

Términos de Referencia Solicitud de Bienes N°1198

para la contratación de servicios profesionales para el

“Análisis jurídico y técnico de las posibilidades viables de conformación de una entidad jurídica para la toma de decisiones y ejecución de proyectos para fortalecer la gobernanza urbana”

1 Objetivo de la contratación

La Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) ha suscrito un Contrato de Subvención con la Comisión Europea para la ejecución del proyecto denominado “mUEve – Movilidad Sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público, y Enverdecimiento y Equidad” (contrato número N2019/408-985). Complementariamente, la UNGL ha suscrito un acuerdo con VNG International y Fomento de San Sebastián para la ejecución del Proyecto mUEve entre julio de 2020 y julio de 2025.

Uno de los objetivos específicos de la acción es *“Fortalecer la gobernanza urbana mediante una instancia subregional de representación y participación de los 15 municipios para la toma de decisión y de ejecución de proyectos dentro del territorio”*, para ello se establece como resultado el desarrollo de mecanismos de gobernanza intergubernamental (horizontal y vertical) para el desarrollo y la implementación del Plan Sub-Regional.

El objeto de esta contratación es el análisis jurídico y técnico de los modelos de entidades o instancias intermunicipales que son viables en el país según el marco normativo vigente y las finalidades que tendría esta entidad en la gobernanza urbana multinivel. Este análisis además será un producto de aprendizaje, por lo que se requiere de una versión que pueda ser utilizada para ser publicada como una Nota Técnica o Memoria para consulta pública. Adicionalmente es necesario contar con el acompañamiento experto durante el proceso de divulgación y sensibilización con los diferentes actores

1.1 Justificación

La situación actual del transporte y movilidad en el Gran Área Metropolitana -GAM- refleja las carencias en materia de ordenamiento territorial. “Al no acompañar el crecimiento urbano con criterios de sostenibilidad, planificación de largo plazo y una institucionalidad articulada en favor del bienestar colectivo, se construyó un escenario insostenible, que ha mermado el positivo y relevante efecto que puede tener el transporte como un componente medular de la economía y la calidad de vida de la población.” (PEN 2018, p.229) En este sentido, la falta de ordenamiento territorial favorece patrones insostenibles de movilidad.

La baja densidad poblacional y el crecimiento urbano lineal y disperso, sin herramientas robustas de ordenamiento territorial, potenciaron la grave situación que hoy se vive en la GAM. La población se asentó lejos de los centros de empleo y debe trasladarse usando, básicamente, dos modalidades: i) un creciente grupo de ingresos medios y altos ha optado por medios individuales y no colectivos, lo que impulsa un aumento vertiginoso del parque automotor, y ii) la mayoría de las personas sigue utilizando el transporte público, que no tiene el diseño ni la eficiencia para ofrecer una mayor y mejor movilización. Esto sucede en el contexto de una infraestructura insuficiente para tantos vehículos y para modificar los insostenibles patrones actuales. Pese a que Costa Rica tiene una de las redes viales más densas de América Latina, sus principales carreteras de alta capacidad no cumplen con estándares mínimos. (PEN 2018)

En este contexto, es crucial buscar nuevas formas de gobernanza – intermunicipal y multinivel – que promuevan un mejor manejo de los territorios y que permitan una toma de decisiones más informada y ágil desde lo local y con impacto sobre las diversas dimensiones de un modelo de movilidad sostenible para la GAM. Pasan a ser elementos esenciales:

- Promover un desarrollo urbano orientado por el transporte, con los servicios de transporte público y medios no motorizados como ejes principales de movilidad.
- Fomentar el desarrollo vertical sobre el horizontal y los usos mixtos del suelo (residencial, comercial, servicios, industrial no contaminante) a lo largo de corredores de transporte público, con el propósito de aumentar la densidad urbana e incentivar un menor uso del vehículo privado.
- Adoptar medidas que garanticen prioridad de paso, facilidades de infraestructura y seguridad vial para la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta).
- En las áreas por urbanizar, incorporar el criterio básico de accesibilidad.
- Crear espacios públicos que estimulen una activa convivencia urbana.
- Organizar los flujos de carga y descarga de manera que no entorpezcan el tránsito.” (PEN 2018, p.255)

Sumado a lo anterior, la implementación de un modelo de movilidad sostenible también pasa por el tema de desbloquear nudos de gobernanza en el sector de transporte y el desarrollo de un sistema de transporte público masivo, eficiente e interconectado, que desestime el uso del vehículo privado. Para ello, se requiere:

- “Crear redes integradas de transporte público masivo, potenciadas con corredores de alto rendimiento, redes multimodales y nodos de intercambio que propicien mayor cobertura y accesibilidad. Esto implica avanzar en las áreas de ‘sectorización’ y ‘troncalización’, establecer rutas intersectoriales y carriles exclusivos en el servicio de autobuses, así como desarrollar opciones más eficientes, como los trenes rápidos de pasajeros.

