PROGRAMA DE PREINVERSIÓN BID 1143/OC-PR

Términos de Referencia

Consultor Nacional

"Consultoría para la definición del marco normativo y diseño del esquema institucional de reconversión de usos del área de implantación del conjunto edilicio de Oficinas de Gobierno"

I. ANTECEDENTES

El Gobierno de la República del Paraguay ha suscrito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el Contrato de Préstamo 1143/OC-PR para llevar a cabo un Programa de Preinversión de Paraguay, con el objetivo de apoyar la elaboración de estudios de viabilidad de proyectos de inversión pública que respondan a los lineamientos de la política gubernamental y asistir al proceso de fortalecimiento institucional para el diseño e implementación de sistemas de gestión pública. El Programa de Preinversión 1143/OC-PR consta de dos Subprogramas: (i) Subprograma de Preparación de Estudios y (ii) Subprograma de Fortalecimiento Institucional.

En el marco del Subprograma de Preparación de Estudios del Préstamo se prevé la contratación de Estudios de Factibilidad para el proyecto Asunción 2011 - **Renovación Centro Zona Puerto, Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público y Oficinas de Gobierno.** Dicho proyecto se origina en un planteamiento realizado bajo contrato suscrito con el BID con Nº 11771-ATN/SF-5536-PR, cuyo informe final fue entregado en Agosto de 2005, a través del apoyo brindado por este organismo al Gobierno Nacional en el Programa de Modernización de la Administración del Estado.

En el año 2008 se realizaron profundas revisiones y modificaciones al planteamiento original a fin de implementar este avance fue creada la Unidad Ejecutora de Proyecto (UEP) dependiente del MOPC, mediante Resolución Ministerial Nº 589, del 7 de Mayo de 2009, que opera en el ámbito institucional de la Dirección de Obras Públicas de dicho Ministerio. En el curso de los trabajos realizados en la UEP y con las mesas técnicas interinstitucionales de trabajo, fue posible identificar con mayor grado de detalle algunos aspectos relevantes altamente vinculados.

La actualización y ajustes recientes incorporan al Proyecto un componente de Transporte Público Metropolitano basado en corredores exclusivos de alta capacidad, conocidos en sus siglas en inglés como BTR, que en su primera etapa desarrolla el corredor *San Lorenzo-Puerto* (acorde a las líneas directrices del Plan Maestro de Tráfico y Transporte, o Plan CETA), apunta a una elevada interacción entre el desarrollo urbano de la Zona del Puerto y la demanda de transporte público generada por la implantación de múltiples actividades para dicha reconversión urbana; además de la ubicación de una Terminal de Transferencia de Transporte en el área y la puesta en marcha de planes de inversión de mediana y gran escala por parte del sector privado -con capital extranjero-, localizados en más de tres manzanas ya adquiridas (ex Cervecería Paraguaya) y en los terrenos municipales hoy ocupados por las instalaciones de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP).

Se suma a estas actuaciones, el avance del proyecto de la Vía Costanera Norte, en cuya primera etapa se alcanza el par binario Colón-Montevideo, que completa un escenario definido por la confluencia de tres importantes proyectos en la misma zona de la ciudad, de los cuales dos tienen alcance metropolitano (el corredor de transporte y el acceso costanero norte).

El centro de oficinas de gobierno es uno de los subcomponentes del proyecto de Reconversión Urbana (RU) de la zona del Puerto de Asunción, y consiste en un conjunto edilicio que albergará dependencias de la administración central del Estado y otros servicios complementarios en tres terrenos colindantes en los que hoy se encuentran instalaciones de entes e instituciones también pertenecientes al Estado.

En esta reconversión de usos de los terrenos existentes, están afectadas la planta de añejamiento de CAPASA, las instalaciones pertenecientes a la Imprenta Nacional, y por último, en la porción mayor del terreno, tres dependencias de la Marina: la Sanidad de la Armada, las oficinas de la Dirección de Comunicaciones, y las instalaciones del Servicio de Intendencia.

Se anexa un resumen de las superficies de los terrenos, la cantidad aproximada de metros cuadrados construidos en cada uno de los tres casos, y las estimaciones preliminares de los valores, tanto de los terrenos como de las edificaciones localizadas en los mismos.

