

Términos de Referencia
Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible
Promoción de la Movilidad Urbana Eléctrica en Uruguay
**Consultoría en Asistencia Técnica para la identificación de opciones de
financiamiento para medidas de movilidad urbana sostenible en
Uruguay.**

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

Índice

1	Antecedentes	2
2	Participación de las partes interesadas	4
3	Objetivos del módulo y alcance de la consultoría	7
4	Tareas y Productos	7
5	Recursos de expertos esperados	12
6	Organización de los servicios - gestión de proyectos	14
7	Programa estimado	14
8	Evaluación de las ofertas	16
10	Información disponible	18
	Anexo 1 - Requisitos generales para entregables	19
	Anexo 2 - Detalles de la presentación de la propuesta	21

1 Antecedentes

Proyecto NUMP Uruguay

El proyecto busca apoyar la elaboración de una Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (P-MUS), con el liderazgo de los Ministerios de Industria, Energía y Minería (MIEM); Ambiente (MA); Vivienda y Ordenamiento Territorial (MVOT); Economía y Finanzas (MEF); y Transporte y Obras Públicas (MTO), con financiamiento de la Unión Europea, a través del Programa EUROCLIMA+ y con la gestión y asistencia técnica de la GIZ.

El objetivo del Proyecto 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, incluyendo el desarrollo de instrumentos técnicos, regulatorios y financieros. Para esto se diseñará una política de movilidad urbana sostenible, dos guías de implementación, una en movilidad urbana eléctrica y una en planificación de la movilidad urbana sostenible, esta última ya en formulación. Adicionalmente se desarrollará un mecanismo financiero para la movilidad eléctrica.

Proyecto MOVÉS

En setiembre de 2017, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF por sus siglas en inglés) aprobó el Proyecto “Hacia un sistema de movilidad urbana sostenible y eficiente en Uruguay”, MOVÉS¹.

El objetivo del proyecto es promover un sistema de movilidad sostenible, bajo en carbono y eficiente, basado en la mejora de las capacidades institucionales, el desarrollo de una regulación adecuada, la aplicación de tecnologías innovadoras y la promoción de un cambio cultural.

El Proyecto MOVÉS es ejecutado por el Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), en asociación con el Ministerio de Ambiente (MA) y el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MVOT), siendo el PNUD la Agencia GEF del proyecto. Tiene una Junta de Proyecto (JP) responsable de tomar decisiones gerenciales por consenso y que está integrada por el MIEM, el MA, la Oficina de País del PNUD y la Agencia Uruguaya de Cooperación Internacional (AUCI). El Director Nacional de Energía del MIEM tiene el rol de Director del Proyecto y preside la JP.

Proyecto MOVE

El proyecto MOVE (“Avanzando con un enfoque regional para la movilidad eléctrica en América Latina”), es una iniciativa ejecutada por el Ministerio de Ambiente de Uruguay e implementada por ONU Ambiente con financiamiento del Fondo Verde del Clima. El objetivo

¹ Link al proyecto MOVES: https://www.thegef.org/gef/project_detail?projID=9480

de MOVE es identificar y abordar las principales barreras para la movilidad eléctrica a través del desarrollo de evaluaciones técnicas, fortalecimiento de capacidades, desarrollo de alternativas de financiamiento y la creación de una comunidad de práctica entre los 14 países participantes: Argentina, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, y Uruguay.²

Subsidio de ómnibus eléctricos.

En octubre de 2018 se aprobó el Artículo 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 de compra 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 y MA, a través de una Comisión Técnica creada en la Ley, con representación de los cuatro ministerios.

Ruta eléctrica

Desde 2017 **UTE ha implementado la primera ruta eléctrica de América Latina.** Se comenzó con una primera etapa de instalación de sistemas de carga en la principal ruta turística del país y luego se ha extendido por el resto de los departamentos, alcanzando hoy casi la totalidad del país. UTE también ha convertido una parte importante de su flota de utilitarios a unidades eléctricas, contando hoy en día con 95 vehículos eléctricos.