- Mejorar la calidad del servicio en varios aspectos: atención al cliente, información para los y las usuarias, comodidad, seguridad, tiempos, intermodalidad y conectividad, infraestructura de acceso, optimización de intervalos y medición de la experiencia de usuario.
- Fortalecer la fiscalización de la operación y el servicio en general.
- Aplicar un sistema tarifario integrado (pago electrónico) y equitativo.
- Consolidar iniciativas contra las amenazas de acoso y agresión que sufren las mujeres en el transporte público y las calles.” (PEN 2018, p. 256)
- Habilitar la creación y fortalecimiento de redes de espacios verdes y su conectividad, parques naturales urbanos, corredores biológicos interurbanos, reservas y otros espacios para la restauración paisajística con el fin de regenerar y mejorar los índices de biodiversidad de la ciudad, para que esta sea mucho más comfortable, saludable y atractiva para la población que la habita.

También cabe mencionar que “(...) las tendencias constructivas de las últimas tres décadas están llevando al agotamiento de los terrenos aptos para urbanizar en la GAM. Este fenómeno se explica por las características del marco regulatorio existente, así como por factores geográficos y de mercado.” (PEN 2018, p. 159)

El Plan Regional de Desarrollo Urbano de la GAM, de 1982 (Plan GAM 82), estableció un “anillo de contención” que definía una zona de 42.200 hectáreas para el desarrollo urbano y 152.500 hectáreas de “zona especial de protección”. Sin embargo, este plan no se vio acompañado de las herramientas técnicas, jurídicas e institucionales para hacer efectiva esa regulación, “... ni para seguir un esquema de ordenamiento territorial dentro o fuera del límite fijado. El 75% de las viviendas ubicadas dentro del anillo es horizontal, es decir, rápidamente el suelo fue ocupado por edificaciones de uno o pocos pisos y en baja densidad. En consecuencia, la proporción construida en esa zona pasó de 49,7% en 1986, a cerca de 82,1% en 2018, lo que deriva en el agotamiento de la tierra libre cerca de los centros de las ciudades.” (Ibid. p. 159)

Finalmente, es “... de esperar que el espacio libre dentro del anillo se agote, de no destinarse recursos a suministrar servicios urbanos para las zonas actualmente menos atractivas. (...) a la larga el desarrollo denso (construcciones verticales) en el centro será la única solución viable para satisfacer la demanda de albergue de la población de la GAM, y se hace también necesario un uso más intensivo del suelo en algunas áreas de la ciudad. Ese tipo de desarrollo, acompañado de una visión integrada, podría favorecer la reducción de los impactos ambientales y sociales que han tenido las tendencias de las décadas anteriores.” (Ibid. p. 159)

El principal reto para atender las necesidades mencionadas es el déficit de acuerdos, normativa, instrumentos y mecanismos para una gobernanza urbana intermunicipal y multinivel. Adicionalmente, se carece de un marco institucional apropiado a escala del área metropolitana, y no existe un mecanismo de planificación urbana a nivel subregional.

Sumado a esto, existen grandes brechas de recursos y capacidades entre los gobiernos locales, especialmente en términos técnicos de planificación urbana y análisis de datos para la toma de decisiones. Es necesario, romper con la fragmentación actual en la representación de los gobiernos locales para la gestión de proyectos a nivel subregional, así como integrar en el proceso a las instituciones del gobierno central y los sectores privado y financiero de forma representativa hacia el mejor interés e impacto subregional.

Estas deficiencias de gobernanza van de la mano con los problemas que percibe la población, vinculadas al desarrollo de las áreas donde vive, trabaja, estudia y se moviliza. Estos problemas se acentúan para las poblaciones más vulnerables, que, al contar con menos recursos y privilegios de ubicación, tienen menor acceso a servicios públicos básicos y amenidades urbanas.

