


OPERATIONAL INPUT

País: Paraguay

Programa: Elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de Asunción (PR-T1107)

Fecha	Julio 7, 2010
Relación con operación de préstamo	Esta OI apoya la preparación y ejecución del Programa “Reconversión Centro, Modernización Transporte Público y Oficinas de Gobierno” (PR-L1044).
Equipo de Proyecto	Alejandro Taddia (INE/TSP) Jefe de Equipo; Roberto Cambor (FMM/PCR); Miroslava de Nevo, Rafael Acevedo-Daunas y Caterina Vecco (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CPR); Alberto de Egea (PDP/CPR) y Kevin McTigue (LEG/SGO).
División Responsable	División Transporte (TSP)
Agencia Ejecutora	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
Unidad con Responsabilidad de Desembolsos	CPR
Objetivo	Apoyar en el planeamiento y el sistema de gestión territorial unido al transporte público, convertir los mismos en propuesta de norma legal y estructurar un Nationally Appropriate Mitigation Actions (NAMA) para la región de la Gran Asunción que proponga mecanismos para la reducción de los gases de efecto invernadero (GEI) en el sector transporte.
Descripción	<p>La puesta en operación de un sistema de transporte rápido de bus (BRT) debe acompañarse de un planeamiento y sistema de gestión territorial y de usos del suelo y de una visión complementaria de utilización de transporte no motorizado (peatonal y bicicletas) que maximice su gran potencial de transformación, para beneficio del proyecto y de su entorno socioeconómico y espacial más amplio. En Paraguay, en el área conocida como la Gran Asunción, existen antecedentes valiosos en esta materia que, por diversas razones, no han logrado convertirse en norma legal y en práctica social. En consecuencia, la transformación del espacio continúa siendo arbitraria y los costos sociales y ambientales de la misma continúan siendo muy altos.</p> <p>Dentro del ámbito de la conferencia de Naciones Unidas para el cambio climático se prevé un nuevo mecanismo de transferencia de fondos de los países desarrollados hacia países en vía de desarrollo que voluntariamente definan políticas y sistemas que contribuyan a reducir las emisiones de GEI. Estos nuevos mecanismos llamados NAMAS, aún no se encuentran totalmente</p>

	<p>definidos, sin embargo existe una ventana de oportunidad importante para proponer y así definir como deberán ser planteados NAMAs a futuro.</p> <p>Esta operación responde al objetivo establecido en la Estrategia de País con Paraguay para el área de Desarrollo Urbano, mediante la actualización del plan y sistema de gestión territorial.</p> <p>Este OI está directamente relacionado con las actividades del Programa conjunto de transporte y de renovación urbana (PR-L1044), ya que complementa la visión y planificación general del transporte y desarrollo futuro del área metropolitana y aprovechará la información que se generará durante los estudios de estructuración del BRT que están siendo financiados por la FAPEP (PR-L1056).</p>
Actividades	<p>El trabajo relacionado con el planeamiento y sistema de gestión territorial se enfocará, en principio, en actualizar y consolidar los planes existentes, diseñar los instrumentos y mecanismos de gestión territorial unidos a los diversos modos de transporte de la ciudad que permitan dinamizar el mercado de tierras e inmobiliario, proponer su aprobación como norma legal, y actualizar y construir capacidad en las instituciones relacionadas con estos temas. Todas las propuestas tendrán un componente importante de consulta pública por medio de talleres con los diferentes actores clave involucrados.</p> <p>Sobre la base de la información existente y a ser recolectada, se apoyará el diseño de un NAMA que pueda convertirse en fuente de recursos a futuro, a la vez que proponga soluciones viables y armónicas para el transporte sostenible, utilizando, entre otros, herramientas de ordenamiento territorial y otro tipo de políticas y proyectos para lograr su objetivo.</p>
Productos esperados	<p>Diagnósticos: i) territorial y/o espacial; ii) jurídico y/o de gestión del desarrollo territorial; iii) institucional de la región metropolitana de Asunción.</p> <p>Documento de principios, elementos y modelo de desarrollo territorial sostenible, marco jurídico y esquema institucional.</p> <p>Talleres de consulta.</p> <p>Estrategia de implementación del modelo y propuesta de ordenamiento territorial.</p> <p>Propuesta de NAMA de transporte para el Gran Asunción.</p>
Resultados esperados	<p>Plan actualizado de desarrollo territorial, marco jurídico renovado y marco institucional y mecanismos de obtención de recursos de fondos de cambio climático.</p>
Cronograma	<p>Ejecución: 18 meses; Desembolso: 24 meses</p>

	Componente	PR-T1107		PR-T1109	Total (US\$)
		BID (US\$)	GPR (en especies)	BID (US\$)	
Presupuesto administrativo anual estimado para ejecución	Caracterización integral y actualizada de la región metropolitana de Asunción	140.000	28.000	140.000	308.000
	Propuesta de principios, elementos y modelos para un ordenamiento y desarrollo sostenible de la región metropolitana de Asunción, una eficaz y eficiente gestión pública y privada del mismo y una buena gobernanza	115.500	23.100	115.500	254.100
	Creación de una agenda metropolitana	36.000	7.200	36.000	79.200
	Auditoría	4.000	1.700	4.000	9.700
	Imprevistos	4.500	0	4.500	9.000
	Total	300,000	60,000	300,000	660,000
Presupuesto Detallado	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35247801				
Plan de Adquisiciones	La selección y contratación de servicios de consultoría serán realizadas de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco establecidas en el documento GN-2350-7. http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35247818				
Condiciones para desembolsos	Ninguna				
Desembolsos	El proyecto desembolsará los recursos en base de anticipos que reflejarán las necesidades reales de caja.				
Evaluación	Incluye monitoreo y supervisión de informes intermedios y finales de los estudios. Con recursos del Financiamiento se contratará un consultor para apoyar la revisión y evaluación de los estudios.				
Informes	Informes intermedios y finales serán entregados a la Agencia Ejecutora (AE) y al Banco. La AE enviará comentarios dentro de las dos semanas de la recepción de los informes. El Banco será responsable de la aprobación de los informes finales.				
Auditoría	La auditoría final, será financiada con los recursos del Banco.				
Términos de Referencia	Adjunto borrador de Términos de Referencia. http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35247797				
Aprobación	Néstor Roa, Jefe División de Transporte Fecha:	Versión firmada:  PR-T1107.pdf			

(Ver aprobación en Certificación)

OPERATIONAL INPUT

País: Paraguay

Programa: Elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de Asunción (PR-T1109)

Fecha	Noviembre 1, 2010
Relación con operación de préstamo	Esta OI apoya la preparación y ejecución del Programa “Reconversión Centro, Modernización Transporte Público y Oficinas de Gobierno” (PR-L1044).
Equipo de Proyecto	Alejandro Taddia (INE/TSP) Jefe de Equipo; Roberto Cambor (FMM/PCR); Miroslava de Nevo, Rafael Acevedo-Daunas y Caterina Vecco (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CPR); Alberto de Egea (PDP/CPR) y Kevin McTigue (LEG/SGO).
División Responsable	División Transporte (TSP)
Agencia Ejecutora	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
Unidad con Responsabilidad de Desembolsos	CPR
Objetivo	Apoyar en el planeamiento y el sistema de gestión territorial unido al transporte público, convertir los mismos en propuesta de norma legal y estructurar un Nationally Appropriate Mitigation Action (NAMA) para la región de la Gran Asunción que proponga mecanismos para la reducción de los gases de efecto invernadero (GEI) en el sector transporte.
Descripción	<p>La puesta en operación de un sistema de transporte rápido de bus (BRT) debe acompañarse de un planeamiento y sistema de gestión territorial y de usos del suelo y de una visión complementaria de utilización de transporte no motorizado (peatonal y bicicletas) que maximice su gran potencial de transformación, para beneficio del proyecto y de su entorno socioeconómico y espacial más amplio. En Paraguay, en el área conocida como la Gran Asunción, existen antecedentes valiosos en esta materia que, por diversas razones, no han logrado convertirse en norma legal y en práctica social. En consecuencia, la transformación del espacio continúa siendo arbitraria y los costos sociales y ambientales de la misma continúan siendo muy altos.</p> <p>Dentro del ámbito de la conferencia de Naciones Unidas para el cambio climático se prevé un nuevo mecanismo de transferencia de fondos de los países desarrollados hacia países en vía de desarrollo que voluntariamente definan políticas y sistemas que contribuyan a reducir las emisiones de GEI. Estos nuevos mecanismos llamados NAMAS, aún no se encuentran totalmente</p>