Gestión de baterías

En cuanto al destino de las baterías usadas, la Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental del MA está próxima a reglamentar normativa específica en la materia, que regule los sistemas de reuso y disposición final de baterías provenientes de vehículos eléctricos. Se encuentra en marcha la realización de una consultoría en el marco del Proyecto MOVÉS para evaluar la situación a nivel país y fomentar la creación del ecosistema de baterías, entendiéndose por el mismo el conjunto de actores que provienen de distintos sectores del sector privado, academia y el sector público que mediante su interacción permitan la viabilidad de un mercado de segundo uso, reciclaje y disposición final de baterías.

² Link al Proyecto MOVE: <https://www.greenclimate.fund/sites/default/files/document/advancing-regional-approach-e-mobility-latin-america.pdf>

2 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” (Proyecto NUMP Uruguay) del Programa EUROCLIMA+. El proyecto apoya el desarrollo de una Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (P-MUS).

El objetivo del Proyecto NUMP 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, incluyendo 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, un reto importante para abordar el cambio climático. 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. En Uruguay el sector representa 60.1% de las emisiones de CO₂.

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 viales 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.

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 que conforman el Grupo de Trabajo (GTP) sobre movilidad urbana sostenible:

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 Nacional 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 tiene a su vez competencias específicas en materia de calidad de aire y gestión integral de residuos a través de la Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental. 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.

<https://www.gub.uy/ministerio-ambiente/>

Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial. (MVOT) – Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial.

Tiene entre sus competencias específicas el ordenamiento territorial nacional y la relación con los procesos subnacionales de ordenamiento territorial.

<https://www.gub.uy/ministerio-vivienda-ordenamiento-territorial/inicio>

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 (MEF):

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/>

A efectos específicos de esta consultoría se ha definido que el Grupo de Trabajo del Proyecto, será la contraparte técnica de seguimiento cercano de la elaboración de los productos. A su vez el GTP podrá consultar a otras partes interesadas, incluso a través de grupos de trabajo específicos, sobre aspectos estratégicos y/o específicos del desarrollo de la consultoría y avances de los productos.

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

3 Objetivos del módulo y alcance de la consultoría

Uno de los productos del Proyecto NUMP es el desarrollo de una propuesta de mecanismos financieros que estén listos para su implementación para la promoción de vehículos sostenibles para el transporte de personas y cargas, así como también obtener propuestas de opciones para que las ciudades financien infraestructura de movilidad urbana sostenible.

4 Tareas y Entregables

PRODUCTO 1: IDENTIFICACIÓN DE ALTERNATIVAS DE MECANISMOS FINANCIEROS PARA LA PROMOCIÓN DE MEDIDAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

ENTREGA 1.0:

1. Plan de trabajo ajustado
2. Propuesta de 4 medidas (con descripciones breves de cada una) para la elección de 2 a estudiar en profundidad en Entrega 1.1

ENTREGA 1.1:

-Identificar y analizar distintos modelos estilizados de alternativas de mecanismos financieros de otras ciudades a nivel internacional, factibles de ser implementados en Uruguay, para:

1. bicicletas privadas eléctricas (que sustituyan paulatinamente a la motocicleta de combustión, alcance a definir con el GTP);
2. electrificación de carga urbana de última milla, con foco en empresas que no pueden acceder a los beneficios de la Ley de inversiones;
3. 2 medidas de movilidad urbana sostenible (preferentemente que no sean de electromovilidad) a ser elegidas por el GTP, de entre al menos 4 medidas de movilidad urbana sostenible a ser propuestas por la consultora junto con entrega de plan de trabajo ajustado (Entrega 1.0). Ejemplos de estas medidas podrían ser: fondos para reacondicionamiento de veredas, peatonalización, biciesendas u otras infraestructuras para la movilidad activa; mecanismos financieros de desarrollo urbano orientado al transporte, sistemas de bicicletas públicas, sistemas de movilidad como servicio, etc.

ENTREGA 1.2:

- Dentro de los distintos modelos planteados para las 4 medidas de la entrega 1.1, analizar las condiciones locales de viabilidad legal, económica y técnica, modelos alternativos de mecanismos, así como el mercado local de instrumentos financieros disponibles para la promoción de las 4 medidas (bicicletas eléctricas privadas y electrificación de carga urbana de última milla, más las 2 seleccionadas por el GTP entre el menú de 4 ofrecidas en la Entrega 1.0 por la consultora) y determinar cuál modelo es el más viable para Uruguay para cada una de las medidas en estudio, y sus posibilidades de escalamiento. Realizar un análisis FODA para cada una de las 4 alternativas.