Estos problemas de gobernanza afectan el potencial de reactivación económica, prosperidad e innovación de la región y de la nación. Las limitaciones existentes restringen las acciones en escalas de mayor conveniencia para el desarrollo socio económico, las alianzas estratégicas entre actores para la eficiencia en la gestión y ejecución y la consecuente formulación de soluciones más innovadoras.

La gestión fragmentada del suelo urbano, residuos, recursos naturales y energéticos, propia de la ausencia de esquemas eficientes de gobernanza, suponen una presión creciente con respecto al medio ambiente y la resiliencia en el área metropolitana. La gestión integrada del territorio en este sentido es crucial para la sostenibilidad medioambiental, así como para la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático.

La movilidad sostenible y el desarrollo urbano estratégico son vectores de dinamización de acciones concertadas por parte de los ministerios e instituciones sectoriales y los gobiernos locales. En el marco de un proyecto como el tren metropolitano de pasajeros y sus sucesivas etapas de modernización, que recorrerá, activará y enlazará directamente a 15 cantones de la GAM, se visualiza una excelente oportunidad para, a partir de un proyecto de transporte masivo, realizar una transformación y mejora del modelo de desarrollo urbano, de la movilidad, de la normativa y gobernanza en el área de influencia específica y directa del proyecto del tren metropolitano de pasajeros, actual y modernizado.

En agosto del 2018, como parte de los objetivos de la administración Alvarado Quesada, se crea la Mesa Técnica Multinivel para el Desarrollo Orientado al Transporte (MTM). El objetivo principal de la MTM es definir y habilitar las condiciones de planificación urbana y territorial necesarias para generar Desarrollo Urbano Orientado al Transporte en el área de influencia del tren metropolitano de pasajeros, con miras a la implementación del proyecto del Tren Eléctrico y conceptualizado como proyecto estratégico del gobierno, no solo para reestructurar el sistema de transporte y movilidad del Gran Área Metropolitana, sino para el desarrollo urbano y territorial sostenible.

En la MTM participan las instituciones de gobierno nacional vinculadas a la planificación urbana, transporte, gestión de suelo y ordenamiento territorial – MIVAH, INVU, IFAM, MINAE, MOPT, INCOFER, MICITT, CTP, Ministerio de Hacienda y Registro Nacional –, los gobiernos locales, representados en las 15

municipalidades¹ que forman parte del derecho de vía del tren metropolitano de pasajeros y la UNGL, la Cámara de la Construcción, el Consejo de Desarrollo Inmobiliario, la Cámara de Comercio, el Consejo Nacional de Personas con Discapacidad, cooperación externa – GIZ, BID, Instituto Lincoln, AECID, entre otras – y academia.

A partir de lo anterior, la MTM busca consolidar un espacio y metodología de trabajo multinivel, donde, a partir de la integración de capacidades y competencias a nivel nacional y local, públicas y privadas de las entidades que la conforman, se generen las condiciones necesarias para el Desarrollo Urbano Orientado al Transporte. Para ello, cada mes, desde la creación de la MTM, todos los involucrados participan de sesiones de trabajo donde se desarrollan conceptos técnicos relacionados al Desarrollo Urbano Orientado al Transporte, desarrollo y planificación urbana, gestión de suelo, movilidad urbana, regeneración del paisaje y biodiversidad en áreas urbanas, entre otros. Asimismo, se desarrollan ejercicios prácticos y de cocreación cuyo fin es definir condiciones y lineamientos consensuados para el desarrollo de la zona de influencia del tren metropolitano de pasajeros y sus sucesivas etapas de ampliación y modernización, incluyendo la implementación del proyecto del Tren Eléctrico.

Estos esfuerzos buscan consolidar, entre otros complementarios, tres productos estratégicos, que incluyen un Plan Intermunicipal – o plan maestro del área de influencia –, mapas de renovación urbana integrados a los planes reguladores de los 15 cantones y planes proyecto de renovación urbana para cada una de las municipalidades. La elaboración de estos productos, así como el fortalecimiento de las capacidades de las municipalidades, el desarrollo de mecanismos de gobernanza efectivos, el diseño y ejecución de procesos participativos requiere de apoyo externo de alto nivel, dada la complejidad de estos.

