Posted on: 2021-12-08T00:00:00.00-04:00

DB Reference N°: IDB-C884345-12/21

Project Country: Peru

Institution: Inter-American Development Bank

Sector: Environment, Environment Protection/Rehabilitation, General - Environment

Project: Estudios de análisis urbanístico, prefactibilidad y diseños constructivos para acciones estratégicas de accesibilidad, multimodalidad y desarrollo orientado al transporte en el Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Lima y Callao

Loan N°./Financing: Cooperación técnica no reembolsable ATN/FM- 16452-PE

Contractor :
Name of Company:
IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.
Country:
Spain

Contract Amount: 1.276.250.00
Project ID: ATN/FM-16452-PE
Borrower/Bid No:

NOTIFICACIÓN DE ADJUDICACIÓN DE CONTRATO

(Selección y Contratación de Consultores)

Proyecto:	Proyecto "Apoyo a la Plataforma Nacional de Ciudades Sostenibles y Cambio Climático en Lima, Perú"
Préstamo No./Crédito No./	N/A
Fondo Fiduciario/	N/A
CT No./Donación No.:	Cooperación Técnica No Reembolsable Nº ATN/FM-16452-PE
Proyecto No.	PE-T1355
Sector:	Medio Ambiente
Sumario	
País del Proyecto:	Perú
Los servicios comprenden:	Contribuir a una adecuada integración urbana de las líneas de la Red Básica de Metro de Lima y Callao y el Corredor Segregado de Alta Capacidad (COSAC) del Sistema Integrado del Transporte (SIT) de Lima y Callao, a través de la aplicación de estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), que aporten orientaciones claras para guiar el desarrollo urbano de las áreas de intervención promuevan formas urbanas compactas, concentren la demanda, generen nuevos ingresos al

erario público (ej., impuestos prediales), brinden oportunidades de captura de valor de suelo y generen una mejora significativa de las áreas próximas a sus estaciones, facilitando su accesibilidad intermodal.

La consultoría se desarrollará sobre tres estaciones priorizadas de las líneas 1, 2, 3 y 4 de la Red Básica del Metro y el Metropolitano, incluyendo sus entornos inmediatos y áreas de influencia.

a. **Selección de estaciones priorizadas.** Para la selección de las tres estaciones a ser priorizadas, a partir de las líneas 1, 2, 3 y 4 del Metro, así como el Metropolitano[1], se deberá aplicar la Herramienta para una Valoración Detallada (*Detailed Assessment Tool*)[2] de las estaciones específicas, la misma que comprende en su metodología tres categorías de medición de valor (3V): Valor del nodo, valor del lugar y valor del potencial de mercado.

b. **Estrategia de intervención.** Una vez realizada la selección de las tres (3) estaciones piloto, la firma consultora deberá desarrollar una estrategia de intervención que permita identificar oportunidades de inversión pública y privada en las áreas próximas a las estaciones de metro priorizadas y estructurar un modelo económico financiero que contemple la captura y movilización de recursos generados a partir del mayor incremento de valor de suelo como resultado de la implementación del sistema y sus posibles efectos como el incremento de niveles de accesibilidad, mayor presión inmobiliaria, mayores escalas de inversión, débil marco regulatorio contra la especulación, entre otros.

c. En este contexto, la firma consultora deberá explorar el otorgamiento de beneficios a los propietarios de suelo que permitan la activación de mecanismos de captura de valor de suelo en condiciones de viabilidad técnica, legal y financiera. Estos posibles beneficios deberán evaluarse a partir de escenarios que involucren horizontes temporales y modelos de implementación con actores públicos y/o privados. Asimismo, en relación a la inversión pública, se deberá explorar distintas modalidades de formulación para la ejecución de proyectos según la existencia de múltiples actores de interés, debido al carácter multisectorial que, por su naturaleza, tienen las intervenciones DOT y en el marco de lo que establece el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – INVIERTE.PE.

d. Se deberá elaborar una modelación financiera con análisis de sensibilidad para las inversiones inmobiliarias identificadas, cuyos resultados deben verse reflejados en la forma urbana con modelos 3D. Para esto, será necesario manejar escenarios

temporales de implementación y diferenciar ámbitos de intervención en relación a las distancias de las intervenciones con respecto a las estaciones piloto seleccionadas.

e. **Análisis del marco normativo**. La firma consultora deberá evaluar la aplicabilidad de instrumentos de captura de valor de suelo de acuerdo al marco legal vigente, tales como el régimen de aportes, la contribución por mejoras o la transferencia de derechos edificatorios. Así mismo se deberá realizar un análisis comparado con legislaciones extranjeras similares con la finalidad de identificar fortalezas y limitaciones para su aplicación en propuestas bajo criterios DOT para los entornos de las estaciones del Metro y Metropolitano. Estos estudios deberán servir de base para potenciar el marco normativo existente y la creación de nuevos instrumentos de gestión y financiamiento, necesarios para la implementación de proyectos DOT.

f. Además, se deberá incluir una propuesta de actualización de la regulación de suelo en el entorno de las estaciones, bajo el marco de los principios DOT que comprenda instrumentos específicos como la zonificación y sus parámetros: usos, densidades poblacionales, parámetros edificatorios, entre los principales. En la misma línea se deberá identificar los instrumentos de planificación y gestión urbana más idóneos de acuerdo al marco normativo vigente que viabilicen la implementación de la propuesta: plan específico (PE), zona de reglamentación especial (ZRE), reajuste integral de zonificación (RIZ) o cambio de zonificación.

