

Términos de Referencia

Promoción de la Movilidad Urbana Sostenible en Uruguay Subcoordinador Local al proceso de la NUMP

Línea de servicio:	Políticas y Programas Nacionales para la Movilidad Urbana (NUMPs)
País / ciudad asociada:	Uruguay
Número de proyecto:	17.2201.6-005.01
Fecha:	22 enero 2021

Índice

Parte A: Información general del proyecto	2
Parte B: Información sobre la contratación	3
1 Objetivos de la contratación y alcance de la consultoría	3
1.1 Responsabilidades.....	3
1.2 Tareas:.....	3
2 Recursos de expertos esperados	4
3 Organización de los servicios - gestión de proyectos	5
4 Programa estimado	6
5 Evaluación de las ofertas	7
Parte C: Anexos de información complementaria	8
Anexo 1 - Requisitos generales para entregables	8
Anexo 2 - Detalles de la presentación de la propuesta.....	10
Anexo 3: Información Específica del país.....	11
Anexo 4: Participación de las partes interesadas.....	12

Parte A: Información general del proyecto

El objetivo del proyecto Promoción de la Movilidad Urbana Sostenible en Uruguay (NUMP por sus siglas en inglés – National Urban Mobility Policy) es fortalecer capacidades en la planificación de la movilidad urbana sostenible y sentar las bases para una Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible mediante un programa de alcance nacional que incluye el desarrollo de instrumentos técnicos, regulatorios y financieros.

El proyecto inició en Octubre 2018 y se encuentra en su fase final de diseño detallado.

Principales resultados esperados del proyecto:

1. Incorporar la movilidad sostenible en instrumentos de ordenamiento territorial y otros instrumentos relativos a la movilidad.
2. Elaborar normativas y estándares para nuevas tecnologías.
3. Desarrollar herramientas financieras para promover y acelerar la inversión pública y privada para la electrificación vehicular eléctrica.
4. Fortalecer capacidades en actores públicos y privados respecto a la movilidad sostenible.

Principales productos del proyecto:

1. Política de Movilidad Urbana Sostenible (insumos ya recogidos en metodologías participativas; pendiente borrador de documento y acuerdos institucionales).
2. Programa Nacional de Promoción de la Movilidad Urbana Eléctrica (Mecanismo de financiamiento para la electro-movilidad, en preparación llamado de consultoría).
3. Diagnóstico de la situación de la movilidad en 5 ciudades de Uruguay. Diagnóstico se realizó mediante diez talleres, con actores públicos y privados (ya ejecutados). [Link a resumen](#). Encuestas origen-destino en algunas de las ciudades del diagnóstico, en proceso.
4. Guía Técnica para incorporar criterios de Movilidad Urbana Sostenible a la planificación territorial urbana (en desarrollo).
5. Guía Técnica para la movilidad urbana eléctrica (en preparación llamado de consultoría)

Localización: El proyecto se desarrolla con el nivel nacional de gobierno en Uruguay

Contraparte líder:

El proyecto es liderado por un equipo multisectorial llamado “Grupo de Trabajo del Proyecto” (GTP). Este GTP está compuesto por las siguientes instituciones: Ministerio de Industria, Energía, Minería (MIEM) – Dirección Nacional de Energía, Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MVOT) - Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial (DINOT) , Ministerio de Ambiente (MA) – Dirección de Cambio Climático, Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

Socios del proyecto:

1. Gobiernos Departamentales
2. UTE – Empresa Eléctrica Pública

3. Grupo Interinstitucional de Eficiencia Energética en el transporte (MIEM, MVOT, MA, MEF, MTOP, ANCAP, UTE, IM, Congreso de Intendentes y Oficina de Planeamiento y Presupuesto OPP)
4. Agencia implementadora: Cooperación Internacional Alemana - GIZ.

