

Términos de Referencia para la contratación de una empresa consultora

III.- APLICABILIDAD AL CASO URUGUAYO DE LOS DIFERENTES MODELOS BASADOS EN LAS EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

IV.- ANÁLISIS ECONÓMICO DE LAS INVERSIONES Y COSTOS EN EL MERCADO URUGUAYO, DE OPTIMIZACIÓN MULTIMODAL Y TECNOLOGÍAS DETECTADAS COMO APLICABLES

Proyecto en el que se enmarca

La presente contratación se enmarca en el análisis de medidas para la optimización multimodal e introducción de nuevas tecnologías y energéticos en sector transporte del Uruguay.

Esta contratación contempla la tercer y cuarta etapa del proyecto de transporte aprobado por la DNE que analiza la aplicabilidad a Uruguay de las experiencias internacionales realizando el análisis económico de inversiones y costos en el mercado uruguayo tanto de optimización multimodal como de tecnologías.

Las experiencias internacionales a estudiar serán aquellas provenientes de las etapas I y II del proyecto de transporte que serán puestas en conocimiento de la consultora, y algunas opciones definidas de común acuerdo con la contraparte para casos específicos que se quieren evaluar (ej. trolley, buses eléctricos, corredores exclusivos, implementación de controladores de tráfico de ómnibus para gestión de tránsito, infraestructura para una mayor participación de transporte activo, etc.). Aunque estos podrán ser ampliados o modificados con otras experiencias previamente acordadas con la DNE.

Organismo Convocante

Ministerio de Industria, Energía y Minería - Dirección Nacional de Energía.

Antecedentes

La Dirección Nacional de Energía (DNE) es el organismo encargado de definir los lineamientos y estrategias de la política energética nacional. Para ello es necesario el uso de herramientas que permitan el modelado del sector energético y la simulación de escenarios a efectos de definir las diferentes políticas, además de la realización de estudios específicos sectoriales y de sustitución de fuentes energéticas.

En particular, en el sector Transporte, se considera que el diseño y la implementación de políticas y medidas que permitan mejorar la eficiencia en el uso de la energía, a través de nuevas tecnologías y la diversificación de fuentes y la eficiencia en el transporte de carga y pasajeros, a

través de la optimización modal representan la opción más adecuada para atender el crecimiento del consumo energético de este sector, teniendo en cuenta que para el caso de Uruguay las fuentes fósiles (actualmente el energético más utilizado para transporte) provienen en su totalidad de la importación.

Siendo el transporte el principal demandante de recursos fósiles, diferentes países están generando transformaciones importantes en el sector, estudiando la posibilidad de utilizar nuevas fuentes energéticas que reduzcan la dependencia del petróleo, favorezcan la diversificación energética y generen condiciones más adecuadas para el medio ambiente. De esta forma ya existen experiencias a nivel internacional con mayor o menor grado de penetración y generalización de diferentes alternativas tecnológicas, dándose en los últimos años importantes desarrollos que sugieren que las nuevas tecnologías del sector transporte tienen un potencial importante a ser tenido en cuenta en cualquier estudio de largo plazo.

En el caso de Uruguay los estudios aún son muy incipientes, prácticamente a nivel experimental en tecnologías no convencionales¹, siendo inexistentes en algunas de ellas. Por todo lo mencionado, el resultado de esta consultoría será un elemento determinante para ensayar, diagramar e instrumentar políticas tendientes a incentivar el uso de las tecnologías más eficientes y eventualmente tender hacia una reducción de la participación de los formatos convencionales, favorecer la diversificación de fuentes en el sector transporte así como la sustitución modal.

Particularmente, dada la mayor concentración geográfica de personas y vehículos en la región de Montevideo y zona metropolitana, así como la existencia de un mayor desarrollo del transporte público en las mismas, se plantea hacer foco en combinaciones de medidas que contemplen principalmente soluciones integrales de movilidad urbana para priorizar el uso de transporte público de pasajeros y transporte activo, de manera de mantener el peso de estos en niveles significativos y desalentar en cierta medida el uso del transporte particular. Por otro lado en el caso de transporte particular y movilidad urbana de cargas, se plantea que se evalúen opciones de tecnologías y alternativas del uso de fuentes teniendo en cuenta las opciones resultantes en las etapas I y II, de manera de tener una o varias opciones económicamente viables para su implementación.