Ante este panorama, las 15 municipalidades, con el apoyo de las instituciones de gobierno central que forman parte de la MTM y representados por la UNGL, deciden articular esfuerzos y postulan una propuesta para el Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Subregional y Multinivel a la Acción “MUEVE: Movilidad Sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público, y Enverdecimiento y Equidad”. La postulación de la propuesta se fundamenta en el “Convenio marco de cooperación intermunicipal para el desarrollo de lineamientos de planificación territorial y desarrollo urbano, y el desarrollo de infraestructura municipal complementaria al proyecto de tren eléctrico del Gran Área Metropolitana”, suscrito por las 15 municipalidades en diciembre de 2018. Esta propuesta fue elaborada por la UNGL y la ANAI, con el apoyo decisivo del Despacho de la Primera Dama, el aval de los 15 gobiernos locales y la cooperación con autoridades nacionales relevantes para la Acción, como el IFAM, INVU y MIVAH. Asimismo, contó con gran apoyo de Fomento de San Sebastián y VNG International, como socios internacionales.

¹ Municipalidades de Paraíso, Oreamuno, Cartago, La Unión, Curridabat, Montes de Oca, San José, Goicoechea, Tibás, Belén, Santo Domingo, San Pablo, Heredia, Flores y Alajuela.

En 2018, la propuesta final es presentada por el consorcio UNGL, ANAI, FSS y VNG ante la Unión Europea, quién le otorga la aprobación de subvención mediados de 2019; la firma del contrato de subvención ocurre a finales de 2019 y la ejecución de la Acción empieza en julio de 2020.

La lógica de intervención de esta Acción deriva del compromiso fuerte de las partes interesadas para cambiar el tejido urbano y, por ende, necesariamente cambiar el modelo de gobernanza y la gestión del territorio, que se restringe a los límites cantonales, o sectoriales.

En este contexto, se prioriza desarrollar **mecanismos de gobernanza intergubernamental – horizontal intermunicipal y vertical multinivel –**, **mecanismos de participación de los sectores privado y financiero y mecanismos inclusivos y equitativos de participación ciudadana. Además, se busca desarrollar el Plan Intermunicipal (subregional) de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte y los Planes Proyecto de Renovación Urbana y las mejoras en infraestructura.**

El proyecto MUEVE pasa a ser un elemento catalizador de un diálogo constructivo entre actores públicos y privados en el ámbito estatal y local, dentro de un interés compartido por promover un desarrollo integral que combine y articule la implementación de políticas nacionales en el territorio con las iniciativas de los gobiernos locales que lo componen. La Acción se enfoca sobre el interés de las instituciones nacionales implicadas en mejorar los esquemas de desarrollo urbano sostenible en colaboración con los gobiernos locales.

El proyecto MUEVE se presenta como un mecanismo central para la generación de territorios habilitantes para la puesta en valor del tren metropolitano de pasajeros como vector de desarrollo urbano.

