

# Términos de referencia (TdR) para la adquisición de servicios a partir del valor umbral de la UE

<b>Denominación del proyecto:</b>	<b>Número de referencia / Unidad de costos:</b>
Desarrollo de un Plan Maestro de Movilidad Eléctrica para el Transporte Público Urbano y Logístico en Paraguay	17.2201.6-005.08
<b>País:</b>	<b>N.º de transacción:</b>
Paraguay	<b>83384095</b>
<b>Prestación objeto de la licitación:</b>	
Política Pública	

<b>0. Índice de abreviaturas .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Contexto .....</b>	<b>4</b>
1.1. Introducción .....	4
1.2. Estado actual de la movilidad eléctrica en Paraguay .....	5
1.3. Plan Maestro de Movilidad Eléctrica Multimodal para el Transporte Público Urbano y Logístico de Paraguay.....	6
1.4. Objetivos y alcance de la consultoría .....	7
<b>2. Tareas y entregables para el consultor<sup>1</sup> .....</b>	<b>8</b>
2.1. Paquete de trabajo 1: Fase de preparación.....	8
2.2. Paquete de trabajo 2: Plan maestro y esquema MRV .....	8
2.3. Paquete de trabajo 3: Capacitación.....	10
2.4. Paquete de trabajo 4: Sensibilización e información .....	11
2.5. Paquete de trabajo 5: Proyectos de piloto e identificación de mecanismos de Financiamiento.....	12
2.6. Paquete de trabajo 6: Gestión del conocimiento y comunicación .....	12
<b>3. Concepción técnico-metodológica (Oferta Técnica) .....</b>	<b>13</b>
3.1. Estrategia general .....	13
3.2. Cooperación.....	13
3.3. Estructura de conducción o gestión.....	14
3.4. Procesos o plan de trabajo.....	14
3.5. Aprendizaje e innovación .....	15
3.6. Gestión del proyecto .....	15
3.7. Requisitos adicionales.....	16
<b>4. Personal (Recursos de expertos esperados) .....</b>	<b>16</b>
4.1. Jefe/a del equipo.....	16
4.2. Coordinador/a nacional (residente en Paraguay) .....	17
4.3. Grupo de expertos nacionales e internacionales (entre 3 y 5; al menos 1 experto residente en Paraguay) .....	18
<b>5. Pautas para el cálculo (Oferta Económica) .....</b>	<b>19</b>
5.1. Despliegue de personal.....	19
5.2. Bienes de consumo.....	19
5.3. Talleres, educación y capacitación.....	20
5.4. Posición de compensación flexible.....	20

**Prestación objeto de la licitación:**

**N.º de transacción: 83384095**

<b>6. Aportes de GIZ u otros actores .....</b>	<b>20</b>
<b>7. Requisitos sobre el formato de la oferta .....</b>	<b>20</b>
<b>8. Anexos (opcional) .....</b>	<b>21</b>

**Prestación objeto de la licitación:**

**N.º de transacción: 83384095**

## **0. Índice de abreviaturas**

AVB/CCG	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienst- und Werkleistungen 2014 (Condiciones Contractuales Generales aplicables a la contratación de obras y servicios 2014)
EC+	Programa Euroclima+
FACPY	Proyecto Fortalecimiento de la Acción Climática en Paraguay
GEI	Gases de Efecto Invernadero
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Cooperación Alemana para el Desarrollo)
MADES	Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible de Paraguay
MOPC-VMT	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay – Viceministerio de Transporte
MRV	Monitoreo, Reporte y Verificación
NAU	Nueva Agenda Urbana
NDC	Nationally Determined Contributions (Contribución Determinada a Nivel Nacional)
NUMP	National Urban Mobility Policy/Programme (Políticas y/o Programas Nacionales de Movilidad Urbana)
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
PND	Plan Nacional de Desarrollo de Paraguay
TdR	Términos de Referencia

## 1. Contexto

### 1.1. Introducción

**Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)** provenientes del sector transporte urbano es un gran desafío para enfrentar el cambio climático global, ya que éstas tienden a ser las emisiones de mayor aumento entre todas las fuentes de emisiones. Esto es de especial relevancia en las ciudades y países latinoamericanos, ya que han experimentado enormes tasas de urbanización y motorización durante las últimas décadas, desencadenando importantes congestiones viales y elevando fuertemente los índices de contaminación del aire. Frente a lo anterior, resulta necesario impulsar una movilidad baja en carbono, accesible y equitativa, tanto desde una perspectiva local como nacional. Existe una amplia documentación de posibles soluciones, entre ellas: combinar medidas locales y nacionales, que faciliten la accesibilidad, eficiencia y confortabilidad del transporte público y la movilidad activa; reducir los viajes motorizados de larga duración a través de un desarrollo urbano adecuado, que permita la densificación y usos mixtos; fomentar el uso del transporte público por sobre la motorización individual; impulsar la multimodalidad entre los distintos modos de transporte bajos en carbono y la introducción de nuevas tecnologías que mejoren la eficiencia del vehículo e introduzcan nuevos sistemas de propulsión, como la movilidad eléctrica, entre otras medidas.

**EUROCLIMA+** es un programa de cooperación internacional financiado por la Unión Europea que promueve un desarrollo ambientalmente sostenible y más resiliente al cambio climático en 18 países de Latinoamérica. En su nueva fase, EUROCLIMA+ brinda apoyo técnico y financiero para el desarrollo e implementación de políticas de mitigación y adaptación al cambio climático, y facilita el diálogo sobre políticas regionales y la acción climática. A través de sus acciones, EUROCLIMA+ busca integrar el cambio climático a un marco de políticas públicas que además puedan generar crecimiento económico, mejorar la equidad social y mejorar las prácticas sociales y culturales en torno a la protección medioambiental. Junto a ello, EUROCLIMA+ también apoya las estrategias a las que se comprometieron los países latinoamericanos en el contexto del Acuerdo de París de 2015 sobre el clima, además de la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana (NAU).

Para ello, el programa EUROCLIMA+ interviene en varios sectores, definidos a través de sus 7 componentes (más información en [www.euroclimaplus.org](http://www.euroclimaplus.org)), entre ellas el **componente de Movilidad Urbana**, cuyo objetivo es apoyar a los países beneficiarios en el desarrollo de políticas nacionales de movilidad urbana, y fomentar una planificación multimodal integrada y eficiente a nivel local, con el fin de acelerar la transición de los territorios hacia una movilidad urbana sostenible y baja en carbono. El componente de Movilidad Urbana de EUROCLIMA+ es impulsado por Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) y la Agence Française de Développement (AFD), en común acuerdo con autoridades nacionales y locales. Sus principales líneas de trabajo son:

- Políticas y programas nacionales de movilidad urbana (NUMP)
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) y Proyectos Piloto a nivel local.
- Una plataforma / comunidad de práctica regional para fortalecer el intercambio de conocimientos y experiencias entre actores clave de Latinoamérica en el sector transporte.