Si bien los terrenos ocupados por las instalaciones de la ANNP en el llamado 'Puerto de Asunción' no están incluidos en el proyectado Centro de Oficinas Gubernamentales, sí se encuentran afectados por la ejecución de

otros subcomponentes del mismo proyecto, como el nuevo trazado resultante del proyecto de ampliación y reacondicionamiento de la avenida Stella Maris y los proyectos del Parque de la Solidaridad y del Parque Lineal Jaén, teniendo en cuenta que para este último se prevé la incorporación de terrenos residuales del actual Puerto, colindantes con el curso del arroyo Jaén.

También se prevé la instalación de un monumento conmemorativo del Bicentenario en el extremo noroeste del actual patio de contenedores vacíos del Puerto.

Actualmente se encuentra instalada una controversia entre la ANNP y la Municipalidad de Asunción, respecto a la titularidad de los terrenos ahora ocupados por la ANNP, a resultas de la cual existe una causa radicada en el Juzgado de Primera Instancia, 3er. Turno, con el Juez Miguel Ángel Rodas, Of. Nº 5, secretaría de Ana María Ocampos.

La Municipalidad de Asunción es parte principal involucrada en todos los demás subcomponentes del proyecto de Reconversión Urbana, razón por la que está suscrito un Convenio Marco entre el MOPC y la MA, así como una adenda específica para el proyecto RU, en virtud de la cual está formalmente instalada una mesa interinstitucional de trabajo.

Con base en lo expuesto, y dada además la necesidad de contar con un estudio detallado de la situación planteada entre la ANNP y la MA, como así también contar con un parecer jurídico acerca de las diferentes vías de acción prioritarias del proyecto, se requiere la contratación de un a ***Consultoría Nacional Individual para la definición del marco normativo y diseño del esquema institucional de reconversión de usos del área de implantación del conjunto edilicio de Oficinas de Gobierno.*** El objetivo de la contratación, las actividades a ser desarrolladas, los resultados esperados, el perfil deseado de la persona, y otros detalles de la contratación se encuentran detallados en estos Términos de Referencia

II. OBJETOS DE LA CONSULTORÍA

Los objetivos de la consultoría son:

- ***Brindar un asesoramiento legal al Componente RU en lo relacionado a:***
  - ***Identificar y examinar el marco normativo que rige a las instituciones involucradas, así como el régimen jurídico dentro del cual éstas deberán formular las diversas vías de resolución a las necesidades que el proyecto plantea en cuanto a la desafectación o liberación de los predios en los que se encuentran asentadas actualmente.***
  - ***Identificar los procedimientos institucionales, las líneas de responsabilidades, autoridades, jerarquías y las secuencias requeridas para cada una de las instituciones involucradas, a los efectos de conferir la necesaria legalidad al proceso de reconversión de usos de los terrenos afectados por el proyecto.***
- ***Brindar un asesoramiento legal al Componente BRT en lo relacionado a:***
  - ***Actuar como contraparte de los expertos legales que participarán del proyecto de estructuración del BRT, específicamente dentro del subcomponente de "Factibilidad Jurídica e Institucional".***

III. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

(a) Tipo de consultoría: Consultor individual, por producto.

(b) Fecha de comienzo: Marzo de 2011

(c) Duración: 6 meses

(d) Lugar de trabajo: Asunción

(e) Requerimientos del Consultor: Profesional abogado con un mínimo de 10 años de experiencia general y experiencia y específica en consultorías en Derecho Público / Administrativo.