Parte B: Información sobre la contratación

1 Objetivos de la contratación y alcance de la consultoría

1.1 Responsabilidades

El objetivo principal de esta asignación es la gestión del proyecto, su acompañamiento y facilitar la elaboración de la Política de Movilidad Urbana Sostenible, incluyendo su redacción:

- Gestión del proceso de desarrollo del proyecto en apoyo al GTP en Uruguay facilitando la convergencia entre las partes interesadas en el proceso de elaboración de la PMUS. Esto desde la perspectiva de un “Coordinador de proyecto” (Project manager).
- Gestión del apoyo técnico de consultores y consultorías en el desarrollo del Proyecto. Desde la perspectiva de ejercer como contraparte en la implementación de las consultorías desarrolladas por otros, integrar los insumos en la elaboración de la política y coordinar la comunicación del/los consultores con el GTP durante su desarrollo.
- Redacción de borradores de la PMUS

Esta consultoría será en apoyo a la GIZ en Alemania y Santiago de Chile a distancia y al GTP en Montevideo presencial/virtual según las condiciones sanitarias. Se espera que mantenga un estrecho contacto con el GTP en un ritmo de trabajo y coordinación semanal.

1.2 Tareas:

1. Gestión y Coordinación

- Elaborar borradores de términos de referencia para las consultorías que aún no se han contratado y finalizar borradores que se encuentran en elaboración,
- Deberá apoyar y dar seguimiento a los procesos de consultorías en curso y apoyar la ejecución y dar seguimiento a las consultorías locales e internacionales que se contraten. Esto implica el seguimiento de los planes de trabajo, coordinación de reuniones entre los consultores y el GTP, gestión de visto bueno del GTP a los productos entregados por consultores y verificar que haya coherencia entre las consultorías en su conjunto.
- Apoyar en la planificación y en el monitoreo de la implementación del Proyecto NUMP, en sus componentes técnicos. Hacer seguimiento mediante la carta Gantt de planificación existente, ajustarla y actualizarla en conjunto con el GTP y GIZ.

II. Trabajo en redes y cooperación

- Mantener el trabajo interinstitucional que se ha venido desarrollando.
- Organizar talleres y eventos participativos involucrando actores claves, así como eventos para el desarrollo de capacidades.
- Involucrar los actores claves y considerar sus contribuciones en el proceso de diseño de la política, incluyendo los sectores público y privado, a la academia y la sociedad civil
- Asegurar vínculos metodológicos y sinergias con otros proyectos a nivel nacional (tales como MOVÉS, Estrategia de Ciudades Sostenibles DINOT, proyecto regional MOVE) y

con los proyectos de movilidad urbana en la red de proyectos EUROCLIMA+ a nivel regional.

- Asegurar que el desarrollo del Proyecto y la participación/contribución de los actores claves sea sostenible y eficiente
- Facilitar que las principales partes interesadas acuerden los contenidos que formarán parte de la PMUS.

III. Gestión del Conocimiento

- Sistematizar la información recabada en reuniones y/o talleres que se desarrollen entre las partes interesadas e intercambiar la información con el GTP y la GIZ
- Preparar reportes y material para presentaciones del proyecto

IV Redacción de la Política

- Redacción de un borrador de documento de Política de movilidad urbana sostenible a partir de los insumos generados en los talleres participativos y en apoyo al GTP. Esto implica la interacción con el GTP en pasos a definir, para llegar a un borrador de Política a presentar a las autoridades nacionales.

Los requisitos generales para los entregables se detallan en el Anexo 1.

