enfoque de Gestión del Riesgo de Desastres (GRD) y adaptación al cambio climático, asegurando su aplicabilidad, coherencia institucional y sostenibilidad a largo plazo.
- Incorporar buenas prácticas internacionales en materia de infraestructura resiliente, en sus distintas especialidades, integrando de manera transversal el enfoque de seguridad vial y asegurando el cumplimiento de los estándares del Banco Mundial en resiliencia climática y gestión del riesgo de desastres (climate resilience y disaster risk management), adaptándolos a las condiciones y necesidades del contexto nacional para su efectiva aplicación.
- Realizar un análisis cualitativo y/o cuantitativo de la información disponible y de las brechas identificadas, así como de nuevas oportunidades para incorporar medidas ambientalmente sostenibles que fortalezcan la adecuada estructuración y ejecución de los proyectos de infraestructura vial en el país, abarcando todas sus fases: etapa precontractual y contractual, diseño, construcción, operación y cierre, incluyendo los procesos de consultoría, ejecución de obra y fiscalización.
- Coordinar con las dependencias y unidades pertinentes de la institución, así como con las entidades adscritas, el sector privado y la academia, ejerciendo un rol de articulador y moderador en la conformación y conducción de comités técnicos especializados, con el fin de asegurar un proceso participativo, técnicamente sólido y consensuado para la actualización del marco normativo citado.

4. ACTIVIDADES

El consultor será responsable de las siguientes actividades:

- Revisar, analizar y sintetizar la información existente, incluyendo estudios técnicos de resiliencia, diseños viales, inventarios, planes sectoriales, normativa nacional (INEN, NEC, caminos y puentes) y normas internacionales aplicables (AASHTO, ASTM, ACI), así como lineamientos y buenas prácticas promovidas por el Banco Mundial.
- Identificar y analizar amenazas relevantes (hidrometeorológicas, geodinámicas y climáticas) con base en estudios previos y experiencias regionales.
- Evaluar la exposición, vulnerabilidad y criticidad de la infraestructura vial frente a dichas amenazas, priorizando intervenciones según su impacto potencial.
- Analizar los impactos del cambio climático sobre la infraestructura vial y proponer medidas de mitigación y adaptación pertinentes.



- Desarrollar acápites normativos con criterios técnicos fundamentados, definiendo lineamientos claros y aplicables para una infraestructura vial resiliente, en coordinación con equipos redactores locales e internacionales.
- Proponer medidas de adaptación y mitigación, incluyendo soluciones geológicas, hidrológicas e hidráulicas basadas en la naturaleza (SbN), pavimentos sostenibles y otras medidas técnicas eficientes según pertinencia y aplicabilidad.
- Brindar apoyo técnico en la revisión o formulación de proyectos financiados por el Banco Mundial, priorizando intervenciones que maximicen la resiliencia y el costo-beneficio.
- Asesorar técnicamente en aspectos de resiliencia para la correcta ejecución de la recuperación de infraestructura vial, especialmente en actividades relacionadas con los Componentes 1 y 2 del Proyecto.
- Elaborar informes técnicos, análisis, diseños y presentaciones que respalden la toma de decisiones de las autoridades y faciliten la ejecución de los proyectos.
- Coordinar con el equipo de trabajo y apoyar a la Coordinación General del Proyecto en todas las instancias y actividades vinculadas con la ejecución de los programas y proyectos en curso.

5. PRODUCTOS

Se esperan los siguientes productos, los cuales deberán ser recibidos a satisfacción del Ministerio de Infraestructura y Transporte a través del Coordinador del Proyecto:

1. **Informe de diagnóstico de riesgos y brechas:** análisis detallado de la resiliencia de la infraestructura vial en el país, incluyendo evaluación de amenazas, vulnerabilidad, exposición y criticidad, así como la identificación de brechas y oportunidades de mejora.
2. **Propuesta de medidas y estrategias de resiliencia vial:** conjunto de medidas estructurales y no estructurales, alineadas con estándares internacionales y del Banco Mundial, y adaptadas al contexto nacional, desarrolladas tras consultas y validaciones en comités técnicos multisectoriales.
3. **Lineamientos técnicos y marco normativo:** documento que contenga criterios técnicos actualizados para la integración de resiliencia en proyectos viales, con directrices claras y aplicables a las distintas fases de planificación, diseño, construcción y operación de infraestructura vial en el país.
4. **Informe final consolidado:** síntesis de hallazgos, conclusiones y recomendaciones, acompañado de una hoja de ruta para la implementación de los lineamientos y medidas propuestas, asegurando sostenibilidad y aplicabilidad en el tiempo.