IV. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES

a. Estudio de la pertinencia y eventual implementación de convenios interinstitucionales entre Ministerio de Hacienda y MOPC por un lado, y por el otro, cada una de las tres instituciones involucradas, en donde se fijen los términos de los diferentes acuerdos y las correspondientes responsabilidades y compromisos.

b. Formulación de un plan general de implementación de procedimientos, estudiando las diferentes alternativas técnico-legales que habrán de proponerse para su consideración y toma de decisión a las autoridades del más alto nivel que tienen competencia institucional en el proceso.

c. Desarrollo de una estrategia orientada a concretar algún convenio interinstitucional en cuyo marco sea posible la afectación de los terrenos de la ANNP contemplados en los subcomponentes del proyecto, sin que ello implique, conlleve o requiera la previa solución de la controversia hoy instalada acerca de la titularidad de los terrenos.

d. Acompañamiento y asistencia al equipo técnico de RU en las diversas mesas de trabajo que pudieran conformarse para el efecto con las instituciones o entes involucrados que se señalan en estos TDR, así como el desarrollo de las tareas que deban realizarse conjuntamente con los asesores legales y/o equipos jurídicos de dichos entes, cuando su presencia sea requerida por el Coordinador de la Unidad

e. Acompañamiento y asistencia al equipo técnico de BRT, en reuniones de trabajo con la Empresa consultora que desarrolla la consultoría "*Estudio de factibilidad final y diseño de ingeniería del servicio de transporte público colectivo tipo Bus de Transito Rápido (BRT) en el corredor Eusebio Ayala - Real. Estigarribia entre San Lorenzo y Asunción.*, cuando su presencia sea requerida por el Coordinador del Componente BRT

f. Emisión de dictámenes jurídicos de consultas realizadas por el Coordinador del Componente BRT sobre la documentación que en la materia le será puesta a su consideración sobre avance del trabajo de la empresa consultora que desarrolla la consultoría "*Estudio de factibilidad final y diseño de ingeniería del servicio de transporte público colectivo tipo BRT*"

g. Asesoramiento al Coordinador de Componente BRT para la supervisión del trabajo de la empresa consultora que desarrolla la consultoría "*Estudio de factibilidad final y diseño de ingeniería del servicio de transporte público colectivo tipo BRT*".

Observaciones:

Todos los aspectos señalados hasta aquí deben ser también estudiados con respecto a las dependencias de la administración pública que habrán de asentarse en el marco de la propuesta del Centro de Oficinas de Gobierno. En otros términos, los estudios deben hacerse tanto con relación a las instituciones o dependencias actualmente ocupantes de los terrenos que deben ser liberados, como con relación a las dependencias o instituciones que estarán incluidas en la propuesta y que pasarán a ocupar el nuevo conjunto edilicio.

Se entiende por 'técnico-legal' la consideración de los aspectos por un lado institucionales y legales dentro de un marco jurídico dado, y por otro, los aspectos técnicos involucrados en las eventuales tratativas o tomas de decisión, como los metros cuadrados construidos, las disponibilidades de terrenos, dimensiones requeridas, las avaluaciones y estimaciones de costos, etc.

Los aspectos técnicos, así como toda otra información técnica requerida por este consultor, serán administrados y facilitados al consultor por el equipo técnico de la UEP/RU/BRT, del MOPC.

V. RESULTADOS ESPERADOS

1. Estudio de pertinencia e implementación de convenios interinstitucionales entre Ministerio de Hacienda y MOPC elaborado.
2. Plan general de implementación de procedimientos, con diferentes alternativas técnico-legales elaborado.
3. Presentación de propuesta de decreto de solución MOPC – ANNP, sobre terreno a ser utilizado.
4. Componente BRT asesorado en función al desarrollo de la consultoría "*Estudio de factibilidad final y diseño de ingeniería del servicio de transporte público colectivo tipo BRT*"

VI. INFORMES

1. Se entregará un Primer Informe a los 2 meses de iniciado la consultoría.
2. Se entregará un Segundo Informe a los 3 meses de iniciado la consultoría

3. Se entregará un Tercer Informe a los 4 meses de iniciado la consultoría

4. Se entregará un Cuarto Informe a los 5 meses de iniciado la consultoría

5. El Informe Final será entregado a los 6 meses de iniciado la consultoría, con los productos mencionados en el punto anterior. Deberá ser presentado en copia en papel y en medios magnéticos, con todas las planillas electrónicas respaldatorias que correspondan.

VII. MONTO TOTAL Y CONDICIONES DE PAGOS

El monto total estimado asciende a Gs. 50.611.000.- (Guaraníes Cincuenta Millones Seiscientos Once Mil.-) IVA incluido[1].