	<p>definidos, sin embargo existe una ventana de oportunidad importante para proponer y así definir como deberán ser planteados NAMAs a futuro.</p> <p>Esta operación responde al objetivo establecido en la Estrategia de País con Paraguay para el área de Desarrollo Urbano, mediante la actualización del plan y sistema de gestión territorial.</p> <p>Este OI está directamente relacionado con las actividades del Programa conjunto de transporte y de renovación urbana (PR-L1044), ya que complementa la visión y planificación general del transporte y desarrollo futuro del área metropolitana y aprovechará la información que se generará durante los estudios de estructuración del BRT que están siendo financiados por la FAPEP (PR-L1056).</p>
Actividades	<p>El trabajo relacionado con el planeamiento y sistema de gestión territorial se enfocará, en principio, en actualizar y consolidar los planes existentes, diseñar los instrumentos y mecanismos de gestión territorial unidos a los diversos modos de transporte de la ciudad que permitan dinamizar el mercado de tierras e inmobiliario, proponer su aprobación como norma legal, y actualizar y construir capacidad en las instituciones relacionadas con estos temas. Todas las propuestas tendrán un componente importante de consulta pública por medio de talleres con los diferentes actores clave involucrados.</p> <p>Sobre la base de la información existente y a ser recolectada, se apoyará el diseño de un NAMA que pueda convertirse en fuente de recursos a futuro, a la vez que proponga soluciones viables y armónicas para el transporte sostenible, utilizando, entre otros, herramientas de ordenamiento territorial y otro tipo de políticas y proyectos para lograr su objetivo.</p>
Productos esperados	<p>Diagnósticos: i) territorial y/o espacial; ii) jurídico y/o de gestión del desarrollo territorial; iii) institucional de la región metropolitana de Asunción.</p> <p>Documento de principios, elementos y modelo de desarrollo territorial sostenible, marco jurídico y esquema institucional.</p> <p>Talleres de consulta.</p> <p>Estrategia de implementación del modelo y propuesta de ordenamiento territorial.</p> <p>Propuesta de NAMA de transporte para el Gran Asunción.</p>
Resultados esperados	<p>Plan actualizado de desarrollo territorial, marco jurídico renovado y marco institucional y mecanismos de obtención de recursos de fondos de cambio climático.</p>
Cronograma	<p>Ejecución: 18 meses; Desembolso: 24 meses</p>

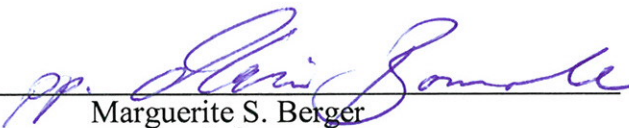
	Componente	PR-T1107		PR-T1109	Total (US\$)
		BID (US\$)	GPR (en especies)	BID (US\$)	
Presupuesto administrativo anual estimado para ejecución	Caracterización integral y actualizada de la región metropolitana de Asunción	140.000	28.000	140.000	308.000
	Propuesta de principios, elementos y modelos para un ordenamiento y desarrollo sostenible de la región metropolitana de Asunción , una eficaz y eficiente gestión pública y privada del mismo y una buena gobernanza	115.500	23.100	115.500	254.100
	Creación de una agenda metropolitana	36.000	7.200	36.000	79.200
	Auditoría	4.000	1.700	4.000	9.700
	Imprevistos	4.500	0	4.500	9.000
	Total	300,000	60,000	300,000	660,000
Presupuesto Detallado	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35247801				
Plan de Adquisiciones	La selección y contratación de servicios de consultoría serán realizadas de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco establecidas en el documento GN-2350-7. http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35247818				
Condiciones para desembolsos	Ninguna				
Desembolsos	El proyecto desembolsará los recursos en base de anticipos que reflejarán las necesidades reales de caja.				
Evaluación	Incluye monitoreo y supervisión de informes intermedios y finales de los estudios. Con recursos del Financiamiento se contratará un consultor para apoyar la revisión y evaluación de los estudios.				
Informes	Informes intermedios y finales serán entregados a la Agencia Ejecutora (AE) y al Banco. La AE enviará comentarios dentro de las dos semanas de la recepción de los informes. El Banco será responsable de la aprobación de los informes finales.				
Auditoría	La auditoría final, será financiada con los recursos del Banco.				
Términos de Referencia	Adjunto borrador de Términos de Referencia. http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35247797				
Aprobación	Néstor Roa, Jefe División de Transporte (ver aprobación en Cetificación) Fecha:				

**ELABORACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
DEL ÁREA METROPOLITANA DE ASUNCIÓN**

PR-T1107 /PR-T1109

CERTIFICACIÓN

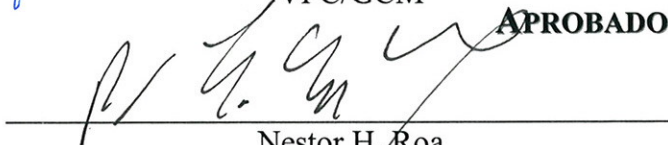
- 1.1. Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por el Fondo de Preparación de Proyectos de Infraestructura – INFRAFUND (IPF) conforme a la comunicación suscrita por Gerhard Lair de fecha 12 de octubre de 2010. Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo de Preparación de Proyectos de Infraestructura – INFRAFUND (IPF) hasta la suma de US\$300.000 para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de once (10) meses calendario contados a partir de la fecha de la firma de esta certificación. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en U.S. dólares. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de esta operación. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.
- 1.2. Asimismo, la Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento (VPC/GCM) certifica que la suma de US\$300.000 provenientes de los ingresos netos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE) está disponible para el financiamiento de las actividades de la operación objeto de este documento



Marguerite S. Berger
Jefa
Unidad de Gestión de Donaciones
y Cofinanciamiento
VPC/GCM

12/06/2010

Fecha



Nestor H. Roa
Jefe de División
División de Transporte
INE/TSP

APROBADO

DEC 07 2010

Fecha

Presupuesto Detallado

Actividades	PR-T1107		PR-T 1109	Total
	BID	Contrapartida	BID	
1. Caracterización integral y actualizada de la región metropolitana de Asunción	140.000	28.000	140.000	308.000
Caracterización territorial y/o espacial de la REMA	100.000	20.000	100.000	220.000
Caracterización jurídica para una gestión adecuada, eficaz y eficiente del ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la REMA	7.500	1.500	7.500	16.500
Caracterización institucional para una buena gobernanza del ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la REMA	7.500	1.500	7.500	16.500
Caracterización de los principales aspectos relacionados con cambio climático en el sector del transporte	25.000	5.000	25.000	55.000
2. Propuesta de principios, elementos y modelos para un ordenamiento y desarrollo sostenible de la región metropolitana de Asunción , una eficaz y eficiente gestión pública y privada del mismo y una buena gobernanza	115.500	23.100	115.500	254.100
Modelo territorial	75.500	15.100	75.500	166.100
Modelo jurídico	7.500	1.500	7.500	16.500
Modelo institucional	7.500	1.500	7.500	16.500
NAMA para el sector de transporte	25.000	5.000	25.000	55.000
3. Creación de una agenda metropolitana	36.000	7.200	36.000	79.200
Estrategia de comunicaciones y socialización	6.500	1.300	6.500	14.300
Talleres y eventos	23.000	4.600	23.000	50.600
Materiales, publicaciones	6.500	1.300	6.500	14.300
4. Imprevistos 3%	4.500	0	4.500	9.000
5. Auditoría	4.000	1.700	4.000	9.700
TOTAL	300.000	60.000	300.000	660.000

PLAN DE ADQUISICIONES - COOPERACION TECNICA Inicial ☐ Actualización ☒

Hoja No. 1 - INFORMACION GENERAL DE LA OPERACIÓN - SECCION 1

PAIS: PARAGUAY

BENEFICIARIO: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

ORGANISMO EJECUTOR: MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

NOMBRE DE LA CT: Elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de Asunción

NUMERO DE LA CT: PR-T1107 y PR-T 1109

NUMERO DEL CONVENIO _N/A_____

MONTO APROBADO: (miles US\$) 600

FECHA DE APROBACION: ---- dd/mm/año ----

MONTOS LÍMITES (000\$): publicidad internacional de licitaciones o Selección de consultores.

Obras: US\$3, 000,000. Bienes: US\$250,000. Serv. Dif. de Consultoría: US\$250,000

Firmas Cons.: US\$200,000. Cons. Indiv. N/A Lista Corta 100% Nacional: < 200,000.

MONTO LÍMITE PARA REVISION EX POST DE ADQUISICIONES (000 \$): N/A

SECCION 2

INFORMACION SOBRE ARREGLOS FIDUCIARIOS

DOCUMENTOS DE LICITACION UTILIZADOS: Estándar BID ☒ Nacional ☐ Armonizados con:

Banco Mundial ☐

Otro Donante ☐

PAQUETES DE ADQUISICIONES APROBADOS (si hay):

4 Solicitudes de Propuesta _____

1. _____
2. _____

CONTRATACIONES DIRECTAS APROBADAS EN EL CONVENIO DE COOP. TECNICA (si hay):

1. N/A _____
2. _____
3. _____

FINANCIAMIENTO RETROACTIVO APROBADO: (descripción de arreglos – si hay)

1. N/A _____
2. _____

PREFERENCIA NACIONAL APLICABLE EN BIENES (si hay): N/A _____%

USO DE SISTEMAS DE PAIS DE ADQUISICIONES: SI ☐ NO ☒

BREVE DESCRIPCION DE SISTEMAS USADOS:

1. Publicación en la página Web de la DNCP en el sistema SIPE
2. _____
3. _____

Anexo II - 3		PLAN DE ADQUISICIONES- COOPERACIÓN TÉCNICA						Hoja Nº 2	
Nº de Operación: xxxxxxxxxxxx			Nº de Proyecto: xxxxxxxxxxxx					País: Paraguay	
Página 4	Descripción y Número		Método de Selección	Normas	Doc. Base	e GP	Revisión	Precalifica	Monto
Firmas	del Proceso de Adquisiciones	Nombre del Contrato	(drop down)	drop down	drop down	drop down	drop down	drop down	Miles US\$
1	Caracterización integral y actualizada de la región metropolitana de Asunción		SBCC	BID	Doc. Estand	NO	Ex -ante	N/A	280,000
2	Propuesta de principios, elementos y modelos para un ordenamiento y desarrollo sostenible de la región metropolitana de Asunción , una eficaz y eficiente gestión pública y privada del mismo y una buena gobernanza		SBCC	BID	Doc. Estand	NO	Ex-ante	N/A	231,000
3	Creación de una agenda metropolitana		SBCC	BID	Doc. Estand	NO	Ex-ante	N/A	72,000
4	Auditor		SBCC	BID	Doc. Estand	NO	Ex-ante	N/A	8,000
Total	N/A	Preparado por:		Fecha: dd/mm/anno		Periodo:dd/mm/aa al dd/mm/aa			591,000

[illegible]

Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

ESTRATEGIA DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN E INSTITUCIONALIDAD PARA UN ORDENAMIENTO Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TERRITORIO DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE ASUNCIÓN (REMA), Y LA DEFINICIÓN DE ACCIONES NACIONALMENTE ADECUADAS DE MITIGACIÓN DE IMPACTOS CLIMÁTICOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE.