1.2 Marco de referencia

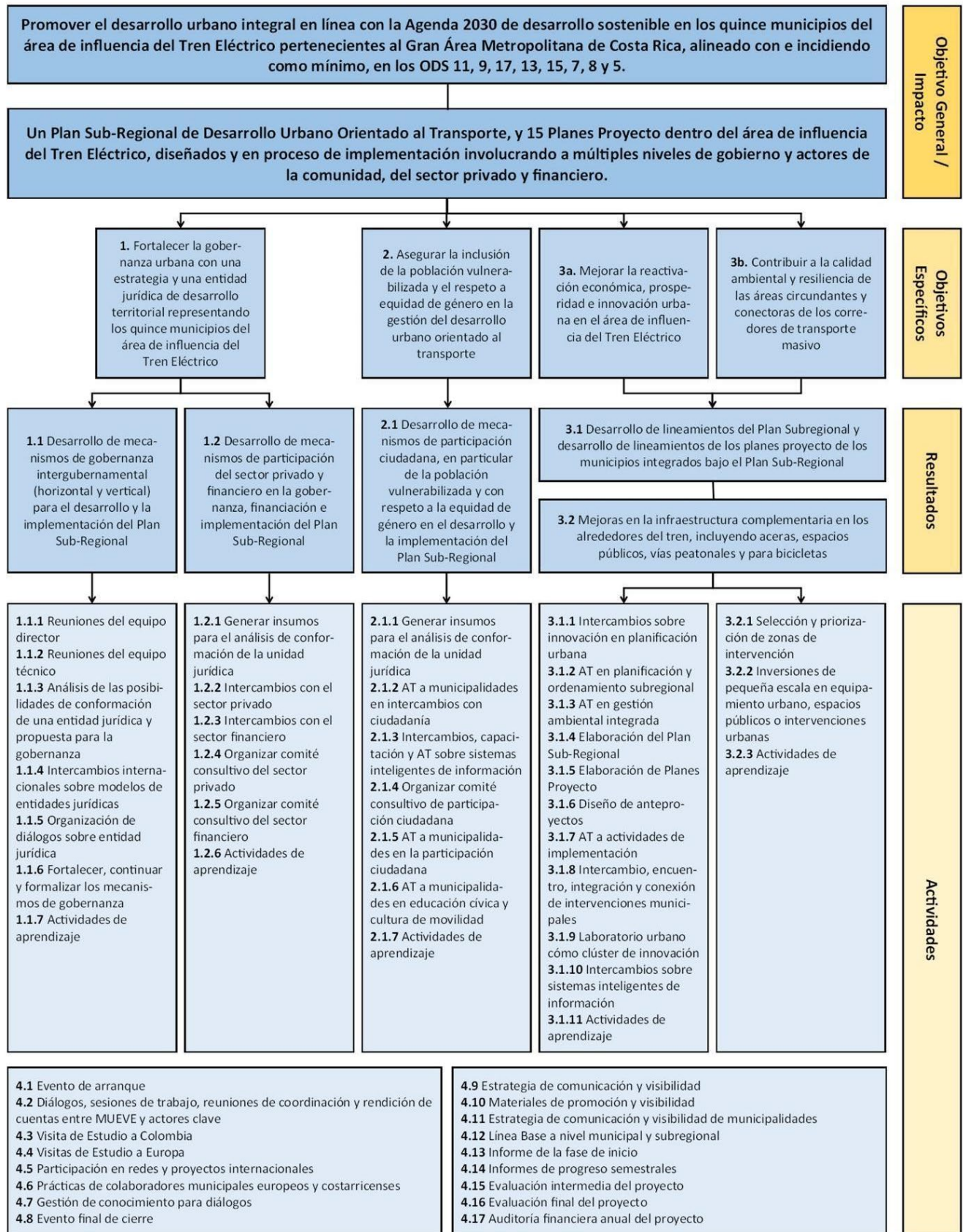
1.2.1 Proyecto MUEVE

La lógica de intervención de esta Acción deriva del compromiso fuerte de las partes interesadas para cambiar el tejido urbano y, por ende, necesariamente cambiar el modelo de gobernanza y la gestión del territorio, que se restringe a los límites cantonales, o sectoriales.

En este contexto, se prioriza desarrollar mecanismos de gobernanza intergubernamental – horizontal intermunicipal y vertical multinivel –, mecanismos de participación de los sectores privado y financiero y mecanismos de participación ciudadana equitativos e inclusivos. Además, se busca desarrollar el Plan Intermunicipal de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte y los Planes Proyecto Urbanos y las mejoras en infraestructura que además sean inclusivos, equitativos y resilientes.

La siguiente figura muestra las relaciones entre actividades, resultados, objetivos específicos, objetivo general y el impacto esperado.

Figura 1. MUEVE: Marco de resultados



2 Detalle de las tareas de la persona consultora

La persona o equipo consultor contratado debe cumplir con las siguientes tareas:

- 2.1 Analizar desde el punto de vista jurídico y técnico las posibilidades que tienen los 15 municipios para conformar una entidad o instancia intermunicipal para fortalecer la gobernanza urbana multinivel. Considerando:
 - a. Marco legal aplicable (legislación y jurisprudencia) y estado actual del esquema competencial de los actores implicados.
 - b. Identificación de marcos jurídicos de actuación – imputación bajo el esquema de persona jurídica, sea mediante la institución o la constitución, y análisis de su idoneidad competencial (ventajas y desventajas) según las características del proyecto, así como los riesgos asociados. Para el análisis de las figuras jurídicas deberá considerarse al menos:
 - Forma de administración y organización
 - Aspectos económicos y tributarios
 - Control presupuestario
 - Aspectos políticos (proceso de aprobación y roles durante la ejecución, dependencia de procesos políticos, etc.)
 - Analizar la necesidad de presentar un Proyecto Ley que le de las potestades legales a los mecanismos gobernanza propuestos y en caso de ser necesario elaborar un primer borrador del mismo.
 - Las facultades de la entidad para desarrollar proyectos de inversión y conformar alianzas público privado.
 - Las posibilidades de recibir financiamiento de las municipalidades, de cooperación internacional, de fondos de capital privado, entre otros.
 - Las condiciones habilitantes necesarias para que la entidad sea operativa, y los plazos probables para completar el proceso.
 - Considerar los requerimientos urbanísticos y de planificación de forma legal
 - Considerar en el análisis las experiencias como las federaciones municipales, la Agencia Intermunicipal del Río María Aguilar, la SPEM Inmobiliaria e Infraestructura San José S.A.
 - c. Contrastar lo anterior con las buenas prácticas de al menos los países socios del Proyecto: Países Bajos, España y Colombia.