-Realizar una propuesta conceptual de mecanismo financiero dentro del modelo seleccionado más viable para Uruguay, para cada una de las cuatro medidas. La propuesta conceptual deberá incluir entre otros: actores involucrados, la definición de un modelo económico y de flujos financieros entre los actores, flujos de información u otros entre los actores, posibles

sinergias con otras fuentes de ingresos (como por ejemplo impuestos), la definición de un modelo jurídico-institucional público y/o privado y sus principales características técnicas.

-Análisis de las fuentes de fondos disponibles y necesarias de crear para cada medida, y evaluarlas incluyendo: conveniencia fiscal, sostenibilidad de corto y largo plazo, estrategias de salida, recaudación, otros co-beneficios, para los modelos seleccionados como más viables.

-Comparativa con los mecanismos financieros en funcionamiento actualmente para medidas similares (en caso que existan, como por ejemplo para construcción de infraestructura) y detallar la mejora que implicaría implementar los modelos propuestos, incluyendo los co-beneficios.

Luego de la entrega 1.2 del Producto 1 (borrador) se realizará el taller 1 de trabajo junto al GTP (y otros invitados que el GTP considere) para su revisión global y recolección de insumos para la selección de desarrollo de medidas en detalle en el Producto 2. La organización y recolección de resultados de este taller estará a cargo de la empresa consultora, la cual deberá proponer actores a invitar además de propuestos por el GTP. El taller requerirá la presencia física de los expertos provistos por la Consultora (las condiciones de viaje serán revisadas antes de dichas instancias en relación al contexto de la pandemia – COVID19)

PRODUCTO 2: DISEÑO EN DETALLE DEL MECANISMO FINANCIERO PARA DOS MEDIDAS (listas para la implementación).

Se considerarán para este punto 2 medidas a seleccionar por el GTP dentro de las 4 estudiadas en el Producto 1, luego de su entrega. Estas dos medidas seleccionadas por el GTP serán desarrolladas en profundidad por la consultora e incluirá, al menos, para cada una:

ENTREGA 2.1:

-Determinar todo lo requerido para convertir las dos propuestas conceptuales seleccionadas del producto anterior en mecanismos listos para la implementación

-Análisis de barreras al involucramiento del sector privado y pasos necesarios para habilitar el acceso al mecanismo por parte del sector privado.

-Flujos financieros revisados y detallados, y análisis de sensibilidades ajustadas, tanto del proyecto propio como de posibles terceras fuentes. Este análisis se deberá hacer tanto desde el punto de vista del Estado, como del beneficiario y de las empresas involucradas, en caso que el modelo propuesto incluya a esas partes.

-Revisión de la potencial estructura de financiamiento, incluyendo el esquema de repago y garantías propuestos, sostenibilidad (privada y fiscal) y resiliencia del mecanismo financiero.

-Análisis del mercado de inversión financiera local, el marco legal, las regulaciones aplicables, las garantías públicas y/o sistémicas, desde el punto de vista financiero, considerando particularmente una correcta regulación en cuanto a la asignación de riesgos y su explicitación.

- Detalle de viabilidad legal de las propuestas y en caso de necesidad de modificación de normativa, propuestas de modificación.
- Detalles de posibles inversores, posibles fuentes de financiamiento verde, blended finance u otros.
- Propuesta de esquema de gobernanza del mecanismo.
- Propuesta detallada de toda la documentación legal y constitutiva de la estructuración financiera propuesta.
- Análisis de efectos macroeconómicos del mecanismo financiero, como por ejemplo las implicancias en importaciones / exportaciones u otros efectos que permitan obtener una visión holística de las implicancias del mecanismo.
- Otros aspectos determinados por la consultora dentro de los requerimientos para convertir a los dos mecanismos conceptuales en listos para la implementación.
- Documento resumen ejecutivo para distribución de la propuesta y consultas a terceros, actualizado según los insumos obtenidos durante el taller 1.