1. INTRODUCCIÓN

El Gobierno de Paraguay, a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), desea diseñar y poner en operación una estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para lograr un ordenamiento territorial de la Región Metropolitana de Asunción, más conocida como REMA, que complemente y a la vez sirva para orientar los procesos de transformación territorial que se irán generando en virtud de la puesta en operación de un sistema de transporte rápido en bus (TRB) que será construido con el apoyo del Banco.

El Gobierno también desea aprovechar la información y conocimiento que se genere en virtud de lo anterior, para establecer un conjunto de acciones de mitigación del cambio climático que sean nacionalmente apropiadas para el sector del transporte y que se conocen como NAMAs por sus siglas en Inglés – *Nationally Appropriate Mitigation Actions*. Estas permiten que en el futuro el sistema de transporte masivo de Asunción sea elegible para obtener recursos de diversos fondos internacionales, para su expansión, modernización tecnológica y mantenimiento.

En consecuencia, esta cooperación técnica comprende la preparación de una estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de Acciones Nacionalmente Adecuadas de Mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte. Estos términos de referencia comprenden las actividades, metodología y productos que serán contratados para dar cumplimiento a estos dos fines.

2. ANTECEDENTES

La República del Paraguay es un país sudamericano sin costas marítimas que limita con el Brasil, la Argentina y Bolivia. Tiene un área total de 406.752 Km² y una población que se calcula en 6.230.143 para el año 2.008. El país está administrativamente dividido en 17 departamentos y la capital, la ciudad de Asunción, que está situada en el departamento Central, pero no forma parte de él. El departamento Central está formado por 20 municipios, todos los cuales conforman la Región Metropolitana de

Asunción. Este es el territorio más poblado del país, en donde viven 2.448.710 personas¹, lo cual equivale al 39,3% de la población nacional, y el 65,42% de la población urbana nacional. De acuerdo al censo industrial, en esta región se localizan 2.135 empresas de diverso tipo, lo que constituye el 60,58% del total del país. Estas generan el 66% del empleo nacional.

Sin embargo, el escenario de la REMA presenta una serie de fenómenos que hacen muy complejo el proceso de poblamiento, urbanización y transformación territorial y que están generando grandes pasivos sociales y ambientales. Entre estos, los siguientes:

- El estancamiento del crecimiento poblacional en la ciudad de Asunción, con aproximadamente 526 mil habitantes, frente a un área metropolitana donde la población crece al doble de lo que crece la nación. Actualmente, la misma tiene 2.4 millones de habitantes.
- Una distribución de la población donde el 20% vive con menos de un dólar al día, otro 20% está en situación de pobreza y no menos del 30% adicional pertenece a las clases media – baja y media, con una muy limitada capacidad de pago.
- Una situación donde el empleo formal no llega al 25% de la población, dejando un 75% de población económicamente activa en situación de sub-empleo, prácticamente sin que la misma pueda ser sujeto de crédito o permanecer en la economía formal.
- La consolidación, en virtud de esto, de un espacio relativamente formal, de estratos medios y de concentración del empleo en Asunción, la cual va siendo rodeada de asentamientos pequeños, dispersos y muy pobres, en el anillo territorial adyacente a la Capital y en algunos lotes baldíos o franjas de espacio público.
- El ingreso y egreso diario de 1.2 millones de personas a Asunción, en un parque automotor cuyo estado es el que permite la bajísima tarifa que el paraguayo puede pagar.
- Un sistema de servicios comerciales muy precario en las ciudades circunvecinas a Asunción.
- Un proceso de urbanización fuertemente marcado por el loteo de pequeñas fincas en las zonas aledañas a Asunción, que si bien ha significado que el 75% de los paraguayos lleguen a ser propietarios de un terreno, las condiciones de habitabilidad de muchos sean totalmente precarias.
- Lo anterior se da en parte por un proceso que permitió durante muchos años el suministro privado de agua en aquellos casos donde las empresas públicas no llegaban, el cual ha significado que hoy el agua sea suministrada en un 60% por la ESSAP, y el 40% por comisiones, “aguaterías”, o municipios pequeños, en la mayoría de los casos sin regulación alguna.
- La inexistencia de un sistema de tratamiento de aguas residuales, donde el 100% de las mismas son vertidas de manera precaria a las quebradas y canales y eventualmente al río Paraguay en lo que corresponde al acuífero Patiño, y al lago Ypacarai en lo que corresponde a su cuenca.

¹ Proyección al año 2.008 preparada por la Dirección General de Estadísticas y Censos de la Secretaría Técnica de Planificación del Gobierno Nacional.

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

- Una cobertura de solo el 50% de la ciudad de Asunción en tuberías e infraestructura de alcantarillado, y ninguna cobertura en el resto del área metropolitana.
- La combinación de aguas torrenciales y negras en los cauces naturales, sin un sistema planificado de drenajes ni de separación de los dos tipos de aguas.
- El envejecimiento y empobrecimiento de la malla vial, donde sólo el 10% de las vías están en asfalto, el 30% son empedradas y el 60% está en tierra. Esto, entre otras, a raíz de una enorme debilidad fiscal y de ejecución de obras públicas por parte de las administraciones municipales.
- Como resultado de lo anterior, la dificultad cada vez mayor de acceder a los centros de empleo y el florecimiento del transporte particular, donde aproximadamente el 50% del parque en la actualidad son motocicletas.

Para afrontar esta la situación, el Gobierno de Paraguay ha venido diseñando diversos planes y ejecutando diversos proyectos de inversión en infraestructura. Entre los planes, se destacan el estudio de transporte conocido como Plan CETA, del año 1994, la actualización del mismo en el año 1998, el Plan de Desarrollo Urbano Ambiental – Asunción 2000, plan de la Franja Costanera del Río Paraguay, el Plan de regularización y manejo de de la Cuenca del Lago Ypacarai, del año 2005 y más recientemente los estudios orientados a la revitalización y puesta en valor del Centro Histórico de Asunción. También se perfila la realización de un plan maestro de drenajes urbanos y de un plan maestro de residuos sólidos para el área metropolitana que serán financiados por el Banco. Por su parte, las municipalidades han venido orientando los usos del suelo de sus distintas jurisdicciones a partir de planes reguladores con distinto grado de precisión y actualidad.

A nivel de proyectos, muchos de los cuales se derivan de esos planes, se destacan el proyecto vial, de recuperación de humedales y regularización de barrios de la Franja Costera, el proyecto de modernización del sector de agua y saneamiento, la Hidrovía Paraguay/Paraná, el Corredor Bioceánico, el Centro Mercosur de Tráfico Aéreo, la concesión del aeropuerto Silvio Petirossi de Asunción, la Ampliación de Asunción hacia la Nueva Ciudad en el Chaco, el programa de transporte masivo San Lorenzo – Asunción y el programa de reconversión urbana de la zona occidental del centro de Asunción y edificios de gobierno. Estos planes, significan, en términos globales inversiones superiores a los US XXX millones.

Desde otro punto de vista, dentro del ámbito de la conferencia de las Naciones Unidas para el cambio climático se prevé un nuevo mecanismo de transferencia de fondos de los países desarrollados hacia países en vía de desarrollo que voluntariamente definan políticas y sistemas que contribuyan a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en los distintos sectores. Estos nuevos mecanismos, llamados NAMA por sus siglas en inglés (*Nationally Appropriate Mitigation Actions*), ofrecen una oportunidad importante para obtener recursos futuros para el sistema de transporte masivo, que el Gobierno de Paraguay también quisiera aprovechar.

3. OBJETIVO GENERAL

De acuerdo con lo anterior, el objetivo general de esta operación es diseñar una estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de Acciones Nacionalmente Adecuadas de Mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte. La estrategia deberá ser diseñada con participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.