Justificación

Para cumplir con los cometidos de la DNE es necesaria la actualización, sistematización y análisis permanente de información, a los efectos de realizar la planificación del sector energético y poder utilizar herramientas adecuadas para el diseño de políticas.

En el Uruguay, para el año 2006, el sector transporte representó la tercera parte del consumo final de energía del país (33%) y el 63% del consumo final total de derivados del petróleo. Para el año 2013 la participación del sector transporte desciende al 30% del consumo final de energía del país, pero la participación en el consumo final de derivados del petróleo se incrementa al 68%, situándolo como el segundo sector de mayor consumo energético después de la industria y el

¹ Tecnologías no convencionales, en el caso de Uruguay refiere a las tecnologías diferentes a los motores de combustión tipo ciclo Otto y Diésel utilizados históricamente en el país.

principal consumidor de derivados de petróleo, definiendo de esta manera su relevancia a la hora de realizar estudios de prospectiva energética.

A su vez, las estimaciones de crecimiento de la economía actual prevén un crecimiento sostenido del PIB, proyectando un aumento en valores reales del consumo energético en el sector transporte.

El hecho de no disponer aún en el país reservas probadas de petróleo u otros energéticos de origen fósil implica una alta dependencia de fuentes energéticas importadas. A su vez las importaciones de petróleo y derivados resultan significativas en los resultados de la balanza de pagos, a lo que hay que agregarle que es un producto con una fuerte volatilidad de precios, lo que genera mayores incertidumbres en el futuro.

Contemplando lo anteriormente expuesto, Uruguay se ha fijado desde 2005 el objetivo de lograr su “autonomía energética en un marco de integración regional, con políticas ambiental y socialmente sustentables”. Las medidas de eficiencia energética constituyen instrumentos inmediatos para atenuar los impactos del consumo de petróleo, disminuyendo en forma considerable la dependencia energética del exterior, permitiendo obtener mejoras en términos de la balanza de pagos, y una mejora en la competitividad de las empresas.

Por lo expuesto, el presente estudio constituye un aporte fundamental para estudiar y diagnosticar de manera exhaustiva un sector prioritario de consumo promoviendo un desarrollo sostenible del transporte en Uruguay.

En este contexto se entiende necesario el desarrollo de un proyecto integral en el transporte a nivel nacional, visualizando como prioritarios los temas vinculados a movilidad urbana de pasajeros y cargas para Montevideo y su área metropolitana y visualizar estratégicamente la modificación en el sistema de transporte de carga en territorio nacional. Para lo cual es necesario analizar posibles medidas a través de la construcción de escenarios de penetración de diferentes alternativas tecnológicas, de diversificación de fuentes e inclusión de aspectos de eficiencia energética en el sector, analizando los posibles beneficios, barreras y/o dificultades en la implementación.

Las nuevas condiciones de los mercados, tanto a nivel internacional como nacional, en cuanto a la introducción de nuevos energéticos que podrían sustituir a los tradicionales² del sector, así como nuevas tecnologías de vehículos, se traducen en una necesidad de exploración y generación de conocimiento sobre las posibilidades de incorporación de las mismas y su consecuente impacto en la matriz de consumo tanto del sector, como a nivel nacional.

² Combustibles tradicionales o convencionales para Uruguay refiere a los más utilizados históricamente en el sector transporte (gasolinas y gas oil)

III.- APLICABILIDAD AL CASO URUGUAYO DE LOS DIFERENTES MODELOS BASADOS EN LAS EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Objetivo

Detectar las condiciones más adecuadas para el impulso y viabilidad de tecnologías, fuentes y optimización del uso de modos en el sector transporte del Uruguay.

Estudiar opciones de optimización de movilidad urbana (pasajeros y cargas) particularmente para zonas de mayor densidad de habitantes y vehículos (Montevideo y zona metropolitana).