En marzo de 2019, EUROCLIMA+ y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable (MADES) del Paraguay iniciaron un proceso de "Diálogo País" que tiene como objetivo identificar y definir de manera participativa los detalles del **Plan de Implementación de los NDCs del Paraguay**, además de formular propuestas de políticas, acciones y proyectos prioritarios para el país en materia de cambio climático. A partir de este proceso de diálogo se identificaron dos proyectos: i) Desarrollo de un plan maestro de movilidad eléctrica en el transporte público urbano y logístico y ii) Proyecto de promoción de la eficiencia energética en el Paraguay. El proyecto sobre eficiencia energética está siendo implementado por la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP), mientras que el plan maestro de movilidad eléctrica será desarrollado por el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES) y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones - Viceministerio de Transporte (MOPC-VMT) con el apoyo de la GIZ. A través de la presente convocatoria, GIZ busca un equipo de consultores para la prestación de la asistencia técnica respectiva para este último proyecto.

## **1.2. Estado actual de la movilidad eléctrica en Paraguay**

La República de Paraguay es uno de los mayores productores y exportadores de energía hidroeléctrica de América Latina y en su **Plan Nacional de Desarrollo 2030** ha identificado a la energía eléctrica como un motor hacia el desarrollo sostenible a futuro. Los altos niveles de producción eléctrica del Paraguay son también una gran oportunidad para el desarrollo de la movilidad eléctrica, incluso el gobierno paraguayo se ha propuesto convertirse en potencia regional en materia de movilidad eléctrica en los próximos años. Además, la movilidad eléctrica es entendida como un instrumento para reducir los altos índices de emisiones de GEI producidos por el sector transporte. Con un 29%, el sector transporte es el responsable del mayor número de gases de efecto invernadero del Paraguay; el 85% de las emisiones de GEI del sector energético proviene del subsector transporte por quema de combustible fósil, donde el gas predominante es el CO<sub>2</sub>.

Frente a ello, la República del Paraguay ha presentado sus Contribuciones Nacionalmente Determinadas ante la Convención (NDC), mediante el cual asume el compromiso de 20% de reducciones en base al comportamiento de las emisiones proyectadas al año 2030.

- Meta Unilateral: 10% de reducción de emisiones proyectadas al 2030
- Meta Condicionada: 10% de reducción de emisiones proyectadas al 2030

Mediante el Proyecto Fortalecimiento de la Acción Climática en Paraguay (FACPY), se pretende llevar a cabo el desarrollo de cinco planes de mitigación sectoriales para alcanzar el cumplimiento de las NDCs. Los sectores a implementar son los siguientes:

- Agricultura y Ganadería
- UTCUTS (Uso de la Tierra Cambio de uso de la Tierra y Silvicultura)
- Energía
- Residuos
- IPPU (Procesos industriales y uso de los productos)

Según ONU Medio Ambiente, el despliegue de la movilidad eléctrica en la región significaría una disminución aproximada de 1,4 Gt de CO<sub>2</sub>eq y un ahorro en combustibles cercano a 85,000 millones USD para el periodo 2016-2050. El **transporte público** en la región posee un potencial estratégico para ser la punta de lanza de la movilidad eléctrica a través de buses eléctricos.

Las **políticas y regulaciones hacia la movilidad eléctrica** en el Paraguay se han desarrollado principalmente en el marco del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2014-2030 que propone estrategias para un desarrollo sostenible basado en la alta capacidad económica del país. En 2016, el Viceministerio de Minas y Energía (VMME) lanzó la Política Energética Nacional 2040 del Paraguay. “El Plan de Acción Matriz Energética” correspondiente tiene, entre otros, el objetivo de “ampliar la participación de la electricidad en los sectores de consumo con criterios de eficiencia técnica y económica”. Como instrumento, el plan propone un Programa de Movilidad Eléctrica en el sector público – Decreto de Movilidad Eléctrica, que incluye las siguientes metas: (i) Flota vehicular urbana de la Administración Nacional de Electricidad (ANDE) para uso en el área Metropolitana de Asunción sea eléctrica (10%: corto plazo 2017-2023, 50%: mediano plazo 2024-2030; 100%: largo plazo 2031-2040) y (ii) Flota de vehículos nuevos del sector público sea eléctrica (10%: corto plazo 2017-2023), 20%: mediano plazo 2024-2030; 50% largo plazo 2031-2040).

En mayo 2019, el Viceministro de Tecnología de Paraguay anunció el lanzamiento de una **Estrategia Nacional para la Electromovilidad**. El desarrollo de esta estrategia está financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y tiene como objetivo abordar los desafíos de las regulaciones y la infraestructura de carga, proponer recomendaciones para incentivos que mejoren la competitividad de los vehículos eléctricos en el mercado de Paraguay y diseñar instrumentos que faciliten la transición a la movilidad eléctrica. Es en este contexto, se ha formado la Mesa Intersectorial de Movilidad Eléctrica. La mesa está conformada por representantes del sector público, privado, académico y organizaciones relacionadas al ámbito de la movilidad eléctrica y tiene como objeto contribuir en la construcción participativa de una agenda estratégica para el sector. Sin embargo, Paraguay todavía está en una etapa temprana de adopción de tecnología limpia en el transporte – a pesar del gran interés en la movilidad eléctrica en el país y las condiciones favorables mencionadas. En este contexto, MADES y MOPC han presentado una propuesta a EUROCLIMA+ en diciembre 2019 para el desarrollo de un Plan Maestro de Movilidad Eléctrica Multimodal para el Transporte Público Urbano y Logístico.

### **1.3. Plan Maestro de Movilidad Eléctrica Multimodal para el Transporte Público Urbano y Logístico de Paraguay**

El **Plan Maestro de Movilidad Eléctrica Multimodal para el Transporte Público Urbano y Logístico de Paraguay** será una herramienta de política pública, complementaria a la Estrategia Nacional para la Electromovilidad, que permitirá establecer los lineamientos generales y específicos para una transición hacia la electrificación del transporte público y logístico (incluyendo carga) en Paraguay, definiendo criterios mínimos de calidad y un marco medidas, actividades y/o programas para avanzar en la implementación de un transporte público de calidad, bajo en emisiones, que responda a lineamientos establecidos en otras políticas públicas, como el Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030, las Contribuciones Nacionales Determinadas (NDC) y la Estrategia de Electromovilidad (en desarrollo), ente otros. El desarrollo del plan maestro, como texto de política pública, se complementa con otras acciones relevantes para el transporte sostenible contenida en el paquete de servicios del componente de movilidad urbana de EUROCLIMA+ a implementar en Paraguay, entre ellos el desarrollo de un esquema de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) de las emisiones desde el sector de transportes en el país, el fortalecimiento de capacidades, la sensibilización y el involucramiento de actores no-estatales, y la planificación de posibles proyectos piloto.