4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Un análisis general de la situación² permite establecer cuatro objetivos específicos para la operación:

- El diseño de una visión territorial para el área metropolitana de Asunción. Esta deberá partir de una revisión exhaustiva de planes y políticas públicas territoriales vigentes y propuestas y orientarse hacia un entorno de desarrollo sostenible basado en los principios que se adjuntan como Anexo 1 de estos términos de referencia. Entre otros, la visión deberá contener la definición y delimitación de áreas de protección ambiental, perímetros urbanos, perímetros de servicios públicos, corredores viales, usos del suelo y demás categorías que fruto de un diagnóstico integral y completo, se considere que deban ser gobernadas por un ente regional o supra – municipal.
- El diseño de un sistema moderno de gestión territorial que contribuya a agilizar el mercado de tierras e inmobiliario a la vez que orienta el mismo hacia un escenario de mayor equidad social y ambiental y hacia la reducción de patrones informales de poblamiento y urbanización; este deberá incluir un análisis jurídico y eventualmente un marco legal que permita la aplicación en el país de figuras como los bancos de tierras, el reajuste de tierras o integración inmobiliaria, el derecho de preferencia, la transferencia de derechos de desarrollo, la participación del Estado plusvalías generadas gracias a su acción, la financiación de obras públicas por el mecanismo de valorización, y otras figuras similares.
- El diseño de un marco institucional óptimo en los niveles nacional, regional y local que administre y se encargue del proceso de gestión del Plan. El mismo deberá partir del análisis y lecciones aprendidas de diversas opciones estudiadas por el Gobierno Paraguayo, las políticas de descentralización que vienen siendo avanzadas desde el Gobierno Central y las posibilidades políticas y legales del país. Deberá contener precisiones respecto de roles y responsabilidades de cada nivel y los mecanismos para una interacción efectiva de los mismos, entre otras cosas. Por último,
- El diseño de un conjunto de Acciones de Mitigación Nacionalmente Apropriadas (NAMA) para el sector del transporte, a partir de la información y conocimiento derivado del cumplimiento de los tres objetivos anteriores.

²Este es el resultado de entrevistas y aportes del Sr. Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, otros oficiales de esa cartera, la Sra. Ministra de Turismo, el Sr. Ministro de la Secretaría Técnica de Planificación, Directivos del Ministerio de Hacienda, representantes del Banco Familiar, de los gremios inmobiliario (CAPEI) y de loteadores (APEL), de la Fundación Desarrollo en Democracia, de la Corporación REMA, y de diversos empresarios y estudiosos del tema metropolitano de Asunción.

5. OBJETO DEL CONTRATO

Para cumplir los objetivos de esta cooperación técnica, se contratará los servicios de una consultoría especializada en planificación territorial, gestión de tierras, administración pública de la planificación territorial y análisis climático y ambiental. En coordinación con, y bajo la supervisión de, la Unidad de Proyectos Especiales del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, el objeto del contrato será el diseño de una estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para el ordenamiento territorial del área metropolitana de Asunción, así como la preparación de un conjunto de acciones de mitigación nacionalmente adecuadas para el sector del transporte.

6. METODOLOGÍA Y ACTIVIDADES

Para alcanzar los objetivos expuestos, la consultoría llevará a cabo un método y proceso participativo de planificación estratégica, que comprenderá, como mínimo, las siguientes fases y actividades:

6.1. PRIMERA FASE – PRELIMINARES, MODELOS INICIALES Y CONSTRUCCIÓN DE CONSENSOS

Inicialmente, la consultoría preparará un plan de trabajo y tres modelos conceptuales de carácter preliminar:

- Un modelo de la estructura, componentes, subcomponentes y demás elementos de un ordenamiento del desarrollo de una jurisdicción metropolitana en vías de desarrollo.
- Un modelo de un sistema de instrumentos de gestión, administración y financiación pública y privada del desarrollo para una jurisdicción metropolitana en vías de desarrollo.
- Un modelo de marco institucional para el ordenamiento del desarrollo del territorio de una jurisdicción metropolitana.

El plan de trabajo y los modelos descritos serán puestos a consideración de la sociedad en los términos en que se indica en la sección *Método Participativo de Planificación Estratégica* que se describe más adelante. El resultado de esta fase será un plan de trabajo y tres modelos más ajustados a las posibilidades ‘reales’ de implementación de los mismos en el contexto social, jurídico, económico y político del Paraguay.

Los modelos ‘ajustados’ se constituirán en los objetivos más ‘refinados’ de la consultoría y marcarán una pauta más precisa de las fases, método y actividades de trabajo que se desarrollará esta. Sin embargo, y sin perjuicio de lo anterior, las fases, método y actividades de la consultoría deberán contemplar, como mínimo, las que se describen a continuación.

6.2.SEGUNDA FASE (DE INTELIGENCIA) – CARACTERIZACIÓN INTEGRAL Y ACTUALIZADA DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE ASUNCIÓN

Basado en la investigación de fuentes secundarias y/o realizando sus propios muestreos, la consultoría realizará una caracterización integral de la Región Metropolitana de Asunción basada en la actualización de la información de soporte de planes existentes y el relevamiento de la información necesaria y que no esté disponible, para llevar a cabo un proceso de planificación integral del desarrollo del área. Esta caracterización debe girar alrededor de cuatro aspectos: (i) aspectos territoriales y/o espaciales, (ii) aspectos socioeconómicos, de mercado y jurídicos de gestión del desarrollo territorial, (iii) aspectos institucionales, y (iv) aspectos climáticos asociados al sector del transporte. A continuación se describe cada uno de estos aspectos en más detalle:

6.2.1. ASPECTOS TERRITORIALES Y/O ESPACIALES DE LA REMA

Comprende el estudio de todos los procesos de población, sociales, económicos, ambientales, culturales, históricos y políticos que explican la forma y patrones de ocupación del la REMA, señalando sus causas, consecuencias, tendencias y demás. Permite identificar los problemas más profundos de la región, sus relaciones, y definir las acciones que más servirían para atenderlos.

6.2.2. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS, DE MERCADO Y JURÍDICOS DE GESTIÓN DEL DESARROLLO DEL TERRITORIO DE LA REMA

De vital importancia dentro de la estrategia a diseñar es la caracterización del mercado de tierras e inmobiliario de la región. Esto comprende el estudio y entendimiento de los principales actores del lado de la oferta y de la demanda de vivienda y sus servicios complementarios, los mecanismos económicos y jurídicos formales e informales a través de los que operan, el papel que juegan los actores institucionales, la participación del mercado de tierras e inmobiliario en la economía de la región, y demás aspectos que permitan dimensionar claramente y con un alto nivel de factibilidad, las tendencias socioeconómicas de ocupación y de transformación del territorio de la REMA al igual que plantear los mejores derroteros en materia de usos del suelo, áreas urbanizables, áreas protegidas, corredores de transporte, y demás sistemas a partir de los cuales se debería estructurar el territorio la Región Metropolitana de Asunción.

Esta caracterización también comprende el estudio del marco jurídico que regula el proceso de transformación territorial, incluyendo los preceptos constitucionales sobre los que se sustenta, las principales leyes y decretos que regulan la materia, un análisis de procesos, tiempos y costos que significa para el desarrollador, los instrumentos o figuras que están a disposición tanto del administrador público como del desarrollador para financiar el desarrollo y para orientar el mercado de tierras, para apalancar el poder público, para sacar el mejor provecho económico y social de las oportunidades, y para incentivar y/o desincentivar el mercado de tierras e inmobiliario para que el mismo se dirija hacia el orden territorial deseado.

6.2.3. CARACTERIZACIÓN INSTITUCIONAL PARA UNA BUENA GOBERNANZA DEL ORDENAMIENTO Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TERRITORIO DE LA REMA

Comprende el estudio de la manera en que opera el marco institucional nacional, regional y local para efectos del desarrollo regional, incluyendo aspectos tales como roles y responsabilidades de cada nivel, el marco legal que lo sustenta, las distintas opciones que se han estudiado e intentado aplicar en materia de modernización del Estado y descentralización, las políticas del actual

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Gobierno en esta materia, los costos y demás aspectos necesarios para definir el marco institucional más adecuado y factible que podría darse en Paraguay para administrar el desarrollo territorial de acuerdo con el plan, y gestionar el mismo haciendo uso de las herramientas existentes y propuestas.

6.2.4. CARACTERIZACIÓN DE LOS TEMAS CLIMÁTICOS RELACIONADOS CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE.

RAFAEL

El resultado de estos cuatro ejercicios de caracterización será, entre otros, la definición de los límites territoriales más apropiados para la REMA, las grandes divisiones de la misma, y las acciones que deberá emprender el Estado para legalizar estos límites y que los mismos sean reconocidos por los distintos niveles del Estado.

6.3. TERCERA FASE (DE DISEÑO) – PROPUESTA DE PRINCIPIOS, ELEMENTOS Y MODELOS PARA UN ORDENAMIENTO Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE ASUNCIÓN, UNA EFICAZ Y EFICIENTE GESTIÓN PÚBLICA Y PRIVADA DEL MISMO Y UNA BUENA GOBERNANZA.

La consultoría deberá luego proceder a construir uno o más modelos que permitan visualizar con claridad cada uno de los aspectos. Un modelo de plan para un ordenamiento y desarrollo sostenible de la REMA, un modelo del sistema de gestión pública y privada del desarrollo territorial, y un modelo de arreglo institucional para un buen gobierno del mismo.

Para la construcción de estos modelos, la consultoría aplicará el método de planificación estratégica, consistente en la construcción de escenarios posibles, ponderación, análisis FODA y selección estratégica. Esto lo hará, además, a través de un proceso público y de participación, especialmente en lo relativo la ponderación y a la selección estratégica de los escenarios.

Sin embargo, antes de proceder a la aplicación de este método, la consultoría propondrá un conjunto de principios rectores y elementos que permitan consolidar un ordenamiento y desarrollo sostenible de la Región Metropolitana de Asunción, unos instrumentos jurídicos que permitan una pública y privada eficiente, eficaz, colaborativa y asociada, y unos principios y elementos de organización institucional que sería estratégicamente factible aplicar en la Región Metropolitana de Asunción para una buena gobernanza del la REMA.