Se espera que este análisis incluya tanto la revisión documental, como entrevistas/consulta a actores clave como autoridades de las federaciones municipales, Contraloría General de la República, Procuraduría General de la República, Socios Internacionales del Proyecto, entre otros.

- d. Discusión y ajuste de la propuesta de acuerdo con los resultados de otras consultorías en curso, estrategia de Comunicación Política, Consultoría para inclusión del sector privado, y la elaboración de la Línea base.

- e. Diseño e implementación de un proceso participativo para presentar y validar los resultados de este análisis con el Comité Directivo del Proyecto mUEve (representación de las 15 alcaldías y presidencias municipales).
 - Elaboración participativa y validación con el Comité Director de una hoja de ruta crítica para la conformación y gestión de la entidad o instancia intermunicipal, considerando:
 - Recomendación de persona jurídica y figura administrativa (Junta directiva, gerencia, etc).
 - Análisis de ventajas y desventajas.
 - Estimación del costo de conformación y operación de la entidad
 - Sugerencia del proceso que tendría que seguirse para conformarla, requerimientos, decisiones, acuerdos, etc.
 - Borrador general del marco normativo regulatorio que tendría la instancia (Estructura organizacional, Fin y objetivos, duración, representatividad de cada uno de los miembros, Derechos y obligaciones de los socios, mecanismos de toma de decisiones, reglas de incorporación nuevos municipios, recursos necesarios para el funcionamiento, aportes de capital de cada municipalidad, entre otros).
- f. Elaboración de un informe del proceso y resultados del análisis para publicación y divulgación, tipo nota técnica o memoria.
- g. Elaboración de material para sensibilización y aprendizaje sobre los procesos de gobernanza urbana a nivel intermunicipal e interinstitucional.
- h. Acompañamiento al proyecto mUEve para la comunicación, divulgación y posicionamiento de la propuesta con las municipalidades beneficiarias e instituciones involucradas en el proceso.

3 Productos esperados

Se espera que durante la ejecución de la consultoría se entreguen los siguientes productos:

- Plan de trabajo.
- Informe preliminar del análisis jurídico y técnico, lista de personas consultadas y propuesta/diseño de proceso de revisión y validación con el Comité Director.
- Informe final, con el análisis validado con el Comité Director, síntesis del proceso participativo y recomendaciones.
- Incorporación a la propuesta de los resultados de otras consultorías del proyecto.
- Hoja de ruta crítica comentada para el establecimiento de la entidad.
- Elaboración de la nota técnica o memoria para divulgación del proceso
- Informe del proceso de acompañamiento para la comunicación y posicionamiento de la propuesta ante beneficiarios e instituciones involucradas.

4 Perfil de la persona consultora

Se espera contar con una persona especialista en derecho con experiencia vinculada al tema de la consultoría. Todos los requerimientos relacionados a la experiencia deben ser demostrados por medio de certificación de experiencia, constancias, órdenes de compra, contratos como documentos comprobatorios y/o declaración jurada notarial. Específicamente se requiere:

Cualificaciones y competencias

Experiencia profesional en:

- Derecho administrativo.
- Corporaciones municipales existentes en el país.
- Entorno municipal respecto a las alianzas público-privadas y de la cooperación internacional.
- Gobernanza actual de la planificación urbana a nivel local y nacional.