El **objetivo general del plan maestro** será la entrega de un marco político para la electrificación del transporte público de alcance urbano y logístico (incluyendo carga) de alcance urbano e interurbano. Este marco permitirá una transición sostenible hacia la electrificación del transporte, estableciendo una visión, objetivos y metas para su desarrollo a largo plazo, criterios de planificación y operación, medidas específicas para acelerar la transición hacia la electromovilidad de los modos mencionados, la identificación de mecanismos de financiamiento para una selección de ellas y el desarrollo de capacidades en torno a la electromovilidad; facilitando el cumplimiento de las NDCs de Paraguay.

Los **objetivos específicos del plan maestro** incluyen:

- Establecer una visión, objetivos, indicadores y metas a corto, mediano y largo plazo para el transporte público y logístico en Paraguay.
- Establecer criterios de operación que permitan la optimización de recursos para un transporte público y logístico eficiente, cómodo y limpio.
- Identificar la infraestructura necesaria y sus características generales de diseño e implementación para la apropiada operación del transporte público y logístico.
- Identificar externalidades del transporte público y logístico, y establecer medidas y acciones concretas para su mitigación en coordinación con el proyecto FACPY.
- Establecer criterios de participación e involucramiento ciudadano para la validación de la planificación e infraestructura del transporte público y logístico, así como para aumentar la identificación y apropiación ciudadana sobre estos modos.
- Identificar y desarrollar mecanismos de financiamiento que permitan la apropiada operación e implementación de infraestructura para el transporte público y logístico.
- Identificar y categorizar medidas necesarias en términos de gestión para avanzar hacia la electrificación del transporte público y logístico, así como para su apropiada operación.
- Identificar, conceptualizar y modelar medidas y acciones mínimas para la optimización del transporte público y transporte logístico eléctricos en coordinación con el proyecto FACPY.

#### **1.4. Objetivos y alcance de la consultoría**

Para llevar a cabo los objetivos anteriormente mencionados se busca una empresa consultora internacional con presencia local (residencia de parte del equipo en Paraguay obligatoria) para el desarrollo del plan maestro de movilidad eléctrica multimodal para el transporte público urbano y logístico en Paraguay.

Los **objetivos de la consultoría** son:

1. Elaboración del plan maestro y del sistema de MRV.
2. Capacitación de expertos en el sector público.
3. Sensibilización e información hacia sector privado y la sociedad civil
4. Identificar y establecer medidas y acciones concretas para su mitigación en coordinación con el experto sectorial encargado del sector transporte del Proyecto FACPY.
5. Identificar y desarrollar posibles mecanismos de financiamiento que permitan la apropiada operación e implementación de infraestructura y otras medidas para el transporte público en coordinación con el experto sectorial encargado del sector transporte del Proyecto FACPY
6. Identificación, diseño e iniciación de proyectos piloto

Se prevé que las actividades del presente módulo se desarrollen entre **abril 2021 y diciembre 2022**, con posibilidades de extensión, previo acuerdo entre las partes interesadas.

## **2. Tareas y entregables para el consultor<sup>1</sup>**

### **2.1. Paquete de trabajo 1: Fase de preparación**

El contratista asistirá a un **taller virtual de inicio** con EUROCLIMA + y las contrapartes del proyecto, para aclarar la asignación y discutir los detalles de la ejecución. Durante el taller y después de él, el contratista identificará a los actores interesados pertinentes, públicos y no públicos, a los que se involucrará en el desarrollo de cada tarea. En seguida, el contratista preparará un breve informe inicial, que incluirá un resumen sobre el taller inicial, un plan de trabajo actualizado, la metodología para el desarrollo de la presente licitación, una estructura de conducción para el seguimiento y validación del proyecto y un mapa de las partes interesadas para el desarrollo de cada tarea.

<b>Hitos del paquete de trabajo 1 (Entregables)</b>	<b>Fecha / Plazo de entrega</b>
Reporte de iniciación, que incluye un resumen del taller inicial, un plan de trabajo, mapa de actores actualizada, estructura de conducción y la metodología detallada	3a semana después del lanzamiento del contrato

### **2.2. Paquete de trabajo 2: Plan maestro y esquema MRV**

En conjunto con la contraparte del proyecto, el contratista elaborará un **Estudio de Base** para el plan maestro previsto, que incluirá el marco político, la infraestructura actual, las iniciativas pertinentes y otros parámetros de interés para la elaboración del Plan Maestro de Movilidad Eléctrica Multimodal para el Transporte Público Urbano y Logístico. Los resultados del estudio de base, así como el plan de trabajo del proyecto deben ser presentados a las contrapartes en la Mesa Intersectorial de Movilidad Eléctrica o en otro espacio que se haya definido en la fase de preparación. A modo de referencia, se adjunta (Anexo 1) un informe preliminar ya desarrollado por EUROCLIMA+ sobre el estado del transporte en el país.

Luego de elaborado el estudio de base, el contratista desarrollará el **Plan Maestro**, considerando los objetivos mencionados anteriormente, el cual deberá realizarse de manera participativa. Para esto, se sugiere el involucramiento y posible fortalecimiento de la Mesa Intersectorial de Movilidad Eléctrica existente. Además, se pide al contratista que identifique e implemente procesos adecuados para involucramiento del sector privado, la academia y sociedad civil, especialmente en vista de las limitaciones imperantes en relación con COVID-19. Durante la elaboración del plan maestro deben organizarse al menos seis **talleres interinstitucionales de consulta** con las partes interesadas, y un taller de validación después de que se hayan ultimado el plan maestro y el esquema de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV). El plan maestro debe abarcar al menos las áreas de acción que se enumeran a continuación. En su oferta técnica, el oferente debe esbozar una posible estructura y otros contenidos del plan maestro, para lo cual se sugiere basarse en la estructura adjunta (Anexo 2)