Sin perjuicio de principios y elementos que pueda contribuir para enriquecer producto, la consultoría aplicará los siguientes

6.3.1. PRINCIPIOS, ELEMENTOS PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TERRITORIO DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE ASUNCIÓN.

Los avances internacionales en materia de desarrollo sostenible indican la necesidad de orientar el mismo para el logro de territorios donde se conserven los valores ecológicos y patrimoniales, el poblamiento y asentamiento produzca desarrollos completos, compactos y confortables, y el proceso de planificación y ejecución del desarrollo sea el resultado de esfuerzos de colaboración y

cooperación entre los distintos agentes sociales y económicos, más que de comando y control. Una aplicación efectiva de estos principios permite lograr escenarios con una tendencia al aumento de viajes en transporte público, a la disminución de las distancias recorridas, al mejoramiento de la salud pública, a la disminución de emisiones y otras fuentes contaminantes, y al fortalecimiento de las instituciones públicas. Una tabla con una descripción general de estos principios se adjunta como Anexo 1 a estos términos de referencia y es parte integral de los mismos.

Por consiguiente, la consultoría deberá definir las características de los principios de desarrollos completos, compactos y confortables para la situación específica de la Región Metropolitana de Asunción, lo cual se traducirá, entre otros, en una visión de la división de su territorio en las distintas áreas urbanas y rurales, áreas protegidas, los límites para la prestación de servicios públicos domiciliarios, la composición y distribución de los distintos usos del suelo en los distintos polos de desarrollo, los corredores de transporte, y demás elementos que puedan otorgarle a la misma una estructura funcional y espacial coherente, eficiente, ecológica y equitativamente distribuida. De vital importancia en este punto es el planteamiento de un modelo de urbanización factible desde el punto de vista del mercado de tierras e inmobiliario de la REMA.

6.3.2. INSTRUMENTOS JURÍDICOS Y FINANCIEROS Y FISCALES PARA UNA GESTIÓN PÚBLICA Y PRIVADA EFECTIVA DEL DESARROLLO Y ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE ASUNCIÓN

El escenario internacional también ofrece un conjunto importante de figuras jurídicas y mecanismos de administración pública y privada del desarrollo territorial que permiten agilizar y orientar el mercado de tierras e inmobiliario para que el mismo desencadene o desbloquee los beneficios económicos que encierra la propiedad y permita una urbanización de calidad ambiental, la maximización de las áreas servidas de infraestructura, la preservación de bienes de valor ecológico e histórico y demás fines sociales y ambientales que persigue el Estado. Entre otras, están las figuras de banca de tierras, reajuste de tierras, integración inmobiliaria, transferencia de derechos de desarrollo, derecho de preferencia, participación en plusvalías, la función pública del urbanismo, el reparto equitativo de cargas y beneficios, la valorización por beneficio general, urbana, zonal u local, y numerosas figuras más, asociadas especialmente con la zonificación, distribución y mercado de derechos de edificabilidad en el territorio.

La consultoría deberá estudiar al detalle la naturaleza de estas figuras y determinar su factibilidad económica, social y jurídica en Paraguay. Esto se traducirá en un modelo de gestión territorial para el país y las acciones que el Gobierno deberá emprender para su implantación legal, entre las que se contarán, posiblemente la redacción de documentos legales que podrán ser leyes, decretos, ordenanzas y demás.

6.3.3. PRINCIPIOS INSTITUCIONALES Y DE BUEN GOBIERNO.

El escenario internacional también ofrece un conjunto de instrumentos que hacen más eficiente y eficaz la administración pública del desarrollo territorial. De sistemas tecnológicos que permiten integrar diversas bases de datos y hacen posible un servicio eficaz y eficiente al ciudadano y empresario que conduce el desarrollo sin afectar la estructura interna de las distintas instituciones

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

que participan de ello, a modelos de gerencia pública e ingeniería de procesos, a mecanismos eficaces de interacción entre instituciones de diversos niveles.

La consultoría deberá también estudiar al detalle la naturaleza de estas figuras, proponer el sistema más adecuado para el país y determinar la factibilidad económica, social y jurídica para su aplicación en Paraguay. Esto también se traducirá en un modelo institucional de administración del desarrollo territorial para el país y las acciones que el Gobierno deberá emprender para su implantación legal.

6.3.4. ACCIONES DE MITIGACIÓN NACIONALMENTE ADECUADAS PARA EL SECTOR DE TRANSPORTE (NAMA)

A partir de la información derivada del diagnóstico y modelación, la consultoría preparará un modelo de acciones de mitigación de cambio climático nacionalmente adecuadas para el sector de transporte.

Rafael

6.3.5. CONCLUSIÓN: ESTRATEGIA DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN E INSTITUCIONALIDAD

Como resultado del trabajo de caracterización y del proceso de construcción de modelos factibles en la REMA, descrito atrás, la consultoría elaborará un conjunto de conclusiones y recomendaciones, las cuales constituirán la estrategia para lograr un ordenamiento sostenible del desarrollo del territorio de la REMA, una gestión y financiación eficaz, eficiente, colaborativa y equitativa del mismos, y una institucionalidad para un buen gobierno de la misma. Incluirá, además de las que concluya y considere la consultoría, acciones tales como:

- Mapa indicando las categorías de usos del suelo y zonificación necesarias para estructurar y preservar la REMA a nivel regional, descritas y definidas al detalle, así como ubicadas en el mapa de la REMA.
- Reingeniería de procesos a nivel municipal, del gobierno departamental y del nivel central
- Mecanismos de gestión y coordinación institucional que aprovechen el potencial tecnológico que contribuye a eliminar dificultades procedimentales internas y externas a las instituciones.
- Mecanismos de participación pública y privada en la definición, gestión y financiación pública y privada del desarrollo metropolitano
- Ley(es), decreto(s) y/o reformas a los existentes para consolidar un conjunto integral y variado de instrumentos de gestión y financiación del desarrollo
- Herramientas informativas, material de promoción y material didáctico para orientar a los distintos actores interesados en el desarrollo de la REMA.

La estrategia incluirá un ‘mapa de ruta’ que describa las distintas fases para su implementación, el contenido y características de cada una, las acciones en materia legal que deberá emprender el Gobierno, los costos y fuentes posibles de financiación de las mismas y demás que considere imprescindible para lograr implantar definitivamente los modelos territorial, jurídico, institucional y de NAMA que se hayan definido.

7. MÉTODO PARTICIPATIVO DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y AGENDA METROPOLITANA

En cada una de las fases de trabajo y para cada una de las actividades correspondientes, la consultoría deberá aplicar un método de trabajo en el que participen la mayor cantidad de agentes sociales, institucionales, económicos y políticos con intereses legítimos en el ordenamiento territorial de la Región Metropolitana de Asunción, el marco jurídico y de instrumentos de gestión, y el esquema institucional propuestos. Esto permitirá la consolidación de una agenda metropolitana que culmine con el consenso entre los principales tomadores de decisiones respecto de las reformas legales e institucionales que permitan la implementación de los modelos territorial, de gestión e institucional que resulten del proceso. Una lista de los actores que deberán ser invitados e involucrados al proceso se adjunta como Anexo No. 2 de estos términos de referencia y es parte integral de los mismos.

De acuerdo con lo anterior, cada fase se iniciará con talleres en los que serán presentados los avances, se llevará a cabo una discusión amplia y se incorporarán los resultados en el trabajo. En la tercera fase, de modelación, la consultoría deberá realizar un taller intermedio en el que se pondrá consideración de los participantes los escenarios posibles y se realizará el análisis FODA de los mismos. Lo anterior significa que la consultoría deberá organizar 6 talleres, preparar el material a compartir, coordinar las discusiones y sintetizar los resultados.

Debido a que la estrategia estará soportada en cuatro pilares (ordenamiento territorial, instrumentos jurídicos, esquema institucional y acciones de mitigación) cada taller deberá ser estructurado para atender estos temas de manera paralela. Sin embargo, cada taller incluirá al final del mismo, una plenaria para garantizar la consistencia y estructurar los resultados en un solo paquete.

8. PRODUCTOS – ENTREGABLES

De acuerdo con lo anterior, los productos y entregables de la consultoría serán los siguientes:

1. Informe de caracterización integral y detallada de la Región Metropolitana de Asunción, compuesta por caracterizaciones específicas de sus aspectos espaciales y/o territoriales, aspectos de gestión pública y privada del desarrollo, aspectos institucionales y aspectos climáticos relacionados con el sector del transporte.
2. Un informe que contenga el modelo de ordenamiento de ocupación y transformación del territorio de la REMA que responda a los retos identificados en la caracterización de la misma y oriente el desarrollo hacia un estado superior de sostenibilidad. El mismo deberá incluir, entre otros, pero no limitado a estos, todos los mapas, planos, cuadros y demás componentes propios a la planificación territorial, incluyendo un documento técnico de soporte que contenga toda la información correspondiente.
3. Un informe que contenga el modelo de gestión del desarrollo territorial que responda a la caracterización de la REMA y que sea factible dentro del ordenamiento jurídico del país. El

mismo deberá incluir, entre otros, mas no limitado a estos, todos los elementos que se requiera para las reformas legales que se deriven del análisis, como borradores de leyes, decretos, modelo de ordenanza, y demás documentos de soporte.