2 Recursos de expertos esperados

Se espera que el consultor cumpla con las características aquí señaladas:

- Profesional con experiencia en gestión pública, diseño y/o implementación de políticas públicas y en alguno de los siguientes sectores: movilidad, medio ambiente, planificación territorial, con al menos 10 años de experiencia en las áreas de interés (excluyente). Deberá contar con título de ingeniero/a, arquitecto/a, urbanista, geógrafo/a, economista, politólogo/a o sociólogo/a y se valorará estudios y experiencia en transporte, planificación urbana, economía o medio ambiente. Deseable el grado de especialización de magister en alguna de las áreas de interés para esta consultoría.
- Deberá tener experiencia de trabajo con al menos alguno de los actores y las instituciones que son relevantes para el desarrollo y futura implementación de la PMUS, así como estar familiarizado con la normativa general y las condiciones técnico/económicas de la movilidad urbana en Uruguay.
- Deberá tener experiencia en redacción de documentos públicos que requieren aprobación técnica y política tales como Estrategias, Políticas, Planes, o similares.
- Es esperable que tenga experiencia en gestión de proyectos y habilidad para coordinar consultorías desarrolladas por otros en un rol de contraparte.
- Deberá tener experiencia laboral de la gestión pública en Uruguay y/o la región en los ámbitos de movilidad sostenible y/o mitigación del cambio climático.
- Deberá tener habilidades comunicacionales, de articulación interpersonal e interinstitucional, trabajo en equipo y liderazgo técnico, estructura de trabajo y análisis.
- Deberá tener manejo del idioma español (excluyente) y deseable dominio del idioma inglés.

4 Programa estimado

Fecha tentativa de comienzo del proyecto: 15 marzo 2021

Duración de la asignación: 10 meses calendario

Se espera que el consultor tenga una dedicación de 5 medias jornadas o 25 horas semanales durante un periodo de 10 meses aproximadamente.

La facturación debe ser procesada como se indica a continuación:

Actividad	Días trabajados/ periodo de 2 meses	Fecha estimada pago
20 % del presupuesto total	27 DT	30 abril 2021
20 % del presupuesto total	28 DT	30 junio 2021
20 % del presupuesto total	27 DT	30 agosto 2021
20 % del presupuesto total	27 DT	20 octubre 2021
20 % del presupuesto total	28 DT	Pago final en enero 2022
total	163 DT	

Nota.- La naturaleza de la relación contractual que vincula a los firmantes, es de servicios, de carácter civil-comercial, a cambio de un pago por el servicio, siendo aplicable la **normativa legal vigente de Derecho Privado (Civil y Comercial, según corresponda)**. No se reconoce obligaciones más allá de lo establecido por este contrato, sus anexos y adendas. Por ello son de exclusiva responsabilidad del contratista su seguridad personal, y los seguros que puedan cubrir los riesgos de enfermedad, riesgos profesionales, pensiones o jubilaciones, tanto de él mismo como lo correspondiente a los derechos socio-laborales de los operarios o ayudantes de su dependencia.

5 Evaluación de las ofertas

Criterio	Puntaje
Comprensión de la Convocatoria: Comentarios sobre los términos de referencia	10
Metodología: Implementación del módulo y presentación de actividades	5
Cronograma de trabajo: Plan de trabajo – estrategia de implementación	5
Experiencia Profesional: Proyectos/experiencia de referencia relevantes en los últimos 10 años	15
Formación: Posgrados vinculados a las áreas de interés CV (máximo 3 páginas)	15
Entrevista personal	20
Total	70

Oferta Económica

Las ofertas económicas corresponderán al 30% del total del puntaje.

El puntaje se asignará de la siguiente manera

Menor valor ofertado = 100 puntos

Puntaje ofertas = (Valor ofertado x 100 puntos) / menor valor ofertado

Puntaje final de las ofertas

El puntaje final será calculado de la siguiente manera:

Puntaje técnico x 70% + Puntaje económico x 30%

Las entrevistas se programarán únicamente con las 3 propuestas de mayor puntaje alcanzado.

El contrato se adjudicará a la propuesta que obtenga mayor puntaje. En caso de que el proponente que obtenga el mejor puntaje no pueda formalizar el contrato, se adjudicará el contrato al segundo lugar, si GTP y GIZ están de acuerdo.