## Prestación objeto de la licitación:

N.º de transacción: 83384095

- Visión, Objetivos, Metas y posibles escenarios para la movilidad eléctrica en el país, tomando en consideración metas establecidas en otros documentos o políticas públicas.
- Operación: Caracterización de modos y de operación, criterios de multimodalidad y para el control de flota y tráfico
- Infraestructura: Puntos de parada, ejes de movilidad, integración de modos, depósitos, terminales y puntos de carga, medidas de conservación
- Mitigación de externalidades: Emisiones, seguridad vial, uso de suelo, baterías y otros residuos
- Involucramiento de actores no-estatales: Rol ciudadanía, del sector privado, de centros de estudio e investigación
- Fortalecimiento de capacidades: Sector público y privado, academia
- Fuentes de Financiamiento: Infraestructura, operación, tecnología modal
- Gestión y medidas de corto plazo: Medidas operacionales e institucionales
- Inversiones y medidas a largo plazo: Medidas de infraestructura y de regulación (legales y normativas)

De forma paralela al desarrollo del Plan Maestro, el consultor deberá desarrollar un **Esquema MRV** (Monitoreo, Reporte y Verificación) para el transporte público y logístico en Paraguay. Este esquema servirá como una herramienta estandarizada para definir, monitorear y verificar los hitos para el logro del Plan Maestro, en términos de reducción de emisiones y progreso de las medidas contenidas en él. Este esquema MRV deberá estar alineado al **Plan de Mitigación** en el sector transporte que pueda estar en desarrollo y debe trabajarse en coordinación con el experto sectorial del Proyecto FACPY. Se debe prestar especial atención a la utilización de los sistemas existentes en los ministerios asociados y a su capacidad para utilizar, actualizar y, de ser necesario, ampliar el Esquema MRV a largo plazo. Para su desarrollo, el consultor se deberá basar en la **calculadora de emisiones de MobiliseYourCity** (Anexo 3), y/o otro tipo de metodología que determinen las partes involucradas, modelando prospectivamente al menos el escenario Business As Usual y dos escenarios más, uno más optimista y otro menos optimista, que respondan a las medidas y acciones contenidas en el Plan Maestro. Además, el esquema deberá proponer un diseño institucional de tareas y responsabilidades para establecer un monitoreo, reporte y verificación de emisiones permanente al transporte público y logístico en Paraguay, a través de un observatorio de la movilidad y otro tipo de plataforma que se defina con las contrapartes.

También debe prestarse especial atención al **alineamiento con la Estrategia Nacional para la Electromovilidad** y a las actividades conexas del BID y otras instituciones que también estén desarrollando iniciativas de electromovilidad o movilidad urbana sostenible durante la elaboración del plan.

Finalmente, el contratista se encargará de que el plan maestro y el esquema de MRV toman en consideración la **dimensión de género** en el transporte público, y propondrá medidas para la promoción de la igualdad de género (p.ej. mujeres como usuarias de los sistemas de transporte público y participación en la implementación del plan maestro y esquema MRV).

<b>Hitos del paquete de trabajo 2 (Entregables)</b>	<b>Fecha / Plazo de entrega</b>
Informes de resumen de talleres interinstitucionales y del taller de validación	1ª semana después de cada taller

## Prestación objeto de la licitación:

N.º de transacción: 83384095

Estudio de base sobre la política de transporte público y logístico eléctrico en Paraguay	Septiembre 2021
Plan Maestro de Movilidad Eléctrica para el Transporte Público y Logístico (primera versión)	Agosto 2022
Esquema de Monitoreo, Reporte y Verificación del Plan Maestro (MRV) (primera versión)	Septiembre 2022
Plan Maestro de Movilidad Eléctrica para el Transporte Público y Logístico y esquema MRV (versión final)	Noviembre 2022

### 2.3. Paquete de trabajo 3: Capacitación

Para asegurar la sostenibilidad del proyecto, es indispensable el desarrollo de capacidades en torno a la movilidad eléctrica en el transporte público y logístico, así como su anclaje institucional. En este sentido, las medidas de fomento de capacidades deberán tener en cuenta los requisitos de las instituciones asociadas al proyecto y determinar las posibilidades de implementación por parte de instituciones educativas.

Con respecto a la capacidad de los asociados en el proyecto, el contratista debería llevar a cabo una **evaluación de las necesidades de capacidad** de las contrapartes y partes interesadas detallada, a fin de diseñar medidas de capacitación adecuadas. En el marco del proyecto, el contratista realizará al menos tres **cursos prácticos de capacitación**, trabajando en coordinación con la especialista responsable del Resultado 1 del Proyecto FACPY, que arrojarán luz sobre los aspectos técnicos, políticos y económicos de la electromovilidad en el transporte público en relación con el plan maestro. Estos talleres o cursos deberán coordinarse con los ministerios asociados, y aplicarse en cooperación con una organización educativa con presencia local (véase el siguiente párrafo). Además, se deben tener en cuenta los aspectos de género tanto en lo que respecta al contenido como a la realización (por ejemplo, la proporción de mujeres conferenciantes y participantes).

Previo a la implementación de los talleres, se debe identificar una **institución educativa** nacional (universidad, centro de investigación o de capacitación) que esté interesada en participar y aplicar medidas de capacitación durante el desarrollo del proyecto y a largo plazo. Esta institución debe contar con los conocimientos especializados y los recursos de personal adecuados, así como con el mandato de impartir cursos de capacitación para participantes de fuera de su propia institución. El contratista deberá diseñar y consensuar los currículos de los cursos de capacitación mencionados en cooperación con la institución identificada. Además, el contratista debe apoyar a la institución en el establecimiento del currículo o sus componentes en la oferta estudios de la institución a largo plazo, más allá del desarrollo puntual del Plan Maestro. En este contexto, también debería apoyarse la preparación del contenido de un posible acuerdo de financiación previsto entre GIZ y la institución identificada, para dar continuidad a la implementación futura de los cursos de manera virtual.

A fin de promover la **cooperación regional y la transferencia de conocimientos** sobre la movilidad eléctrica en el sector del transporte público y logístico, se prevé un intercambio con representantes de los ministerios competentes de otros países de Latinoamérica. El intercambio está previsto con dos de los países en los que EUROCLIMA+ tiene experiencia relevante en

## Prestación objeto de la licitación:

N.º de transacción: 83384095

proyectos (p.ej. con Uruguay y/o Chile), contactos que serán provistos por GIZ. Si la legislación de COVID-19 lo permite, está prevista una visita de tres días de las delegaciones de los países asociados a Paraguay. En caso de restricciones existentes se utilizará un formato virtual. El contratista es responsable de la preparación de la conceptualización del intercambio, elaboración de la agenda, la organización y la moderación de las reuniones, así como de asegurar la transferencia de conocimientos con fines específicos. Los posibles gastos de viaje, para todas las personas que no formen parte de la consultoría, correrán a cargo de EUROCLIMA+.