Luego de la entrega del primer Borrador del Producto 2 se realizará un taller 2 de discusión de los dos mecanismos desarrollados, incluyendo los actores propuestos por el GTP y actores interesados, pudiendo ser representantes de los gobiernos subnacionales, la academia, sociedad civil y sector privado, para su revisión global y recolección de insumos. El taller requerirá la presencia física de los expertos provistos por la Consultora (las condiciones de viaje serán revisadas antes de dichas instancias en relación al contexto de la pandemia – COVID19)

A efectos de la conclusión efectiva de la consultoría, los borradores finales de los Productos 1 y 2 que incluyan los insumos obtenidos de los talleres deberán ser aprobados técnicamente por el GTP y administrativamente por GIZ.

Coordinación y sinergia con otros productos

Es importante considerar el marco de la consultoría a realizar, tomando en cuenta el desarrollo conceptual que se está elaborando tanto por los proyectos vinculados, como por otros procesos, políticas y estrategias llevados adelante por el gobierno vinculados a movilidad, cambio climático y sostenibilidad en general.

En particular, la identificación de opciones de mecanismo financiero deberán estar adecuadamente articulados con el contenido de información del Status Quo, avances en el proceso de formulación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, la Guía de Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible, la Guía de electromovilidad a comenzar, el plan de desarrollo de capacidades para la movilidad sostenible en el marco del NUMP y los productos relevantes de los Proyectos MOVÉS y MOVE.

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

5 Recursos de expertos esperados

Se espera que las consultoras propongan equipos formados como mínimo por los siguientes profesionales en las características aquí señaladas:

- 1. Especialista en economía y finanzas (nacional o residente)**
 - a. Profesional del área de economía, con especializaciones transporte y/o movilidad.
 - b. Diez años de experiencia laboral relevante en políticas públicas y diseño de mecanismos financieros, movilidad, transporte o similar.
 - c. Se valorará la experiencia de trabajo en temas fiscales a nivel nacional y finanzas subnacionales en Uruguay, Latinoamérica y con financiamiento verde

- 2. Especialista en movilidad urbana (regional/internacional)**
 - a. Profesional del área de ingeniería, arquitectura/urbanismo, ciencias sociales, o similares con especializaciones en movilidad y/o transporte.
 - b. Cinco años de experiencia laboral relevante en planificación de movilidad urbana, reformas en el sector transporte público o similar.
 - c. Se valorará la experiencia en la elaboración de guías metodológicas similares o estrategias de movilidad sostenible.
 - d. Se valorará la experiencia de trabajo en Latinoamérica

- 3. Especialista legal en estructuración financiera local (nacional).**
 - a. Profesional del área de derecho, con especialización/experiencia en estructuración financiera desde la perspectiva legal.
 - b. Experiencia relevante en estructuración financiera en Uruguay en proyectos de transporte, y/o energías renovables.

Generalmente se consideran una ventaja la experiencia en desarrollo de mecanismos financieros a nivel regional y la experiencia técnica específica en los aspectos más relevantes en Uruguay.

La consultora deberá considerar al menos los expertos en su propuesta técnica, incluyendo los CVs de estos expertos y apoyos. Podrá incluir más expertos o apoyos para la consultoría en su propuesta de acuerdo a lo que considere necesario.

La propuesta deberá incluir la cantidad de horas que le dedicará a la consultoría cada experto propuesto.

7 Programa estimado

Fecha tentativa de comienzo del proyecto: 17 de septiembre de 2021

Duración de la asignación: 5 meses calendario

La facturación debe ser procesada como se indica a continuación:

Plazo de entrega	Entregables	Monto
5 días corridos de iniciada la consultoría	PROD 0: Plan de trabajo revisado. Propuesta de 4 medidas alternativas	5%
30 días corridos de iniciada la consultoría	PRODUCTO 1, ENTREGA 1.1	
55 días corridos de iniciada la consultoría	BORRADOR 1 DEL PRODUCTO 1, ENTREGA 1.2	20%
	TALLER SOBRE PRODUCTO 1	
70 días corridos de iniciada la consultoría	BORRADOR 2 DEL PRODUCTO 1, ENTREGA 1.2 (versión 2)	25%
85 corridos de iniciada la consultoría	BORRADOR 1 DEL PRODUCTO 2, ENTREGA 2.1	
	TALLER SOBRE PRODUCTO 2	
100 días corridos de iniciada la consultoría	BORRADOR 2 DEL PRODUCTO 2, ENTREGA 2.1 (versión 2)	25%
110 días corridos de iniciada la consultoría	ENTREGA FINAL DE TODOS LOS PRODUCTOS Y ENTREGAS EN VERSIÓN CORREGIDA	25%

Se espera que los pagos se realicen en alrededor de **20** días luego de la aprobación técnica de las entregas. Los pagos no serán realizados sin la aprobación técnica del GTP de las entregas. El GTP cuenta con 15 días corridos para aprobar o formular observaciones sobre las entregas.