4. Un informe que contenga el modelo institucional para un buen gobierno de la REMA, que sea factible dentro del ordenamiento jurídico del país y/o dentro del marco jurídico propuesto por la consultoría. Deberá incluir, entre otras, mas no limitado a estas, la(s) reforma(s) legal(es) que sea necesario implementar y los documentos de soporte y trámite de las mismas.
5. Un informe que contenga el conjunto de NAMAs para el sector del transporte.
6. Un informe que contenga los productos necesarios para una amplia disseminación de la estrategia durante la fase de implementación.
7. Un informe que contenga un plan de formación de capital humano para la planificación y gestión del desarrollo del territorio de la REMA.
8. Un informe final, en forma de resumen ejecutivo, que contenga la articulación de todos los informes anteriores en lo que se denominará *Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.*

Todos los informes, excepto el final, serán presentados en dos copias impresas (incluyendo anexos, mapas, planos, tablas y gráficas) y en tres copias en formato electrónico editable y no editable. El informe final será presentado en cinco copias impresas y en formato electrónico editable y no editable.

9. ESPECIFICACIONES DE LA CONSULTORÍA

9.1. TIPO DE CONSULTORÍA

La consultoría requerirá los servicios de una firma consultora, organización no gubernamental u otra figura jurídica con respaldo en la normativa vigente en Paraguay con experiencia extensa en planificación, gestión e institucionalidad para desarrollo territorial regional y el cambio climático. Es esencial que la entidad demuestre amplia experiencia en este tipo de trabajos en países latinoamericanos, preferiblemente del cono sur.

9.2. FINANCIACIÓN

Los costos incluirán la remuneración de los consultores y todos los costos de las actividades asociadas con el desarrollo de la consultoría. Estas incluyen, pero no se limitan a, relevamientos y otros trabajos de campo, viajes, gastos de viaje, llamadas, transporte local, gastos secretariales y de apoyo, copias, y materiales de trabajo.

9.3. DURACIÓN

La duración de la consultoría será de dieciocho (18) meses.

9.4. UBICACIÓN

La consultoría será llevada a cabo en Paraguay

9.5. CALENDARIO DE INFORMES

Los productos o entregables de la consultoría de la consultoría serán presentados así:

1. Informe de inceptión. Este deberá señalar de manera clara y concisa la aproximación y plan de trabajo a ser adoptada por la consultoría para alcanzar los objetivos. Deberá incluir, entre otros, mas no limitado a estos, todos los aspectos a ser tratados en la primera fase, de preliminares, descrita en la sección de metodología y actividades de estos términos de referencia. Este será entregado dentro de las siguientes dos (2) semanas contadas a partir de la fecha de iniciación del contrato.
2. Cuatro informes de avance, cada uno dentro de los 10 días siguientes a culminación de cada una de las fases descritas en la sección de metodología y actividades de estos términos de referencia. La consultoría deberá incorporar, en el plan de trabajo, dos semanas calendario para el estudio y comentarios de cada informe por parte del equipo de contraparte y el tiempo que estime necesario para la modificación de los mismos y entrega definitiva.
3. Borrador de informe final, dentro de los 30 días calendario contados a partir de la entrega del informe de avance correspondiente a la tercera fase descrita en la sección de metodología y actividades de estos términos de referencia. El equipo de contraparte tomará un mes en analizar el documento y comunicar al consultor los cambios necesarios al mismo.
4. Informe final, dentro de los 30 días calendario contados a partir del recibo del borrador del informe final con los comentarios, sugerencias y modificaciones aportadas por el equipo de contraparte.

De acuerdo a lo anterior, la consultoría deberá asegurar, en su plan de trabajo, la entrega del borrador de informe final a más tardar el último día del mes dieciséis (16), para que así se pueda cumplir el período de revisión del mismo por el equipo de contraparte y las modificaciones a que haya lugar dentro de los dieciocho meses que durará la consultoría.

Todos los informes serán elaborados en español.

9.6. PAGOS

Los pagos se harán de acuerdo al calendario que se indica a continuación:

- 20% como anticipo
- 10% contra el recibo a satisfacción de la contraparte, del informe correspondiente a la primera fase descrita en la sección de metodología y actividades de estos términos de referencia.
- 15% contra el recibo a satisfacción de la contraparte, del informe correspondiente a la segunda fase descrita en la sección de metodología y actividades de estos términos de referencia.

- 20% contra el recibo a satisfacción de la contraparte, del informe correspondiente a la tercera fase descrita en la sección de metodología y actividades de estos términos de referencia.
- 25% contra el recibo a satisfacción de la contraparte del borrador de informe final
- 10% una vez aprobado el informe final por parte del equipo de contraparte.

9.7. ESPECIALIDADES REQUERIDAS

El equipo de expertos ‘clave’ que se necesita para esta consultoría consiste de:

- Experto No. 1 y jefe de equipo: especialista en planificación y gestión pública y privada del desarrollo de territorios regionales y urbanos en el contexto latinoamericano, preferiblemente el contexto paraguayo.
 - Educación: maestría en planificación urbana y regional
 - Experiencia: mínimo 10 años de experiencia en la formulación de planes de desarrollo territorial a nivel regional y urbano, con mínimo de 5 años de experiencia en el contexto latinoamericano. Idealmente, será un profesional que haya administrado una dependencia pública de planificación territorial. La experiencia debe incluir haber sido jefe de equipo en al menos dos proyectos de similar naturaleza en Latinoamérica.
- Experto No. 2. especialista en economía y análisis de mercados regionales, especialmente el mercado de tierras agrícola y urbano y el mercado inmobiliario en el contexto paraguayo.
 - Educación: Maestría en economía regional y/o mercados regionales.
 - Experiencia: mínimo 10 años realizando estudios socioeconómicos y de mercados regionales, con mínimo 5 años de experiencia en el contexto latinoamericano, preferiblemente el paraguayo.
- Experto No. 3: especialista en derecho y jurisprudencia paraguaya, preferiblemente en las área de derecho urbano, derecho de tierras, enajenación y demás aspectos ligados al proceso de transformación de tierras.
 - Educación: maestría en derecho
 - Experiencia: 10 años de experiencia en la práctica y litigio en derecho civil en Paraguay.
- Experto No. 4: especialista en ciencias ambientales, con conocimiento de los temas relacionados con el cambio climático y el impacto de proyectos en el sector del transporte.
 - Educación: maestría en ingeniería ambiental o una disciplina afín.
 - Experiencia: 10 años de experiencia realizando estudios de impacto ambiental o de evaluación ambiental estratégica, preferiblemente relacionados con los sectores de agua, saneamiento y transporte. Mínimo 5 años de experiencia en Latinoamérica y preferiblemente en el Paraguay.
- Experto No. 5: especialista en ingeniería de procesos y reforma institucional en el Paraguay.
 - Educación: maestría en administración pública, preferiblemente en los temas relacionados con el gerenciamiento de instituciones y administración de cambios internos a las organizaciones públicas y entre ellas.

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

- Experto No. 6: especialista en comunicaciones y relaciones públicas, con reconocimiento por parte de actores sociales y políticos paraguayos.
 - Educación: maestría en comunicación social o una disciplina afín.
 - Experiencia: 10 años de experiencia acompañando proyectos de reforma jurídica e institucional en el contexto paraguayo. Amplias habilidades para facilitar y conducir reuniones públicas, crear confianza entre actores con diversos intereses y construir consenso entre tomadores de decisiones.

Todos los especialistas deberán tener dominio total del español.

La consultoría deberá especificar las calificaciones y experiencia de cada experto, presentando hojas de vida siguiendo el formato del Banco Interamericano de Desarrollo. Todos los miembros del equipo de trabajo, descritos arriba y adicionales que sean propuestos deberán tener experiencia de trabajo en países en vías de desarrollo.

La consultoría queda en libertad de definir la duración individual de cada tarea y puede recomendar cambios en la composición del equipo. Todos los miembros del equipo deberán hacerse presentes en Paraguay mientras conducen sus actividades.

9.8. COORDINACIÓN Y FACILIDADES

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), por intermedio de la Dirección de Proyectos Especiales (DPE) será la agencia ejecutora para esta consultoría. Reportará al Director de la DPE. El equipo de trabajo del Banco Interamericano de Desarrollo tendrá un rol de supervisión que comprenderá el seguimiento y monitoreo del trabajo y la revisión y aprobación de la consultoría.

El MOPC facilitará la expedición de cualquier permiso que se requiera para que la consultoría pueda llevar a cabo sus actividades. También hará disponibles todos los informes, estudios, documentos, planos y datos que posea respecto de los temas propios de la consultoría.

Se espera que la consultoría aporte sus propios computadores para el desarrollo de las tareas.

El MOPC designará el personal que considere necesario para acompañar el desarrollo de la consultoría. Este estará compuesto por personal especializado en los distintos temas y personal administrativo. EL MOPC pondrá a disposición un local en sus dependencias que será desde donde se efectúe la consultoría.