Parte C: Anexos de información complementaria

Anexo 1 - Requisitos generales para entregables

Los elementos estructurales de los reportes normalmente incluyen, si procede:

- Página de título
- Resumen ejecutivo (antecedentes, objetivo y alcance, metodología, estructura de los documentos, resultados principales, conclusiones y recomendaciones)
- Índice
- Introducción (antecedentes, objetivos, alcance, metodología, estructura)
- Experiencias (nacionales/internacionales)
- Metodología
- Los resultados (análisis detallado e interpretación de los resultados)
- Conclusiones y recomendaciones
- Bibliografía
- Anexos

Reportes: El consultor presentará un reporte cada vez que termine una reunión o grupo de reuniones con el GTP y el grupo ampliado de actores. Los avances deberán ser coherentes con la información recopilada. Éstos deberán incluir una pequeña descripción textual de las actividades realizadas, Deberán contener las reflexiones y análisis de la etapa, entregando recomendaciones para la siguiente etapa.

Al término de la asignación, se deberá entregar el conjunto completo de datos en bruto y la información recopilados, además de cualquier dato procesado acumulado, en un dispositivo de almacenamiento adecuado y estructurado correctamente, para uso posterior en otros módulos.

Los entregables solo se considerarán completos cuando contengan los siguientes elementos/características:

- Los productos se mencionan en estos términos de referencia
- Todas las figuras y los gráficos formateados, de manera que se puedan leer en blanco y negro (estos deberán ser entregados en un archivo separado que presente una figura o un gráfico por página, y seguir la misma numeración y orden en que aparecen en el texto; si el gráfico se realizó originalmente en Excel, el archivo debería contener todos los cálculos y fórmulas, y una explicación clara de las metodologías y los cálculos realizados).
- Todas las tablas (estas deberían ser entregadas en un documento Excel que contenga una tabla por hoja, y seguir la misma numeración y orden en que aparecen en el texto. El archivo también debería contener todos los cálculos y fórmulas, y una explicación clara de las metodologías y los cálculos realizados).
- Todas las imágenes (en archivos separados y con la misma numeración y orden en que aparecen en el texto). La resolución mínima de las imágenes debería ser: mínimo 300 dpi/ mínimo 3 megapíxeles; idealmente 7 megapíxeles y con autorización para derechos de distribución.

Los reportes enviados se remitirán al GTP y al asesor principal de GIZ. El asesor coordinará los comentarios del país/ciudad asociada o la aceptación generalmente dentro de 4 semanas después de la entrega. El consultor deberá entregar versiones revisadas del reporte específico hasta la aprobación del asesor principal de GIZ, quien coordinará con el GTP en Uruguay.

Los reportes preliminares y reportes finales deben incluir un mínimo de 10 imágenes/visualizaciones de conceptos claves (por ejemplo: organigramas, tablas, mapas, flujos de proceso, etc.) realizados por profesionales (terceros especializados) con el fin de apoyar la comprensión de los resultados y las recomendaciones del análisis.

Los requisitos mencionados anteriormente respecto al contenido del reporte (o los reportes) deben ser considerados requisitos mínimos. Sin embargo, la versión final de los documentos debe ser aprobada por GIZ; y es responsabilidad del consultor realizar cualquier ajuste o aclaración, y entregar información adicional solicitada por GIZ, e incluir cualquier información necesaria para cumplir estos TdR. (será responsabilidad de GIZ recoger las observaciones del GTP)

Anexo 2 - Detalles de la presentación de la propuesta

Otros comentarios sobre la propuesta técnica

Las propuestas no deben exceder las 10 páginas (se excluye el CV anexo y cualquier otro documento de apoyo).

Las propuestas deben contener una propuesta metodológica de trabajo, esquema tentativo de plan de trabajo, reuniones y principales hitos previstos para el apoyo al GTP.