La forma de pago se detalla a continuación:

- 20% en concepto de anticipo, a la firma del contrato.
- 15% a los 2 meses contra entrega y aprobación del 1er informe
- 15% a los 3 meses contra entrega y aprobación del 2do informe
- 15% a los 4 meses contra entrega y aprobación del 3er informe
- 15% a los 5 meses contra entrega y aprobación del 4to informe
- 20% a los 6 meses contrata entrega y aprobación final el cual deberá estar aprobado por el MOPC, y la no objeción del BID

VIII. SUPERVISIÓN Y COORDINACIÓN

La supervisión y coordinación de la consultoría estará a cargo de la Unidad Ejecutora (UEP) del Proyecto Asunción 2011, Dirección de Obras Públicas del MOPC.

IX. MÉTODO DE EVALUACIÓN

El Consultor deberá acompañar su Curriculum Vitae en carácter de Declaración Jurada, en el formato del modelo presentado en el Anexo II, declarando las fechas y cantidad de horas de cursos realizados, así como el mes y año inicial y final de cada experiencia laboral.

Será utilizado el siguiente criterio de puntuación para la evaluación de las propuestas:

a) **Formación académica:** El título universitario es excluyente y por lo tanto no puntúa. El puntaje máximo por formación académica adicional al título universitario será de 15 puntos.

Se otorgará 5 puntos por cada curso de especialización o postgrado de 360 horas o más. Se otorgará 2.5 puntos por cada curso de especialización o postgrado de 120 horas o más. Los cursos de especialización de una duración mínima de 40 horas académicas y menos de 120 horas tendrán 1 punto.

b) **Experiencia profesional:** El puntaje máximo será de 85 puntos.

- **Experiencia directa (ED):** hasta 65 puntos.

Se considerará como experiencia directa a aquellos trabajos indicados en estos Términos de Referencia (consultorías relativas a análisis de marcos jurídicos de instituciones públicas, experiencia en elaboración de proyectos de decretos y otros actos normativos, experiencia en elaboración de normas de procedimientos administrativos, experiencia en trabajos que impliquen el conocimiento del marco jurídico administrativo del transporte y de los bienes del dominio público y privado municipal y estatal, diseño de esquemas institucionales, etc.). Se otorgará un total de **6 puntos por cada año de experiencia directa y 3 puntos por cada trabajo o contrato con una duración no inferior a 6 meses.** En caso de que el consultor posea una cantidad de años de experiencia directa que supere el puntaje máximo para la misma, los años que no puntúan se podrán computar como experiencia indirecta. El caso inverso no se aplica.

- **Experiencia indirecta (EI):** hasta 16 puntos.

Se considerará como experiencia indirecta a aquellos trabajos relacionados en forma indirecta al objeto de esta consultoría, como por ejemplo trabajos en el sector privado en las áreas ya citadas en el punto 3.e., trabajos de consultoría en proyectos que tienen relación con el derecho administrativo en general. Se otorgará un total de **4 puntos por cada año** de experiencia indirecta en las áreas y sectores mencionados.

---

[1] *Equivalente a USD 11.000 al tipo de cambio BDC de fecha 19/01/2011 – Gs. 4.601.-*

- **Experiencia general (EG):** hasta 4 puntos por encima del mínimo de años requerido.

Se otorgará un punto por año a partir del año 11 luego de la obtención del título universitario.

Para ser objeto de adjudicación, el puntaje total no podrá ser inferior a 70 puntos. En caso de empate, la definición se hará de acuerdo al siguiente orden: i) Más años de experiencia directa; ii) Más años de experiencia indirecta y iii) Más años de experiencia general.

ANEXO I

Objetivos generales del proyecto

En el curso de los avances realizados en la UEP y con las mesas técnicas interinstitucionales de trabajo, fue posible identificar con mayor grado de detalle algunos aspectos relevantes altamente vinculados.