g. La firma consultora deberá emplear soportes cartográficos y planimetría de manera intensiva. No sólo para la presentación de los análisis y el diagnóstico, sino también en la formulación de las propuestas, complementando esto con modelados 3D, vistas, esquemas y todos los medios de representación gráfica que contribuyan a su mejor comprensión.

h. **Intermodalidad y accesibilidad.** La firma consultora deberá tomar en consideración que las estaciones de las líneas de Metro constituyen los principales nodos de interconexión para distintas modalidades de transporte público y privado en la Metrópoli[3]. Tomando como referencia el escenario de la partición modal de viajes existente en Lima y Callao, se deberá priorizar los modos de transporte público existentes: BRT, buses, *coaster*, combis, entre otros[4]. Asimismo, se contemplarán los modos de transporte no motorizado: ciclista y de micro movilidad que vienen experimentando un incremento progresivo, y la accesibilidad peatonal.

	i. Se propondrá intervenciones en el entorno de las estaciones seleccionadas, considerando las metodologías y parámetros establecidos en el marco del sistema INVIERTE.PE, que promuevan la mejora de la accesibilidad a las estaciones, en condiciones de seguridad, eficiencia y calidad de servicio para los usuarios del sistema. j. La mejora de la accesibilidad local de las estaciones de metro contempla el desarrollo de intervenciones sobre vías y espacios públicos en el entorno de las estaciones, dentro del ámbito de intervención delimitado, cuyo radio será equivalente a la distancia caminable en un lapso de tiempo de 15 minutos en promedio o su equivalente a 800 metros[5]. Estas intervenciones deberán plantearse en el marco del análisis de la accesibilidad local alrededor de las estaciones y podrán considerar entre sus componentes lo siguiente: mejora de espacios públicos, mejoramiento en las vías de circulación, ciclovías, estacionamientos para modos de transporte no motorizado, mobiliario urbano, áreas verdes, calidad de caminos peatonales entre otros. k. En caso la Estación Central o cualquier otra que implique el cruce de más de una línea del SIT lleguen a ser priorizadas, la propuesta de accesibilidad e intermodalidad comprenderá también lineamientos de diseño para el desarrollo del proyecto de la estación subterránea, que deberían incluir áreas para usos complementarios como comercio, servicios y equipamientos de escala metropolitana.
Contrato/Licitación No.:	LS12524

Durante el proceso de selección de servicios de consultoría arriba señalado, bajo el método de selección *SBC (Selección basada en Calidad)*, las firmas consultoras indicadas más abajo presentaron propuestas. Los puntajes obtenidos por cada Propuesta Técnica se encuentran a continuación:

Lista de Firmas Consultoras:	
Firma consultora	IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.
Puntaje propuesta técnica:	96.3 puntos
Firma consultora	Consorcio IBIG S. de R.L. de C.V. - IMG Rebel Advisory Inc. - Dentons Gallo Barrios Pickmann SC
Puntaje propuesta técnica:	93.6 puntos
Firma consultora	Consorcio MULTICRITERI MCRIT AIE - CPS Infraestructura Movilidad y Medio Ambiente S.L. - Estudio Jalvo SAC - PHILIPPI, PRIETOCARRIZOSA, FERRERO DU & URIA S. CIVIL DE R. L
Puntaje propuesta técnica:	84.5 puntos
Firma consultora	Consorcio HR&A Advisors, Inc.; FD ARQUITECTOS S.A.C.; Stantec Consulting Services, ESTUDIO GRAU S. CIVIL DE R.L.; y AC&A S.A. Sucursal Uruguay
Puntaje propuesta técnica:	81.45 puntos
Firma consultora	Consorcio LLAMA URBAN DESING S.A.C - Steer Davies & Gleave Limited Sucursal Colombia - JFP & Asociados - Derecho Urbano SAS

Puntaje propuesta técnica:	74.3 puntos
Cualquier Consultor participante que desee conocer las razones por las cuales su propuesta no fue seleccionada, podrá solicitar información adicional sobre su propuesta con una solicitud formal a la dirección indicada más abajo.	
Firma Adjudicada:	*IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.*
País de la firma adjudicada:	*España*
Monto del Contrato:	1,276,250.00 USD
Duración del Contrato:	*12 meses*
Agencia Ejecutora:	*World Wildlife Fund, Inc.* *Atn: Daniela Freundt, Especialista del Programa Ciudades Sostenibles y Cambio Climático – Punto Focal de la Unidad Ejecutora* *Dirección: Calle Trinidad Morán 853, Lince* *Teléfono: 440-5550* *Correo electrónico: adquisicionesplataforma@wwfperu.org*

[1] Tal como se ha indicado anteriormente, por lo menos una de las 3 estaciones deberá pertenecer a la Línea 2. Adicionalmente, en relación al Metropolitano, se refiere únicamente a la ruta troncal.

[2] Ver: Transit-Oriented Development Implementation Resources and Tools, 2nd Edition.

[3] En el marco del Sistema Integrado de Transporte (SIT), actualmente en proceso de implementación.

[4] Considerar la información existente y disponible, a cargo de la ATU.

[5] En caso se identifique un factor que modifique esta área referencial, se deberá realizar una evaluación con el Equipo del Proyecto CS.

Attachments:

https://devbusiness.un.org/system/files/Notificacion%20adjudicacion%20de%20contrato%20IDOM%20DOT.pdf