Las propuestas deben incluir

- Una reflexión sobre el proyecto NUMP / comprensión del rol del consultor
- Comentarios sobre los términos de referencia
- Metodología de la implementación del módulo y presentación de actividades
- Calendario de asignación de personal (si corresponde)
- Proyectos de referencia relevantes en los últimos 5 años
- CV (máximo 3 páginas)

Otras observaciones sobre la propuesta financiera

- El/la consultor/a es responsable de incluir en su propuesta todos los costos de viaje nacional, alojamiento, subsistencia, comunicaciones, y similares para implementar la asignación. Lo mismo aplica para todos los materiales requeridos, los que incluyen materiales de capacitación, tecnologías, equipos, etc.
- El consultor no necesita asignar presupuesto para dependencias para reuniones en Uruguay; tales dependencias serán proporcionadas por el GTP
- Las propuestas financieras se deben estructurar según las siguientes categorías:
- Honorarios
- Viaje, alojamiento, alimentación, comunicaciones, si corresponde
- Otros costos (a ser especificados)
- Presupuesto deberá ser presentado en DÓLARES AMERICANOS (USD)

Ofertas con validez por 6 meses.

Anexo 3: Información Específica del país

Estado actual de la movilidad urbana

Si bien el país no dispone de una política nacional de movilidad urbana, sí existen distintas herramientas e instrumentos nacionales y subnacionales que abordan la temática de la movilidad urbana sostenible desde diversos enfoques.

Por su parte, en la Política Energética (2005-2030) se establece la necesidad de acumulación de políticas puntuales en relación al transporte, entre otros sobre: modos, transporte colectivo, biocombustibles, vehículos híbridos y eléctricos, actualización de flotas, conducción eficiente, adecuación fiscal, para tener un impacto significativo en la reducción del uso de combustibles fósiles, con un impacto directo en la reducción de emisiones de GEI y contaminantes de alcance local, al aumentar el uso de fuentes de energía limpias para el transporte.

Respecto a los avances del país en materia de cambio climático, se desarrolló en 2016 un proceso de elaboración participativa de la Política Nacional de Cambio Climático (en adelante; PNCC) y luego en 2017 de preparación de la Primera Contribución Determinada a nivel Nacional (en adelante; NDC), ambas aprobadas por Decreto del Poder Ejecutivo en noviembre de 2017. La primera NDC se encuentra enmarcada en la PNCC, y sus objetivos se alinean con las estrategias de la PNCC, así como también con otras políticas sectoriales. En particular, la PNCC propone alcanzar la reducción de las emisiones de los sistemas de transporte, a través del aumento de la eficiencia y de la combinación de fuentes de energía, modos y tecnologías de menores emisiones. La NDC establece metas cuantitativas de incorporación de biocombustibles, etiquetado de eficiencia e incorporación de vehículos eléctricos.

Desde el punto de vista de la planificación territorial, el país aprobó en el 2008 la Ley 18.308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (en adelante; Ley de OTyDS) que establece el marco general para la elaboración de instrumentos de ordenamiento territorial, a escala nacional, regional, departamental y local: las directrices nacionales y departamentales y los planes locales de ordenamiento territorial. En estos instrumentos se disponen los lineamientos y criterios del desarrollo urbano y generalmente se incluyen aspectos de movilidad. En las Directrices Nacionales de OTyDS se establecen criterios, lineamientos y orientaciones para el desarrollo de las ciudades con fuerte énfasis en la sostenibilidad, incluyendo la movilidad urbana.

Se disponibilizará el informe de consultoría realizado en el marco del proyecto que realiza un análisis del Status Quo. [Link al resumen.](#)

Anexo 4: Participación de las partes interesadas

El Mandante:

Para efectos de esta contratación el mandante del contrato queda establecido en la *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH*. Esta consultoría se enmarca en el proyecto “Promoción de la Movilidad Urbana Eléctrica en Uruguay”. El proyecto corresponde al desarrollo de una Política Nacional de Movilidad Urbana (NUMP por sus siglas en inglés) del Programa EUROCLIMA+.