Hitos del paquete de trabajo 3 (Entregables)	Fecha / Plazo de entrega
Identificación de institución de enseñanza y desarrollo de Currículo sobre la movilidad eléctrica en el transporte público urbano y logístico	Diciembre 2021
Informe de resumen de los cursos o talleres de capacitación	1ª semana después de cada taller
Concepto y agenda para el intercambio regional	Octubre 2021

### 2.4. Paquete de trabajo 4: Sensibilización e información

La información y la sensibilización de la sociedad civil y el **involucramiento ciudadano** son facetas esenciales en la planificación y ejecución de las políticas, planes y proyectos de infraestructura, especialmente en el sector del transporte. El contratista será responsable del diseño, la coordinación e implementación de cinco eventos de involucramiento ciudadano (presencial y/o virtual) para la sensibilización de la sociedad civil frente al rol del sector de transportes en el cambio climático, la difusión del plan maestro y la planificación de proyectos piloto el cual debe llevarse delante de manera coordinada con los diferentes ministerios asociados. De manera análoga a la elaboración del plan maestro, estos eventos prácticos deberían tener en cuenta la dimensión de género de los respectivos proyectos.

Además, se desarrollará en conjunto a las contrapartes una **campaña de información y sensibilización** sobre la movilidad urbana sostenible (con énfasis en la electrificación del transporte público y logístico), así como sobre los avances del Plan. Para ello, el contratista diseñará e implementará una **Estrategia de Comunicación y Participación**, la cual deberá desarrollar de manera conjunta y bajo los lineamientos determinados en este contexto por los diferentes ministerios asociados, que hará uso de distintas herramientas y plataformas para el posicionamiento de los temas mencionados.

Junto a la campaña, el contratista desarrollará e implementará una **plataforma web** para la promoción de la electromovilidad en el país. Esta plataforma agrupará a iniciativas y organizaciones públicas, privadas y de la sociedad civil, con el objetivo de facilitar el diálogo e intercambio entre las partes. Se deberá trabajar en conjunto con las contrapartes para establecer los protocolos y responsabilidades de administración de la página, con miras a que ésta siga operativa una vez finalizada la presente consultoría.

Hitos del paquete de trabajo 4 (Entregables)	Fecha / Plazo de entrega
Informes de resumen de los talleres de involucramiento ciudadano	1ª semana después de cada taller

Diseño e inicio de la implementación de la Estrategia de Comunicación	Octubre 2021
Diseño e implementación de plataforma web	Diciembre 2021

## 2.5. Paquete de trabajo 5: Proyectos de piloto e identificación de mecanismos de Financiamiento

A fin de demostrar la aplicabilidad práctica del plan maestro, y su sostenibilidad, se identificarán primeramente los diferentes **mecanismos de financiamiento** con miras a posibles **Proyectos Piloto** priorizados y factibilizados para su futura implementación. En el ámbito de la misión, el contratista -en cooperación con los socios del proyecto- deberá identificar al menos seis posibles proyectos piloto sobre la movilidad eléctrica en el transporte público y/o logístico, desarrollando fichas conceptuales de cada uno de ellos, que permitan definir sus características generales, como objetivos, indicadores, metas, desglose de acciones, recursos requeridos, costos, entre otros. Luego se priorizarán dos proyectos piloto, para los cuales se elaborará un mecanismo de financiamiento y prefactibilidad detallada para su preparación y ejecución. Los proyectos piloto se desarrollarán y validarán a través de procesos participativos acordados con la contraparte y podrán asociarse a mecanismos de financiamiento ya existentes o en desarrollo.

Cabe mencionar que el contratista no será responsable de la implementación de los proyectos piloto, sin embargo, deberá identificar posibles **fuentes de financiación** para la ejecución de éstos, ya sea a nivel nacional (banca de desarrollo, gasto fiscal, entre otros) o internacional (agencias de cooperación, programas de financiamiento verde y/o bancos de desarrollo internacionales, entre otros). Además, el contratista debería asesorar las contrapartes sobre la integración de los proyectos piloto identificados en sus planes de inversión futuros, siendo relevante una estrecha cooperación con el BID y otras instituciones donantes que puedan continuar con la implementación de los proyectos seleccionados a futuro.

Finalmente, el contratista elaborará, en consenso con las contrapartes, una **hoja de ruta** para la implementación de los proyectos piloto, en donde se establecerán las distintas acciones requeridas para su implementación, las organizaciones responsables, plazos, interrelaciones con otros procesos o políticas, entre otros.

<b>Hitos del paquete de trabajo 5 (Entregables)</b>	<b>Fecha / Plazo de entrega</b>
Proyectos piloto identificados y presentados	Mayo 2022
Conceptos detallados de proyectos piloto priorizados	Noviembre 2022
Informe de fuentes y mecanismos de financiamiento identificados o desarrollados	Noviembre 2022
Hojas de ruta para la implementación de los proyectos priorizados	Noviembre 2022

## 2.6. Paquete de trabajo 6: Gestión del conocimiento y comunicación

Además de las tareas mencionadas, se espera que el contratista participe activamente en las actividades de EUROCLIMA+ y la GIZ sobre gestión del conocimiento y la comunicación. Esto

puede incluir, por ejemplo, una o más presentaciones del proyecto en el contexto de la Comunidad de Práctica (<https://myc.customers.tixt.com/activitystreams/all>), presentación en webinarios y otro tipo de conferencias.

<b>Hitos del paquete de trabajo 6 (Entregables)</b>	<b>Fecha / Plazo de entrega</b>
Contribución al sistema de gestión del conocimiento de EUROCLIMA+	A petición

### **3. Concepción técnico-metodológica (Oferta Técnica)**

GIZ diseña los proyectos correspondientes utilizando su modelo de gestión Capacity WORKS. Se entiende por proyectos los sistemas de cooperación cuyos actores - generalmente GIZ y sus organizaciones asociadas - han llegado a acuerdos sobre objetivos y resultados. Capacity WORKS emplea cinco factores de éxito: la estrategia general de implementación, la cooperación entre partes, estructura de conducción y validación, los procesos de desarrollo y el aprendizaje e innovación.

El oferente debe describir en su oferta técnica cómo se han de alcanzar los objetivos y efectos que se pretenden conseguir a través de la presente licitación (véase el capítulo 2) desde las perspectivas de los cinco factores de éxito. Al hacerlo, debe describir el diseño de la gestión del proyecto de forma eficiente y clara, poniendo atención a la limitación de páginas especificada.