ANEXO 1: PRINCIPIOS Y ELEMENTOS PARA UN DESARROLLO TERRITORIAL SOSTENIBLE

El propósito de este anexo es ofrecer los términos conceptuales (principios) a partir de los cuales se debería abordar el estudio y preparación del modelo de plan para un ordenamiento y desarrollo sostenible de la REMA del que trata la fase tres de estos términos de referencia.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
1. Límites y localización consciente y racional	<p>Se refiere a la ubicación del desarrollo de tal suerte que se minimicen los costos sociales y ambientales, y se maximicen los beneficios sociales y ambientales del mismo.</p> <p>Lo anterior supone la ubicación de proyectos (de todas las clases o tipos) así:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En predios vacantes al interior de zonas servidas con infraestructura de acueducto y alcantarillado. • Dentro de zonas ya desarrolladas con vivienda y servicios que ameriten su renovación o re-desarrollo. • Dentro del área de influencia de estaciones y corredores de transporte masivo (500 metros), o inmediatamente enseguida de esta. • Dentro del área de influencia de centros de servicios y empleo (500 metros), o 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Delimitar el horizonte 'definitivo' de expansión de las áreas urbanas. Se recomienda establecer las áreas exteriores a éstas como sistema de áreas protegidas (SAP) con el fin de preservar los recursos naturales que suministran. 2. Delimitar las grandes operaciones, centralidades y/o zonas en que deberían estar dividida el área metropolitana. 3. Delimitar el perímetro de disponibilidad actual y proyectada de acueducto y alcantarillado para cada casco urbano de cada municipio del área. 4. Delimitar el perímetro de influencia de los corredores viales, de TRB y ferroviario, a 500 metros a la redonda de cada estación y a 500 metros de distancia del eje a lo largo de cada corredor. 5. Hacer equivalente el perímetro de expansión de cada casco urbano al que esté más lejano entre el perímetro de acueducto y alcantarillado (respecto del

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
	<p>inmediatamente enseguida de esta.</p> <ul style="list-style-type: none"> Dentro de áreas planificadas y legalmente adoptadas para la provisión de nuevas redes de servicios públicos. En áreas urbanas y/o servidas con infraestructura de acueducto y alcantarillado que presenten contaminación de suelos, cuerpos de agua, humedales, ríos y quebradas, proponiendo y llevando a cabo programas de limpieza, remedio y/o des-contaminación que permitan el uso apropiado de las mismas. 	<p>centro) y el perímetro de influencia vial, de TRB y ferroviario (respecto de las estaciones y/o del eje).</p> <ol style="list-style-type: none"> Censar todos los predios vacantes al interior de los perímetros de servicios. Realizar una evaluación económica, social y ambiental de su desarrollo. Establecer un sobre cargo al impuesto predial para los predios indicados en el punto anterior. Delimitar todas las zonas contaminadas o alteradas (minería) en el área de actuación. Diseñar e implementar una estrategia de promoción de proyectos de re-desarrollo en aquellas zonas contaminadas o alteradas que se ubiquen en áreas urbanas y/o servidas con infraestructura de acueducto y alcantarillado, y que incluyan programas para su limpieza, remedio y/o des-contaminación en los términos que para el efecto establezca la legislación ambiental.
2. Desarrollo de conservación y restauración ecológica con actividades productivas.	<p>Se refiere a la aplicación de un desarrollo basado en cuencas como categoría primera y fundamental para el ordenamiento del mismo.</p> <p>Lo anterior comprende la ubicación del desarrollo de tal forma que se preserven, protejan y aprovechen económicamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Áreas sensitivas para el medio ambiente tales como humedales, cuerpos de agua, ríos y 	<ol style="list-style-type: none"> Sanear y normalizar todos los ríos, quebradas, acuíferos y demás elementos hidrológicos del área metropolitana. Delimitar las franjas de todos los elementos señalados en el punto anterior y clasificar las mismas como cinturón ecológico. Diseñar un sistema de corredores o parques lineales que conecten los mismos y consoliden una “malla verde”

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
	<p>quebradas, zonas de amortiguación y recarga, bosques primarios, y zonas clasificadas como de riesgo que no puede ser mitigado.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hábitats en peligro. • Elementos y zonas de valor histórico, cultural y visual, incluyendo conos visuales, hitos y demás elementos que permitan definir o preservar el 'sentido del lugar' o los 'paisajes culturales'. <p>También comprende la restauración de áreas sensitivas para el medio ambiente tales como humedales, cuerpos de agua, ríos y quebradas, zonas de amortiguación y recarga, bosques primarios, y zonas clasificadas como de riesgo que no puede ser mitigado que hayan sido alteradas y deterioradas como resultado del proceso de desarrollo.</p> <p>Finalmente, comprende el diseño e implantación de todas las formas posibles de explotación económica de los predios cobijados por las medidas enunciadas aquí, que puedan darse sin afectar, o incluso enriqueciendo, los elementos e indicadores ambientales.</p>	<p>continua.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Diseñar e implementar una estrategia de incentivo y promoción de proyectos de agricultura en los predios vacantes al interior de los perímetros de servicios públicos domiciliarios de los núcleos y centralidades del territorio. 5. Delimitar y declarar como áreas protegidas todos los humedales y cuerpos de agua, ríos y quebradas, zonas de amortiguación y recarga, zonas ubicadas por debajo de las cotas de inundación, bosques primarios, y zonas clasificadas como de riesgo que no puede ser mitigado. 6. Delimitar y clasificar como bienes de interés ecológico y cultural del área metropolitana los siguientes elementos territoriales: <ol style="list-style-type: none"> A. Distritos de riego o similares. B. Los terrenos de alto valor agrícola en las zonas rurales de los municipios del área. C. Las casas de hacienda coloniales y republicanas, incluyendo sus jardines y zonas de amortiguación. D. Las franjas de 100 metros (a lado y lado) de los principales tributarios del río Paraguay. 7. Diseñar e implementar una estrategia de transferencia de derechos de desarrollo que incluya la designación de

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
		<p>las áreas de que tratan los numerales anteriores como 'emisoras de derechos de desarrollo' y la transferencia de los mismos a zonas óptimas para el desarrollo, designándolas como 'receptoras de derechos'.</p> <p>8. Diseñar y aplicar instrumentos administrativos, fiscales y financieros de incentivo para la preservación de las actividades agrícolas y el paisaje de las propiedades clasificadas como de interés ecológico y cultural.</p> <p>9. Diseñar, acordar y gestionar un mecanismo de incentivo económico para la preservación, a perpetuidad, del uso del suelo agrícola del territorio rural, y la permanencia de las actividades agrícolas con niveles sostenibles de rentabilidad.</p> <p>10. Elaborar un plan detallado de conservación del hábitat del área, que defina los términos para la autorización de proyectos de desarrollo en materia de protección y conservación de especies. El plan debe identificar y trazar el alcance geográfico del hábitat que se encuentra amenazado, definir zonas de amortiguamiento para la protección del hábitat, acciones y mecanismos para la adquisición de las áreas o incentivos para la preservación de las mismas.</p> <p>11. Elaborar un plan detallado de recuperación y restauración de humedales y cuerpos de agua, ríos y quebradas, zonas de amortiguación y recarga,</p>

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
		<p>bosques primarios, y zonas clasificadas como de riesgo que no puede ser mitigado, las cuales se hayan visto afectadas por el proceso de poblamiento y desarrollo.</p> <p>12. Elaborar un plan turístico del área que profundice y explote su riqueza espacial, ambiental y paisajística.</p>
<p>3. Territorio y comunidades completas.</p>	<p>Se refiere a la aplicación de un desarrollo basado en sistemas funcionales y de actividades que es subsidiario o secundario al desarrollo basado en cuencas.</p> <p>Comprende la creación de territorios en los que la comunidad general, así como las distintas comunidades de los núcleos y/o centralidades de los mismos, contienen dentro de sus límites, todos los usos del suelo y soluciones de vivienda de todos los tipos y para todos los estratos de la población.</p> <p>Lo anterior supone, tanto a nivel general del territorio, como a nivel de cada núcleo o centralidad del mismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollar programas de vivienda en cantidad y calidad que satisfagan de manera conjunta la demanda cuantitativa y cualitativa, así como las tendencias de los distintos grupos de población presentes en la región. (Diversidad de estratos y tipos de 	<p>1. Trazar, diseñar y construir una red completa de corredores regionales y vías arterias principales y secundarias.</p> <p>2. Trazar, diseñar y construir una red completa de corredores ambientales.</p> <p>3. Trazar, diseñar y construir una red completa de corredores de transporte masivo.</p> <p>4. Para el territorio y para cada uno de los núcleos, zonas o centralidades:</p> <p>A. Evaluar la composición y distribución de usos del suelo y estratos y tipos de vivienda</p> <p>B. Realizar un estudio de mercado del suelo e inmobiliario que defina, respecto del modelo de comunidad desarrollado, los vacíos en materia de usos del suelo, estratos y tipos de vivienda, la oferta y demanda de empleo y vivienda, y que determine los programas y acciones necesarias para orientar las</p>

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
	<p>vivienda).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar proyectos de usos mixtos, que además busquen el mayor balance posible entre la oferta de empleo y la oferta laboral a nivel general y de los distintos núcleos. • Desarrollar proyectos de equipamiento, servicios complementarios, servicios ambientales, servicios culturales y demás que satisfagan todas las necesidades de la comunidad. (Diversidad de usos) <p>Con el fin de dimensionar lo anterior es necesario definir modelos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comunidad</i>, que será la unidad básica de división de los núcleos y/o centralidades y contendrá todos los usos del suelo y soluciones de vivienda de todos los tipos y para todos los estratos de la población. • <i>Sector</i>, que será la unidad básica en la que debe dividirse cada comunidad, y contendrá algunos usos del suelo y soluciones y tipos de vivienda para algunos de los grupos y estratos de la población. • <i>Barrio</i> en el cual se debe dividir cada sector. Este será el elemento básico en el que se dividirá cada sector y estará compuesto 	<p>anteriores al cubrimiento de los vacíos</p> <p>C. Implementar los programas y acciones que se deriven de lo anterior.</p>