8 Evaluación de las ofertas

Criterio	Puntaje
Una reflexión sobre la movilidad urbana sostenible (MUS), su enfoque para dar respuesta al cambio climático desde la MUS, los objetivos de este mecanismo financiero y las carencias actuales en Uruguay en ese sentido. Se sugiere analizar bajo el marco evitar - cambiar - mejorar.	10
Metodología para desarrollar el trabajo según tareas y productos, en coordinación con el GTP.	20
Asignación de horas de expertos propuestos	05
Trabajos de referencia relevantes en los últimos 5 años	15
CV de expertos propuestos (máximo 3 páginas por CV)	20
Total	70

Para ser consideradas, las propuestas deberán incluir además de los capítulos evaluados, un cronograma de implementación.

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 = (Menor valor ofertado x 100 puntos)/ valor ofertado

Puntaje final de las ofertas

El puntaje final será calculado de la siguiente manera:

Puntaje técnico x 70% + Puntaje económico x 30%

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.

9 Información disponible

Se entregarán al consultor seleccionado los siguientes documentos:

- Status quo de la movilidad urbana en Uruguay
- Avance de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible
- Avance de la Guía de Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible
- Documentos pertinentes de los Proyectos MOVÉS y MOVE
- Estudio de fiscalidad del transporte de MOVÉS

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 breve reporte mensual de las actividades realizadas, conforme lo detallado en el plan de trabajo,

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 bajo licencia Creative Commons 4.0.

Los reportes enviados se remitirán digitalmente al SubCoordinador Nacional del Proyecto NUMP. Este coordinará los comentarios del y/o la aceptación generalmente dentro de 2 semanas después de la entrega.

Los reportes finales preliminares y reportes finales deben incluir un mínimo de 20 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, a través del SubCoordinador Nacional recoger las observaciones del Comité Editorial)

Anexo 2 - Detalles de la presentación de la propuesta

Otros comentarios sobre la propuesta técnica

Las propuestas no deben exceder las **20** páginas (se excluyen los CV anexados y cualquier otro documento de apoyo).

Las propuestas deben contener un esquema tentativo de intervenciones, talleres y principales hitos previstos para la implementación del módulo, incluida la distribución detallada de responsabilidades y funciones al personal propuesto.

Las propuestas deben especificar los días experto que entregará cada experto. Solo se cuentan los días hábiles regulares en el país de la asignación, donde una semana de trabajo debe corresponder como máximo a 5 días hábiles de 8 horas de trabajo (los días de viaje se pueden realizar durante los fines de semana).

Las propuestas deben incluir

- Una reflexión sobre la movilidad urbana sostenible (MUS), su enfoque para dar respuesta al cambio climático desde la MUS, los objetivos de este mecanismo financiero y las carencias actuales en Uruguay en ese sentido.
- Metodología para desarrollar el trabajo, incluyendo el desarrollo de las tareas y productos, en coordinación con el GTP .
- Cronograma y calendario de asignación del personal
- Trabajos de referencia relevantes en los últimos 5 años
- CV de expertos propuestos (máximo 3 páginas por CV)

Otras observaciones sobre la propuesta financiera

- El consultor es responsable de incluir en su propuesta todos los costos de viaje internacional y 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 espacio de dependencias para reuniones, talleres y capacitación en Uruguay; tales dependencias serán proporcionadas por el GTP y/o GIZ.
- Las propuestas financieras se deben estructurar según las siguientes categorías:
 - Honorarios
 - Presupuestos de apoyo local (por ejemplo: traducción, interpretación y asistencia)
 - Viaje, alojamiento, alimentación, comunicaciones
 - Otros costos (a ser especificados)

Ofertas con validez por 6 meses.