#### **3.1. Estrategia general**

El sistema de cooperación tiene éxito cuando los asociados en la cooperación se ponen de acuerdo sobre una estrategia clara y plausible para lograr sus objetivos acordados conjuntamente. La estrategia muestra la manera de provocar cambios en el sistema del beneficiario. Dado que un sistema es operado por personas, organizaciones y la sociedad, la estrategia también debe tener en cuenta las habilidades existentes y necesarias para facilitar los cambios deseados.

#### **Objetivos para el oferente**

El oferente deberá entonces presentar y justificar la estrategia con la que pretende alcanzar los objetivos y efectos de los que es responsable (Capítulo 1.4). Se deben tener en cuenta las demás especificaciones pertinentes de la propuesta (secciones 4 y 5) y otras especificaciones estratégicas (véanse los anexos). Debe evitarse la duplicación con la descripción de los términos de referencia.

Número de páginas: máximo 3 (DIN A4)

#### **3.2. Cooperación**

La confianza, intercambio y negociación con socios interinstitucionales claramente definidos, así como la claridad de las funciones, son la base de una buena cooperación. Los asociados en la cooperación tienen ciertos mandatos, capacidades y oportunidades para ejercer influencia, ciertos intereses y actitudes respecto de los objetivos del proyecto y ciertas relaciones formales o informales con otros actores.

**Prestación objeto de la licitación:**

**N.º de transacción: 83384095**

### **Objetivos para el oferente**

El oferente deberá presentar los actores y acciones pertinentes de cooperación interinstitucional para el fortalecimiento del proyecto. El oferente debe elaborar un concepto sobre cómo establecer y poner en práctica la cooperación con estos actores.

Número de páginas: máximo 2 (DIN A4)

### **3.3. Estructura de conducción o gestión**

En los sistemas de cooperación, las decisiones no pueden tomarse jerárquicamente a través del liderazgo verticalizado. Por consiguiente, se necesita una estructura de gestión que refleje los acuerdos sobre la forma en que los participantes preparan y adoptan conjuntamente las decisiones pertinentes. Esas decisiones se refieren a la validación a nivel estratégico-político y operacional, a la gestión de los recursos, solución de conflictos y también al monitoreo de los avances del Plan de Trabajo. El sistema de monitoreo de un proyecto permite vigilar y controlar el desarrollo del proyecto de manera orientada a los efectos y a los objetivos. El sistema debería, en la medida de lo posible, hacer uso de datos y estructuras disponibles en el país asociado y, por lo tanto, no crear estructuras paralelas.

### **Objetivos para el oferente**

El oferente debe presentar y explicar su enfoque y procedimiento para la gestión y validación de los avances con los socios del proyecto. El contratista contribuirá activamente al cumplimiento de los objetivos del proyecto. Por lo tanto, el oferente debe describir un sistema de monitoreo que aborde los aspectos políticos y técnicos del proyecto, actores involucrados y los desafíos asociados.

Número de páginas: máximo 2 (DIN A4)

### **3.4. Procesos o plan de trabajo**

Los servicios de los asociados en la cooperación pueden asignarse y describirse a través de distintos procesos comunes. Los procesos de ejecución o servicio se refieren al sistema de tareas y pasos que darán cumplimiento a las tareas requeridas para el cumplimiento de los objetivos del proyecto. Los procesos de cooperación apoyan los procesos de ejecución mediante la coordinación de los diferentes actores. Los procesos de aprendizaje son necesarios para que existe una apropiación del contenido por parte de los beneficiarios. Los procesos de apoyo describen paquetes de tareas que apoyan procesos adicionales específicos para los proyectos. Los procesos de dirección establecen el marco jurídico, político y estratégico para el cumplimiento de los procesos.

### **Objetivos para el oferente**

El licitante deberá describir brevemente los procesos centrales bajo su responsabilidad, de ser necesario sobre la base de los documentos ya existentes del proyecto (véanse el anexo). Debe describir los procesos de servicio con suficiente detalle para poder presentar y explicar un plan operativo o de trabajo para el cumplimiento de todas las tareas enumeradas anteriormente y, además, que sea coherente con la estrategia general solicitada en la sección 3.1.

El Plan de Trabajo deberá complementarse con hitos, calendarización estimativa de actividades y vinculación con procesos o instituciones externas. Además, el oferente presentará un borrador de la estructura preliminar del Plan Maestro, abordando los aspectos descritos en la Tarea 2 y contribuciones adicionales que el licitante estime conveniente.

Número de páginas: máximo 5 (DIN A4)

### **3.5. Aprendizaje e innovación**

Aprender de la gente, las organizaciones y la sociedad es necesario para que el sistema de cooperación pueda responder al cambio. El aprendizaje y la innovación se basan en el conocimiento. La gestión del conocimiento en el proyecto o en las organizaciones identifica y asegura el conocimiento pertinente y basado en la experiencia y lo prepara para su posterior intercambio con otros proyectos y dentro de la organización asociada. A nivel de la sociedad, la ampliación describe un impulso conscientemente elegido y dirigido sobre cómo se pueden anclar y difundir la experiencia y los conocimientos (impacto amplio). A través de la ampliación vertical se institucionalizan conceptos que ya han sido probados en distintos proyectos. En la ampliación horizontal, los conceptos que se han probado en los proyectos se transfieren directamente entre organizaciones comparables. En una ampliación funcional, los conceptos, enfoques, métodos, experiencias, etc. se transfieren a un nuevo contexto.

#### **Objetivo para el oferente**

El oferente deberá describir su posible contribución a la gestión del conocimiento de EUROCLIMA+ y GIZ. Entre otras cosas, debe tenerse en cuenta la participación en la Comunidad de Práctica de EUROCLIMA+-MobiliseYourCity, la participación como exponente en webinarios u otras plataformas de aprendizaje y el intercambio con otras instituciones o proyectos en el marco de la cooperación internacional.

Número de páginas: máximo 2 (DIN A4)

### **3.6. Gestión del proyecto**

#### **Objetivo para el oferente**

- El Contratista se encargará de la selección, preparación, capacitación y gestión de los expertos internacionales y nacionales necesarios para el desarrollo de las tareas mencionadas en coordinación con los ministerios asociados
- El Contratista se encargará de los gastos de funcionamiento y administrativos de los expertos.
- El Contratista llevará a cabo el control de gastos y costos, así como la contabilidad y la facturación de acuerdo con los requisitos de GIZ.

El oferente deberá elaborar y explicar un plan de despliegue de personal para todo el personal especializado que ofrezca para el adecuado cumplimiento de las tareas, en el que se indiquen los tiempos de despliegue (período y días/meses de expertos) y la ubicación de cada uno de los miembros del equipo y se les asignen los pasos de trabajo mencionados en la sección 3.4.