El Consultor deberá elaborar todos los informes técnicos utilizando terminología técnica adecuada y comprensible en el país, apoyado de ser necesario por un equipo redactor especializado. Cada producto deberá entregarse en español e incluir, como mínimo:

- Archivos electrónicos editables (MS Word, Excel u otro software pertinente) que contengan todos los anexos, apéndices y documentación generada durante la consultoría.
- Copia en formato PDF y .docx de cada informe completado.
- Presentaciones asociadas a cada informe para facilitar la comunicación de los resultados.

Los informes deberán incorporar gráficos, tablas, mapas y fotografías de alta calidad, con fines ilustrativos y de claridad, que resalten aspectos clave y faciliten la comprensión del contenido por parte de las autoridades y actores técnicos.

6. SUPERVISIÓN Y APROBACIÓN

La consultoría estará supervisada por el Administrador del Contrato, que corresponde al Coordinador/a del EIP, quien será responsable de la coordinación con las demás dependencias del MIT a fin de que las actividades contempladas en los términos de referencia se cumplan, lo cual deberá también contar con la aceptación y aprobación de los



informes u otros elementos previos por la Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte, para proceder con el respectivo pago.

7. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

Categoría y Modalidad: Consultoría individual.

Duración del Contrato: (180) ciento ochenta días calendario.

Lugar de trabajo: Será determinada por la máxima autoridad del MIT de acuerdo a necesidad institucional, con disponibilidad de viaje a nivel nacional.

8. PERFIL REQUERIDO DEL CONSULTOR

Nivel Académico

- Título universitario en Ingeniería Civil, Ingeniería de Transporte, Infraestructura Vial, Ingeniería Geotécnica, de Gestión de Riesgos, y/o carreras afines.
- Se valorará estudios de posgrado en:
 - Resiliencia
 - cambio climático
 - gestión del riesgo de desastres
 - infraestructura sostenible

Experiencia General: Mínimo 15 años de experiencia profesional.

Experiencia Específica: Al menos 10 años relacionado en proyectos de infraestructura vial. Experiencia comprobada en diseño, construcción, operación, análisis de riesgos, resiliencia o adaptación al cambio climático aplicada a infraestructura del transporte. Deseable experiencia previa en proyectos financiados por el Banco Mundial u otros organismos multilaterales de crédito. Deseable experiencia en Ecuador o países andinos. Capacidad demostrada de articulación con equipos multidisciplinarios y entidades gubernamentales.

Competencias Deseables

- Conocimiento de marcos normativos técnicos, estándares internacionales de diseño, construcción, mantenimiento vial y operación.
- Excelentes capacidades de análisis técnico, redacción, síntesis y comunicación.
- Dominio de herramientas para análisis en gestión de riesgos, modelación de transporte.

9. FORMA DE PAGO

El pago se efectuará contra entrega de los siguientes productos:

Producto	Días	Valor
<u>Informe de diagnóstico de riesgos y brechas</u>	45	\$ 9.225,00
Propuesta de medidas y estrategias de resiliencia vial	90	\$ 9.225,00
Lineamientos técnicos y marco normativo	135	\$ 9.225,00
Informe final consolidado	180	\$ 9.225,00

Todos los pagos se realizarán en Dólares de los Estados Unidos de América.

El Informe deberá ser aprobado por el Administrador del Contrato y autorizado por la Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte.

10. CONFIDENCIALIDAD

Toda información obtenida por el Consultor/a, así como sus informes y los documentos que produzca, relacionados con la ejecución de su contrato, deberá ser considerada confidencial, no pudiendo ser divulgados, sin autorización expresa por escrito de la Entidad Contratante y/o del Proyecto.