La actualización y ajustes en el proyecto de transporte público metropolitano basado en corredores exclusivos de alta capacidad, conocidos en sus siglas en inglés como BTR, que en su primera etapa desarrolla el corredor *San Lorenzo-Puerto*, (acorde a las líneas directrices del Plan Maestro de Tráfico y transporte, o Plan CETA) apunta a una elevada interacción entre el desarrollo urbano de la zona del Puerto y la demanda de transporte público generada por la implantación de múltiples actividades para dicha reconversión urbana; además de la ubicación de una Terminal de Transferencia de Transporte en el área y la puesta en marcha de planes de inversión de mediana y gran escala por parte del sector privado -con capital extranjero-, localizados en más de tres manzanas ya adquiridas (ex Cervecería Paraguaya) y en los terrenos municipales hoy ocupados por las instalaciones de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP).

Se suma a estas actuaciones, el avance del proyecto de la Vía Costanera Norte, en cuya primera llega al par binario Colón-Montevideo, que completa un escenario definido por la confluencia de tres importantes proyectos en la misma zona de la ciudad, de los cuales dos tienen alcance metropolitano (el corredor de transporte y el acceso costanero norte)

Desde el análisis precedente resulta:

Un sólo Plan con dos Componentes:

I - la renovación de la zona del puerto y,

II - el corredor de transporte público San Lorenzo-Puerto,

Cada uno de ellos desglosados en diversos ***sub-componentes***, para la unificación de estudios y proyectos y un diseño optimizado de procedimientos para la obtención de los fondos de financiación.

Objetivos específicos del Proyecto

Como se mencionó más arriba, el proyecto consta de dos componentes, cada uno de ellos con sus sub-componentes.

Componente I:

Renovación Centro, zona Puerto

Este componente consiste esencialmente en un plan de reconversión urbana que tiene como objeto la revitalización del sector del Puerto de Asunción, teniendo como principal subcomponente la incorporación del sector privado a una operación a ubicarse en un total de más de 120.000 m2 , conformados por un conjunto de terrenos propiedad del Estado y otros de la Municipalidad.

Está prevista la implantación de una diversidad de usos que aseguren una sinergia en el funcionamiento de los respectivos programas que, *al tiempo de revertir el proceso de deterioro urbano actual, significará una importante valorización inmobiliaria de la zona y la generación de un activo polo de desarrollo urbano.*

Del total del área mencionada, casi la mitad corresponde a un ya proyectado Parque Costero en tierras municipales localizadas en la boca de la bahía, que albergará programas de ocio y esparcimiento sobre la costa del río, constituyéndose en un punto de acceso a la costa con características hasta hoy inéditas dentro del municipio de Asunción.

La restante porción está conformada por terrenos ahora ocupados por instalaciones de la Armada y otros entes de la Administración Central del Estado, el cual encararía la liberación de los mismos, hoy ocupados por instalaciones militares además de la provisión de infraestructura básica (3/4 partes del área prevista), para posibilitar la ejecución de diversos programas por parte del sector privado dentro de la figura de la concesión, generándose subsidiariamente por este procedimiento la totalidad o parte de las áreas construidas necesarias para el Centro de atención del Contribuyente y Oficinas de Gobierno (1/3 del área).

Sub-componentes

I.a. Centro de atención al contribuyente y Oficinas de Gobierno

I.b. Red Vial e Infraestructura de Servicios Básicos

Complementariamente, el plan prevé el rescate y potenciación de una porción de la **red vial existente y la infraestructura de servicios básicos**, con la incorporación de tramos nuevos con tres objetivos: facilitar una vinculación física fluida entre los tres Poderes del Estado; mejorar el acceso vehicular a la zona del centro y del barrio Sajonia desde el flanco norte de la ciudad; dotar de infraestructura de servicios básicos, hoy día inexistentes, deficitarios u obsoletos en el sector afectado: agua corriente, desagües cloacales y desagüe pluvial.

Este subcomponente vial se vincula con el Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público, al incluir la estación de transferencia y **Terminal Puerto** de dicho sistema, y significará una considerable mejoría en el deficiente y virtualmente colapsado sistema de circulación vehicular de este sector de la ciudad, ya que impulsará una dinamización del mismo, con los subsecuentes efectos en la actividad comercial y valorización de los inmuebles afectados.