El objetivo de la NUMP para Uruguay es fortalecer capacidades en la planificación de la movilidad urbana sostenible y sentar bases para un programa nacional de promoción de la movilidad urbana eléctrica, mediante un programa de alcance nacional que incluye el desarrollo de instrumentos técnicos, regulatorios y financieros.

EUROCLIMA+ es un programa financiado por la Unión Europea, que ofrece una amplia gama de servicios especializados orientados a apoyar la implementación de los compromisos del Acuerdo de París en el ámbito de la gobernanza climática, del financiamiento y la asistencia técnica para la ejecución de proyectos con los países latinoamericanos en:

- Bosques, biodiversidad y ecosistemas
- Eficiencia energética
- Gestión del agua con una perspectiva de resiliencia urbana
- Gestión y reducción del riesgo de desastres
- Movilidad urbana
- Producción resiliente de alimentos

En el componente de movilidad urbana sostenible se espera la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte urbano es un reto importante para abordar el cambio climático mundial. Más del 25% de las emisiones relacionadas con la energía en el mundo son causadas por el transporte de personas y bienes, siendo el sector del transporte el segundo mayor emisor. Abordar las emisiones de la movilidad urbana no sólo es necesario para mantener el aumento de la temperatura global en los límites esperados, sino también para favorecer la equidad social, la prosperidad económica y la calidad de vida en las ciudades. De hecho, la congestión de las infraestructuras viarias paraliza las zonas urbanas de muchos países en desarrollo y emergentes, mientras que la contaminación atmosférica se convierte en un problema muy grave en muchas ciudades. Por lo tanto, la movilidad sostenible, con bajas emisiones de carbono, puede proporcionar beneficios tanto locales como globales.

La población de América Latina sobrepasa los 625 millones y la región es la más urbanizada del mundo, con el 80% de la población viviendo en las ciudades. No es sorprendente que la mayoría de los países latinoamericanos consideren medidas de reducción de emisiones en el sector urbano o del transporte, ya sea explícita o indirectamente en sus NDCs. Más del 63% de los NDCs a nivel global proponen medidas de mitigación en el sector del transporte. Entre las más de 200 medidas propuestas en los NDCs hay un fuerte sesgo hacia el transporte de pasajeros, que está incluido en el 91% de los NDCs. Entre ellas, las medidas vinculadas con el transporte urbano se mencionan en el 74% de los NDCs.

La meta es:

El componente “Movilidad Urbana” tiene como objetivo desarrollar políticas/programas nacionales de movilidad urbana y la planeación integrada multimodal a nivel ciudad para acelerar la transición de las ciudades latinoamericanas hacia una movilidad urbana sostenible y con bajas emisiones de carbono.

La Contraparte:

La contraparte en esta consultoría corresponde al equipo interministerial del Gobierno Uruguayo compuesto por las siguientes instituciones

Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) – Dirección Nacional de Energía:

Es la autoridad nacional en materia de energía y tiene competencias en el desarrollo de políticas públicas energéticas y en particular lidera la implementación de la Política Energética, en donde se introducen fuertemente las energías renovables a la matriz energética y especialmente en la eléctrica. Impulsa la eficiencia energética y el uso de fuentes renovables en todos los sectores y en particular en el transporte la electrificación vehicular.

www.miem.gub.uy

Ministerio de Ambiente (MA) - Dirección de Cambio Climático:

Es la autoridad nacional competente a efectos de la implementación de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. El MA también tiene competencias específicas en relación a la evaluación ambiental, en particular la calidad del aire, a través de la Dirección Nacional de Medio Ambiente. . En el marco de sus competencias en relación a la respuesta al cambio climático impulsa junto con el MIEM la eficiencia y electrificación en el transporte.

www.ma.gub.uy

Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MVOT):

Tiene las competencias referidas al ordenamiento territorial nacional y en los procesos de ordenamiento territorial subnacional a través de su Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial. En particular con la DINOT (Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial) que trabaja los temas que se vinculan a la NUMP.

www.mvot.gub.uy

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO):

Es el responsable de diseñar, ejecutar y controlar la Política Nacional de Transporte en todas sus modalidades, actuando en coordinación con las empresas públicas relacionadas a su actividad y competencia, los gobiernos departamentales y con otras organizaciones estatales y privadas de forma de optimizar la gestión y la aplicación de los recursos.