Además, el oferente el oferente deberá describir un plan conceptual para el uso de Backstoppers (expertos senior) técnico y administrativo. El backstopping se utiliza como herramienta para la consultoría de proyectos y programas, que apoya el desarrollo y transferencia de experiencia relevante y nuevas evidencias e innovaciones. Basado en la investigación y la práctica, proporciona apoyo de asesoramiento crítico para el diseño, prueba y ejecución de las responsabilidades, así como su documentación y evaluación. Los puestos de los Backstoppers (especialista y administrativo) deben ser documentados con breves currículos informativos.

Número de páginas: máximo 4 más los currículums de los dos Backstoppers y el personal especializado (DIN A4)

### **3.7. Requisitos adicionales**

#### **Objetivo para el oferente**

El oferente deberá explicar y aportar pruebas concretas del valor agregado que aportará al proyecto, con especial énfasis en la implementación de aspectos clave del desarrollo sostenible cómo por ejemplo el enfoque “do-no-harm” (acción sin daño), la perspectiva de género, equidad, digitalización, participación vinculante, reducción de emisiones de GEI y desarrollo de capacidades, u otros que el oferente estime conveniente, estableciendo cómo éstos pueden incorporarse transversalmente en la ejecución de las diferentes tareas.

Además, el oferente deberá explicar y, en la medida de lo posible, acreditar cómo se ponen en valor de forma concreta los recursos nacionales (por ejemplo, instituciones nacionales, socios de red, entre otros), en el marco de la prestación de servicios y desarrollo de las tareas indicadas.

Finalmente, se sugiere la asociación con una Empresa o ONG paraguaya, que permita fortalecer los conocimientos locales para el apropiado desarrollo de la consultoría.

Número de páginas: máximo 1 (DIN A4)

## **4. Personal (Recursos de expertos esperados)**

El oferente debe ofrecer personal adecuado para el cumplimiento de las tareas descritas anteriormente. Las calificaciones que se enumeran a continuación cumplen los requisitos para obtener el máximo número de puntos en la evaluación profesional, sin perjuicio de que el oferente pueda proponer personal adicional si lo estima necesario.

### **4.1. Jefe/a del equipo**

#### **Tareas**

- Responsabilidad general sobre la consultoría, a nivel técnico y administrativo.
- Garantizar la coherencia y la complementariedad de los servicios del contratista con otros servicios del programa EUROCLIMA+ a nivel nacional y regional.
- Coordinación del diseño, la ejecución y la supervisión y evaluación de las actividades del proyecto.

## Prestación objeto de la licitación:

N.º de transacción: 83384095

- Gestión de los recursos humanos, en particular la planificación, gestión y la supervisión de expertos locales e internacionales a corto plazo en coordinación con ministerios asociados.
- Presentación de informes periódicos y puntuales.
- Responsabilidad de supervisar el uso de los fondos y la planificación financiera en consulta con el director del proyecto GIZ.
- La comunicación y las relaciones públicas en coordinación con EUROCLIMA+ y GIZ.

## Calificación

- Educación (2.1.1): Título universitario (diploma/master) en las áreas de transportes, planificación urbana o desarrollo sostenible.
- Idioma (2.1.2): Fluido en español (C1) e inglés (C1)
- Experiencia profesional general (2.1.3): 10 años de experiencia profesional en el sector del transporte
- Experiencia profesional específica (2.1.4): 5 años en el asesoramiento a los responsables de las políticas en el ámbito de la movilidad eléctrica y/o el transporte público
- Experiencia de liderazgo/gestión (2.1.5): 5 años de experiencia de liderazgo como líder de equipo en proyectos o gerente en empresas
- Experiencia regional (2.1.6): 5 años de experiencia en proyectos en la región de América Latina y el Caribe
- Experiencia en cooperación al desarrollo (2.1.7): 5 años de experiencia en proyectos de cooperación al desarrollo

### 4.2. Coordinador/a nacional (residente en Paraguay)

## Tareas

- Asegurar la pronta tramitación y cumplimiento de las solicitudes de servicio.
- Apoyar al jefe del equipo en la coordinación y el nombramiento de expertos.
- Gestión de eventos en el Paraguay, por ejemplo, capacitación, talleres y reuniones de interesados.
- Coordinación de actividades con la oficina de GIZ en el Paraguay.
- Enlace con las contrapartes del proyecto en el Paraguay.

## Calificación

- Educación (2.2.1): Título universitario en negocios, economía, ciencias políticas, estudios de desarrollo u otra materia pertinente al proyecto
- Idioma (2.2.2): Fluido en español (C2)
- Experiencia profesional general (2.2.3): 5 años de experiencia de gestión o administración de proyectos
- Experiencia profesional específica (2.2.4): 3 años de experiencia en los sectores de transporte, energía, y/o cambio climático
- Experiencia de liderazgo/gestión (2.2.5): n/a
- Experiencia regional (2.2.6): 5 años de experiencia en proyectos en Paraguay
- Experiencia en cooperación al desarrollo (2.2.7): 1 año de experiencia en proyectos de cooperación al desarrollo

**4.3. Grupo de expertos nacionales e internacionales (entre 3 y 5; al menos 1 experto residente en Paraguay)**

**Tareas**

Contribuyen a la elaboración de los resultados de los proyectos con conocimientos especializados en las siguientes áreas de especialización:

Área de especialización 1- política, planificación y modelación de transporte (2 expertos):

- Asesoramiento a los responsables políticos en la formulación de estrategias de política de transporte y planes de acción
- Medidas de política para promover la movilidad eléctrica en el transporte público y logístico
- Modelación y prefactibilidad de medidas

Área de especialización 2: Infraestructura de movilidad eléctrica en el transporte público y logístico (1 experto)

- Requisitos técnicos para movilidad eléctrica en el transporte público y logístico de carácter urbano (p.ej. autobús eléctrico, infraestructura de carga)
- Análisis tecno-económico de proyectos de movilidad eléctrica en el transporte público y logístico de carácter urbano

Área de especialización 3 – medidas de capacitación (1 experto)

- Desarrollo de currículos de formación en movilidad eléctrica y movilidad urbana sostenible
- Aplicación de los cursos de capacitación

Área de especialización 4 – sensibilización y comunicación (1 experto)

- Facilitación de procesos para el involucramiento ciudadano en proyectos de infraestructura
- Preparación, organización y moderación de eventos de participación cívica

**Calificación**

- Educación (2.3.1): Título universitario en las áreas de transportes, planificación urbana, desarrollo sostenible negocios, economía, ciencias políticas, estudios de desarrollo u otra materia pertinente al proyecto (todos los expertos)
- Idioma (2.3.2): Fluido en español (C1) (todos los expertos) e inglés (C1) (al menos un experto)
- Experiencia profesional general (2.3.3): 8 años de experiencia en los sectores de transporte, energía, y/o cambio climático (todos los expertos)
- Experiencia profesional específica (2.3.4): 8 años de experiencia en las áreas de especialización 1 (2 expertos), 2 (1 experto), 3 (1 experto) y 4 (1 experto)
- Experiencia de liderazgo/gestión (2.3.5): n/a
- Experiencia regional (2.3.6): 5 años de experiencia en proyectos en la región de América Latina y el Caribe (todos los expertos) 5 años en Paraguay (1 experto)

## **Prestación objeto de la licitación:**

**N.º de transacción: 83384095**

- Experiencia en cooperación al desarrollo (2.3.7): 5 años de experiencia en proyectos de cooperación al desarrollo (1 experto)

Las propuestas técnicas deben incluir el CV de cada experto propuesto. Cualquier cambio posterior de expertos luego de la adjudicación del proyecto, sin informar a las partes, puede llevar a la cancelación del contrato.