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
	<p>primordialmente por soluciones y tipos de vivienda para algunos de los grupos y estratos de la población.</p> <p>Estos modelos deben ser definidos, en términos de su composición de usos, tipos y estratos de vivienda, así como de los porcentajes de cada uno que reflejen los patrones locales de población y las mejores prácticas de urbanización y diseño urbano. Estas deben incluir aquellas que conduzcan a una mejor y mayor eficiencia en el número, modos y patrones de viajes, el uso de recursos, el consumo de energía y el tratamiento de residuos. (Ver Principio No. 5)</p>	
<p>4. Territorio y comunidades compactas</p>	<p>Se refiere a la creación de territorios donde los núcleos y/o zonas urbanas alcanzan un máximo aprovechamiento del suelo servido con infraestructura de servicios públicos domiciliarios y generan una demanda necesaria para soportar sistemas de transporte masivo.</p> <p>Lo anterior supone a nivel de cada núcleo o centralidad urbana del mismo, la promoción de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programas de vivienda que resulten en densidades residenciales iguales o mayores que las densidades de programas considerados como buenos ejemplos dentro de la localidad, siempre y cuando se conserven las calidades ambientales y de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diseñar e implementar una estrategia de incentivo y promoción de proyectos de desarrollo con mezcla de usos del suelo, tipos y estratos de vivienda en los predios vacantes al interior de los perímetros de servicios públicos domiciliarios de los núcleos y centralidades del territorio. 2. Subdividir las áreas del territorio aptas para el desarrollo urbano (determinadas en virtud de los puntos anteriores), en comunidades, sectores y barrios, de acuerdo a los modelos definidos en el principio anterior. 3. Buscar, en cada caso, los mayores niveles de densidad posibles sin comprometer los elementos y relaciones cuantitativas de los modelos mismos y las relaciones

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
	<p>espacio público de los mismos.</p> <ul style="list-style-type: none"> Programas de desarrollo comercial, servicios complementarios, y demás que reduzcan al máximo el estacionamiento en superficie. 	<p>cualitativas que garantizan los niveles de confort que se indican en el Principio No. 5, <i>Comunidades y barrios confortables</i></p>
5. Comunidades y barrios <i>confortables</i>	<p>Se refiere a la creación de territorios en los que las distintas comunidades, sectores y barrios que las conforman poseen atributos que hacen agradable la vida del individuo, la familia, y los distintos grupos de edad.</p> <p>Lo anterior se logra por medio de un diseño urbano de alta calidad, que provee los elementos y relaciones espaciales, ambientales, funcionales y estéticos que son necesarios para el individuo, la familia y los distintos grupos de edad.</p> <p>Un espacio confortable contribuye inmensamente a la permanencia de las familias en los sitios de habitación, disminuye las presiones por nuevas urbanizaciones, eleva la autoestima, genera cultura urbana y ciudadana, y es un elemento significativo en la medición de los estándares y calidad de vida de la población.</p> <p>Lo anterior supone el diseño de comunidades, sectores y barrios a partir de los siguientes atributos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Su área de cobertura o extensión es de escala humana. Esto quiere decir que los barrios y 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estudiar el territorio urbanizado de los núcleos y centralidades ya existentes con el fin de establecer sus 'vacíos espaciales' o de diseño urbano y definir las acciones necesarias para convertirlos en comunidades, sectores y barrios confortables. 2. Dividir el territorio apto para la urbanización que resulta de la aplicación de los principios 1, 2 y 3 en unidades espaciales que puedan constituirse en comunidades, sectores y barrios en los términos que para los mismos se establecen en los principios 3 y 4. 3. En aquellos casos donde colinden áreas urbanizadas con áreas aptas para la urbanización, incorporar los criterios de desarrollo completo, compacto y confortable teniendo en cuenta lo existente. 4. Proceder al diseño urbano más detallado de cada sector de acuerdo con los parámetros indicados en la columna izquierda.

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
	<p>sectores deben ser modulados a partir de distancias peatonales y/o de bicicleta. (Para el barrio, 500 mts aproximadamente, y para el sector 1 a 2 km aproximadamente).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sus límites físicos son claramente definidos y visibles para la comunidad. Lo anterior, creando parques lineales al interior de los cuales se ubican los elementos para la recreación, la cultura, la educación y la salud. • La actividad peatonal y de bicicleta es central para la organización del espacio. Lo anterior, por medio de generosos andenes, derechos o carriles exclusivos para la bicicleta y un excelente mobiliario urbano. • Se conectan en su interior y entre sí por medio de paseos peatonales y ciclo vías visibles, trazadas para alimentar las rutas y paradas de transporte masivo, que crean redes continuas de barrio en barrio hasta cubrir el territorio completo. • Poseen todas las amenidades y servicios para los distintos grupos de edad presentes en la comunidad. • Su diseño urbano garantiza la configuración de bordes, portadas, centros o núcleos, y espacios intermedios. También garantiza una 	

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
	<p>transición clara de lo público a lo semi-público, semi-privado y privado. Finalmente,</p> <ul style="list-style-type: none"> Incluyen en su diseño los elementos y mejores prácticas para una vida orientada hacia la sostenibilidad ambiental: granjas urbanas, tejados, cubiertas y techos verdes, paneles de energía solar, separación de aguas grises y negras, sistemas locales de tratamiento de aguas negras, re-uso de aguas grises para riego, espacios y mecanismos para la separación de residuos sólidos, áreas de compostaje, etcétera. 	
6. Planificación y desarrollo coordinado y colaborativo	<p>Se refiere a la creación de territorios, núcleos o centralidades, comunidades, sectores y barrios donde el desarrollo resulta de procesos de <i>discusión y decisión</i>, más que de <i>comando y control</i>.</p> <p>Lo anterior se logra por medio de un sistema de toma de decisiones abierto, donde la institución y el agente que toma las decisiones a su nombre está muy cerca de, y es responsable ante, el agente que recibe los efectos de las mismas. También se logra por medio de un proceso de planificación flexible, que fomente la gestión asociada y permita la respuesta adecuada a cambios y tendencias económicas coyunturales.</p> <p>Un territorio desarrollado de manera coordinada y en colaboración contribuye a crear un mejor gobierno y</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estudiar la división comunal de los núcleos urbanizados del área. 2. Dividir el territorio apto para la urbanización que resulta de la aplicación de los principios 1, 2 y 3 en unidades espaciales que puedan constituirse en comunas en los términos que para el efecto establece la Ley. 3. En aquellos casos donde colinden áreas urbanizadas con áreas aptas para la urbanización, considerar aquellas en la delimitación de éstas. 4. Preparar un instructivo sobre la aplicación de todos los instrumentos de gestión asociada a disposición de las autoridades municipales y ciudadanos. 5. Llevar a cabo un programa de capacitación a las

Borrador TDR – Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

Principios	Definición – a qué se refiere	Actividades
	<p>un mayor control de los habitantes de su hábitat y entorno colectivo.</p> <p>Lo anterior supone:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseñar la comunidad para que albergue una población y tenga unos límites jurídicos que la hagan equivalente a la comuna para efectos electorales, del proceso de participación ciudadana, del sistema de planificación territorial y demás instituciones democráticas. • El municipio, por intermedio de su plan de ordenamiento territorial establece los usos generales y estructurantes que se darán en la comunidad, a la vez que permite establecer los usos del suelo locales por medio de procesos de gestión asociada. 	<p>organizaciones cívicas de los municipios acerca de los instrumentos de gestión asociada.</p>

Estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para un ordenamiento y desarrollo sostenible del territorio de la región metropolitana de Asunción, y la definición de acciones nacionalmente adecuadas de mitigación de impactos climáticos en el sector del transporte.

ANEXO 2: ACTORES QUE DEBERÁN SER INCLUIDOS EN EL PROCESO PARTICIPATIVO DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

A continuación se listan aquellas organizaciones cuyos representantes deberán ser invitados por la consultoría a ser parte del proceso participativo expuesto en esto términos de referencia.

Institución	
ADEC	Federación Paraguaya de la Producción, la Industria y el Comercio
Alianza Ciudadana para el Monitoreo del Proyecto Franja Costera (ACMPFC)	Gobernación del Departamento Central
Alter Vida	MAG
Asociación de Municipalidades del Área Metropolitana	MEC
Asociación Paraguaya de Arquitectos	Medios de Prensa
Banco Interamericano de Desarrollo	MIC
Cámara Paraguaya de la Construcción	ONG's involucradas o interesadas
CAPEI	OSC's involucradas o interesadas
CAPEL	POJOAYU
Centro de Apoyo a las Empresas	PROPARAGUAY
Centro Interdisciplinario de Derecho Social y Economía Política	SEAM
Centro Paraguayo de Ingenieros	Secretaría Nacional de Turismo
CERNECO	SETAMA
Colegio de Abogados del Paraguay	Sindicato de Periodistas del Paraguay
Colegio de Arquitectos del Paraguay	STP
Corporación para el Desarrollo de Asunción	Unión Industrial Paraguaya
Corporación REMA	Universidad Católica
FEDEM	Universidad Nacional de Asunción