Requerimientos de admisibilidad: experiencia profesional general

- Persona con título de licenciatura universitaria en derecho.
- Mínimo quince (15) años de experiencia profesional
- Experiencia mínima de diez (10) años en materia de formulación de normas jurídicas y experiencia en tramitación de proyectos de ley.
- Incorporado y al día en Colegio Profesional respectivo, sin excepción.
- Inscrito y al día con la CCSS.
- Inscrito y cumplir con los requerimientos del registro de proveedores.

Requerimientos de evaluación: experiencia profesional específica

- Con experiencia en Asesoría y Consultoría Legal.
- Con experiencia en contratación administrativa.
- Con experiencia en materia municipal
- Con conocimientos, experiencia o puestos de dirección en planificación urbana local o derecho urbanístico.

5 Supervisión y enlaces técnicos

La persona contratada coordinará sus actividades con la Coordinación del Proyecto MUEVE, así como con el área de Cooperación Internacional y la Dirección Ejecutiva de la UNGL. También trabajará en coordinación con el personal de comunicación de la UNGL y los socios VNG y Fomento de San Sebastián.

La Coordinación del Proyecto MUEVE será responsable de supervisar las labores de la persona consultora y en coordinación con el área de Cooperación Internacional se aprobarán los entregables y los respectivos pagos de honorarios.

6 Duración y forma de pago

La consultoría tiene una duración doce (12) meses a partir de la firma del contrato y un monto máximo para la contratación de \$23.300,00. Los pagos de honorarios serán efectuados contra la presentación y aprobación de los siguientes entregables:

Entregables	Fecha aproximada	Porcentaje de pago
Plan de Trabajo	Mes 1	10%
Análisis jurídico borrador	Mes 3	30%
Informe interno con el detalle del proceso participativo	Mes 5	20%
Hoja de ruta para establecimiento de la entidad	Mes 8	20%
Informe para publicación Informe de acompañamiento	Mes 11	20%
Total		100%

7 Criterios de selección

Los criterios de selección serán los siguientes:

- I. Requisitos de admisibilidad:
- II. Experiencia general de persona experta
- III. Requisitos de evaluación:
 - a) Precio,
 - b) Experiencia específica de persona experta

El puntaje asignado a los diferentes aspectos que se evalúan se establece según se detalla a continuación:

ÍTEMS POR EVALUAR	PUNTAJE	PUNTAJE MÁXIMO
A. Precio	30	30
B. Experiencia laboral específica de persona experta	70	70
B.1 Con experiencia en Asesoría y Consultoría Legal	15	15
B.2 Con experiencia en contratación administrativa.	15	15
B.3. Con experiencia en materia municipal	20	20
B.4. Con conocimientos, experiencia o puestos de dirección en planificación urbana local o derecho urbanístico.	20	20
Total	100	100

El puntaje mínimo para una adjudicación es de 80 puntos.

7.1 Evaluación de precio (30 puntos)

La evaluación del precio se hará en forma inversamente proporcional. Al menor precio ofrecido se le dará el mayor puntaje definido para esta característica; los cálculos se realizarán usando la siguiente fórmula:

$$\text{Precio} = \frac{[\text{Monto oferta menor precio}] \times 30}{[\text{Monto oferta considerada}]}$$

7.2 Experiencia laboral específica de la persona consultora (70 puntos)

La distribución de puntaje para la experiencia laboral, se hará según se especifica para cada rubro, y de acuerdo con los años de experiencia indicada en cada caso y demostrada por medio de certificación de experiencia, constancias, órdenes de compra, contratos como documentos comprobatorios y/o declaración jurada notarial.

B.1 Con experiencia en Asesoría y Consultoría Legal	Puntaje
0-10 años	5 puntos
11-15 años	10 puntos
Más de 15 años	15 puntos

B.2 Con experiencia en contratación administrativa.	Puntaje
0-5 años	5 puntos
5-10 años	10 puntos
Más de 10 años	15 puntos

B.3. Con experiencia en materia municipal	Puntaje
0-4 años	5 puntos
5 años	10 puntos
Más de 5 años	20 puntos

B.4. Con conocimientos, experiencia o puestos de dirección en planificación urbana local o derecho urbanístico.	Puntaje
0-4 años	5 puntos
5 años	10 puntos
Más de 5 años	20 puntos

Karla Rojas Pérez,
Encargada de proceso de relaciones internacionales y cooperación internacional.
Unión Nacional de Gobiernos Locales.

Karen Porras Arguedas.
Directora Ejecutiva.
Unión Nacional de Gobiernos Locales.