La experiencia técnica específica que pueda complementar las tareas descritas en los presentes Términos de Referencia deberá ser explicitada en la presentación de la propuesta técnica, como parte del valor agregado de la consultora.

### **5. Pautas para el cálculo (Oferta Económica)**

Será responsabilidad del oferente elaborar una propuesta económica que cubra la totalidad de los costos estimados para el apropiado desarrollo de las tareas anteriormente descritas, utilizando el formato provisto en los Anexos y tomando en consideración las siguientes estimaciones:

#### **5.1. Despliegue de personal**

##### **Jefe/a de equipo**

- 105 días de trabajo, de los cuales por lo menos 40 en el Paraguay y 5 en un otro país en Latinoamérica (si la situación lo permite)
- 5 vuelos internacionales
- Transporte local en Gran Asunción, Paraguay
- Viáticos y alojamiento

##### **Coordinador/a nacional**

- 85 días, de los cuales 85 en el Paraguay
- Transporte local en Gran Asunción, Paraguay
- Viáticos y alojamiento para misiones fuera de Gran Asunción (nacionales o internacionales)

##### **Grupo de expertos nacionales e internacionales**

- 200 días, de los cuales por lo menos 100 en el Paraguay
- 10 vuelos internacionales
- Transporte local en Gran Asunción, Paraguay
- Viáticos y alojamiento

#### **5.2. Bienes de consumo**

El contratista es responsable de los gastos de oficina en curso en el país asociado (materiales, gastos de teléfono/fax, etc.) En la cotización se establecerá una tarifa plana equivalente a 200 euros al mes.

### **5.3. Talleres, educación y capacitación**

El presupuesto asignado por la autoridad contratante para la ejecución de estas actividades es equivalente a 18.000 euros.

### **5.4. Posición de compensación flexible**

Por favor, incluya un equivalente a 20.000 euros de compensación flexible en su oferta financiera.

## **6. Aportes de GIZ u otros actores**

GIZ, EUROCLIMA+ y otras instituciones asociadas al proyecto pondrán a disposición de la consultoría información, plataformas, expertos(as), entre otros tipos de aportes para apoyar al apropiado desarrollo de las tareas y objetivos de los presentes Términos de Referencia. Algunos de estos aportes son:

- **Red de asesores:** GIZ dispondrá de al menos un(a) profesional asesor de movilidad urbana que hará de mandante para el desarrollo de los presentes TdR y un(a) asistente técnico y/o administrativo que apoyará la gestión del proyecto y actuará como enlace local con GIZ y otras instituciones en Paraguay.
- **Comunidad de Prácticas:** EUROCLIMA+ ha dispuesto de una Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible para Latinoamérica, que permite el intercambio entre partes interesadas a nivel regional, ya sea por parte de actores del sector público, privado o sociedad civil. Esta plataforma virtual es libre de costo y puede ser utilizada por la consultoría para visibilizar los avances del proyecto, promocionar webinars u otras actividades, entre otros.
- **Comunicaciones oficiales EUROCLIMA+:** GIZ y EUROCLIMA+ ponen a disposición del oferente distintos canales de comunicaciones oficiales, como cuentas en redes sociales y cartas oficiales, que pueden ser de utilidad para visibilizar el proyecto o generar un acercamiento estratégico a ciertas instituciones o personas.
- **Alianza MobiliseYourCity y sus metodologías asociadas:** El componente de movilidad urbana de EUROCLIMA+ promueve, libre de costos, la utilización de las metodologías asociadas a la Alianza MobiliseYourCity (<https://mobiliseyourcity.net/>). Se recomienda especialmente la utilización de la guía para la implementación de Políticas y Programas de Inversión Nacionales de Movilidad Urbana (NUMP) y la Guía y Herramienta para la Calculadora de Emisiones, entre otros.
- **Estudio documental:** Como parte de las acciones que GIZ realizó previo a la publicación de los presentes TdR, se pone a disposición del oferente el estudio “Movilidad Eléctrica en Transporte Público Urbano Multimodal en Paraguay” que puede servir de aproximación inicial al estado de la movilidad eléctrica en el País.

## **7. Requisitos sobre el formato de la oferta**

La estructura de las ofertas técnicas y económicas deben corresponder a lo especificado en los presentes Términos de Referencia. Cada oferta deberá ser presentada en archivos o documentos separados, legibles (tamaño de letra 11 o más grande) y escritos de manera comprensible. Las ofertas podrán presentarse en idioma español o inglés.

**Prestación objeto de la licitación:**

**N.º de transacción: 83384095**

La oferta no debe exceder de 20 páginas en su concepción técnica y metodológica (Capítulo 3 de los TDR) y no debe superar el número máximo de páginas especificado para los subcapítulos.

El currículum vitae (CV) del personal ofrecido de acuerdo con el capítulo 4 del pliego de condiciones debe estar escrito en formato de la UE o similar y limitado a un máximo de 3 páginas por persona. Los currículums deben mostrar la posición y función de la persona propuesta en los proyectos de referencia nombrados y el tiempo que trabajó allí. Los currículums pueden estar escritos en español o inglés.

Si se excede uno de los números máximos de páginas dados, el contenido de las páginas excedentes no se tendrá en cuenta en la evaluación.

## **8. Anexos (opcional)**

El oferente encontrará, como archivos externos a los presentes TdR, los siguientes anexos:

- Anexo 1: Estudio “Movilidad Eléctrica en Transporte Público Urbano Multimodal en Paraguay”
- Anexo 2: Tabla de Contenidos NUMP tipo
- Anexo 3. Planilla Base Calculadora de Emisiones MYC
- Anexo 4: Formato Modelo Oferta Económica
- Anexo 5: Guía NUMP