I.c. rehabilitación urbana y puesta en valor del barrio San Jerónimo

I.d. recuperación ambiental y sistema de espacios abiertos de uso público

Componente II:

Primer Corredor Metropolitano de transporte público.

Este componente consiste en la organización de un sistema integrado de transporte masivo utilizando como modalidad el sistema de BRT, (Modalidad de transporte público con buses de alta capacidad en vías exclusivas), con una red de paradas, terminales de integración, etc. Son cinco troncales unificándose algunas de ellas en los tramos finales próximos al centro.

Esta modalidad de transporte representa un cambio sustancial en el modelo hasta ahora vigente en el país, y que –especialmente en el área metropolitana- se encuentra en crisis demostrando de colapso reiterado y progresivo.

La creciente demanda del sistema que integra el área metropolitana sigue teniendo el centro de Asunción como punto focal de destino, en tanto que la modalidad vigente ha sido ampliamente superada con: pérdida de eficiencia en la movilidad urbana y un deficiente funcionamiento general de todo el conjunto metropolitano, empezando por Asunción.

El gran punto de atracción y generación de viajes sigue siendo el centro de Asunción, con una carga importante hacia el este, la línea que se dirige al centro de la ciudad de San Lorenzo es precisamente el de mayor demanda de pasajeros en toda la región estudiada y es la troncal a realizarse.

Las terminales de cabecera deberán ubicarse una en el centro de la ciudad de San Lorenzo, y la otra en la zona del Puerto de la Ciudad de Asunción.

Una vez construida la infraestructura pertinente, la operación del mismo deberá ser licitado y concesionado a una o más empresas privadas las cuales serán responsables de prestar el servicio de transporte conforme a las normas de calidad que deberán establecerse y bajo el control del ente regulador establecido

Sub-componentes:

II.a. ensanchamiento de la Avenida Eusebio Ayala, con un peso de un poco más de 78% del total de la inversión prevista

II.b. las intersecciones a desnivel, en tres puntos del corredor, previstas en los casos de las principales avenidas transversales.

II.c. las diferentes paradas de autobuses ubicadas a lo largo del corredor.

II.d. Terminal de autobuses de San Lorenzo, que será la principal, ya que deberá recibir las líneas alimentadoras, provenientes de las localidades circunvecinas.

II.e. Terminal de autobuses del Centro, ubicada en el sector del puerto de Asunción, con una eventual estación de transferencia para buses de menor porte y parada de taxis.

II.f. instalaciones de depósito de autobuses.

ANEXO II

MODELO DE CURRICULUM VITAE

Programa:

Ejecutor:

Nº de Operación:

A. DATOS PERSONALES:

Nombre y Apellido:	
Fecha de nacimiento:	
Nacionalidad:	
Dirección Actual:	
Teléfono y fax:	

B. FORMACIÓN ACADÉMICA:

I. Estudios realizados:

Nivel de Estudios	Título obtenido	Universidad	Año de Egreso	Duración (años)
Universitarios				
Post Grados				

II. Otros Estudios de Especialización:

Especialidad	Título obtenido	Institución	Año de egreso	Duración (hs.)

C. EXPERIENCIA PROFESIONAL:

C.1 Experiencia directa (ED)

DE: día/mes/año	A: día/mes/año	Institución:
DE: día/mes/año	A: día/mes/año	Institución:
DE: día/mes/año	A: día/mes/año	Institución:

C.2 Experiencia indirecta (EI)

DE: día/mes/año	A: día/mes/año	Institución:
DE: día/mes/año	A: día/mes/año	Institución:
DE: día/mes/año	A: día/mes/año	Institución:

C.3 Experiencia general (EG)

DE: día/mes/año	A: día/mes/año	Institución:

DE: día/mes/año	**A: día/mes/año**	**Institución:**
DE: día/mes/año	**A: día/mes/año**	**Institución:**

D. Otros factores de Evaluación (si están previstos en los Términos de Referencia)

Factor:	**Descripción:**
Idiomas	
Informática	
Publicaciones	
Servicio a Organismos Internacionales	

La información arriba indicada es provcída bajo declaración jurada.

Nombre y Firma del Postulante

Nº de Cédula de Identidad

Fecha