Planifica y desarrolla la infraestructura necesaria adecuándola a las necesidades de la población, del sector productivo nacional y a las políticas de integración regional, con eficiencia energética y sustentabilidad ambiental, mediante la aplicación de recursos propios y la promoción de la participación del sector privado en las inversiones.

Regula las operaciones del transporte, dentro del ámbito de su competencia, en todos sus modos y medios.

<http://www.mtop.gub.uy/>

Ministerio de Economía y Finanzas:

Le compete la conducción superior de la política nacional económica, financiera y comercial; coordina la política fiscal, su planificación y efectúa la programación y el control de su ejecución, así como la administración de los recursos públicos de todo origen de acuerdo con prioridades establecidas, promoviendo el desarrollo económico y social del país.

<https://www.mef.gub.uy/>

Para efectos de esta consultoría, toda la gestión del contrato se coordinará desde GIZ Chile. Será responsabilidad de GIZ facilitar la relación con la contraparte, así como obtener los vistos buenos y/o aprobaciones a los productos entregados como parte de este contrato.

Paralelamente, está en curso un proyecto sobre movilidad sostenible (Proyecto Movés), liderado por el MIEM, MA y MVOT, que fuera presentado y aprobado por el **Global Environment Facility (GEF)** en 2017. Dicho proyecto busca promover una transición hacia un transporte más eficiente y bajo en emisiones de carbono, a través del desarrollo de políticas que induzcan a un cambio estructural en la movilidad urbana. Esto implica el aumento del uso del transporte público y la reducción del uso del automóvil particular, además de la búsqueda de una mayor importancia relativa del transporte activo. Los pilotos previstos incluyen la introducción de buses eléctricos y utilitarios que lleguen a todas las empresas de transporte público de Montevideo y empresas que tienen flotas de transporte liviano, para acceder y experimentar la tecnología y vehículos utilitarios.

En octubre de 2018 se aprobó el Art 349 de la Ley 19.670, que crea el subsidio a la compra de ómnibus eléctricos por parte de operadores de servicios regulares de transporte público pasajeros, para todo el país. El subsidio cubre la diferencia de costos entre un ómnibus diésel y uno eléctrico de similares dimensiones, igualando el costo para el operador, que además enfrentará un costo de operación menor que en el ómnibus diésel equivalente. Con los objetivos de incrementar la participación del ómnibus en el total de viajes, así como también de mejorar la calidad del servicio para las personas que actualmente tienen peores condiciones relativas de movilidad (mujeres y personas de menores ingresos), el subsidio exige y cubre características mejoradas de accesibilidad, confort y servicio en las nuevas unidades eléctricas. El subsidio es instrumentado y gestionado por el MEF, MIEM, MTOP, MA y MVOT, a través de una Comisión Técnica creada en la Ley, con representación de los ahora cinco ministerios.

También recientemente la **UTE ha implementado la primera ruta eléctrica de América Latina**, con una primera etapa de instalación de sistemas de carga en la principal ruta turística del país que luego se ha extendido por el resto de los departamentos. Ha instalado puntos de carga adicionales para taxis en Montevideo y continúa ampliando la ruta eléctrica por el resto del país. En años recientes UTE también ha convertido una parte importante de su flota de utilitarios a unidades eléctricas.



En cuanto al destino de las baterías usadas, la Dirección Nacional de Medio Ambiente del MA está trabajando en el desarrollo de normativa y programas para habilitar sistemas de reúso y disposición final de baterías de transporte.