Cabe destacar que serán estudiadas aquellas tecnologías, fuentes y optimización de modos resultantes de la consultoría anterior (etapas I y II) así como algunos casos particulares de estudio a definir con la contraparte. Se anexa informe etapa I y II.

Así mismo se deberá plantear la prefactibilidad de los proyectos analizados como forma de continuar el estudio en las etapas posteriores de aquellas propuestas factibles.

Descripción

Comparación de variables económicas, sociales, de comportamiento y de políticas (variables exógenas) para evaluar el grado de concordancia con las características de los parámetros del mercado Uruguayo.

Productos

Informe de modelos de mercado aplicables a Uruguay; incluye la definición de las variables a comparar, justificación de su elección, información de base con fuente identificada y descripción de cuales tecnologías/fuentes serían más adecuadas a aplicar al caso uruguayo y su viabilidad.

Para esta instancia de análisis se prevé por un lado la utilización de los insumos generados en las etapas I y II, en el que las tecnologías detectadas a priori serán utilizadas como base del análisis, al que se le incorporarán las variables a comparar de manera de detectar las opciones con mayor aplicabilidad al sector transporte de Uruguay.

En caso de tecnologías y/o fuentes no ensayadas en el país, la consultoría podrá incluir la realización de pruebas de las mismas. Estas pruebas serán cotizadas por separado ya que revisten un carácter ampliatorio, por lo que su realización necesitará una discusión con la DNE para aprobar una metodología conjunta. Desde el MIEM en conjunto con MVOTMA se está trabajando en un proyecto que incluyen pilotos de tecnologías que estará acompasado con los productos de esta consultoría.

El informe deberá contener las tendencias de uso de fuentes y tecnologías alternativas (gas natural, energía eléctrica, biocombustibles, combinación de energéticos, combinación de modos, etc.) en los mercados de referencia (a definir en la propuesta metodológica con la aprobación de DNE).

Deberá incluir un análisis de las características generales del mercado y de la forma en que tuvo lugar la introducción de las diversas fuentes, tecnologías y modos en el sector transporte. Debe incorporar un análisis de precios relativos y absolutos de las fuentes energéticas (del gas natural, etc., y los combustibles que éste sustituyó) inversiones de infraestructura requeridas y otros costos asociados al uso del energético (desarrollo de capacidades nacionales, etc.).

Además se debe analizar los diferentes instrumentos de política y/o estrategias empresariales que se utilizaron para favorecer la penetración o desestimulo de dichas tecnologías en el caso de existir alguno.

Se deberá estudiar el marco regulatorio general existente, y las posibilidades de transformación del sector factibles de ser realizadas bajo este marco y como debería ajustarse la normativa a los efectos se poder proyectar las transformaciones propuestas.

Por otro lado deben analizarse los tipos de vehículos en los que es posible la adaptación de la tecnología existente a estas nuevas fuentes energéticas, tanto en los diferentes modos (carretero, fluvial, etc.) y tipos de transporte (automóviles particulares, taxis, camionetas, camiones, ómnibus, etc.).

IV.- ANÁLISIS ECONÓMICO DE LAS INVERSIONES Y COSTOS EN EL MERCADO URUGUAYO, PARA OPCIONES DE OPTIMIZACIÓN MULTIMODAL Y TECNOLOGÍAS DETECTADAS COMO APLICABLES.

Objetivo

Análisis económico de las potencialidades en el mercado uruguayo de las tecnologías de transporte y opciones para optimización multimodal detectadas como aplicables en la etapa III y evaluación desde el punto de vista de la disponibilidad de los energéticos alternativos en el sector e incorporando al análisis aspectos de optimización desde el punto de vista de la movilidad de pasajeros y carga.

Descripción

Analizar las inversiones requeridas y costos en el país y a partir de ellos realizar una evaluación de las posibilidades de desarrollo en Uruguay. Para esto se deberán tener en cuenta todas las características que se consideren necesarias para que estos mercados se desarrollen, identificando los puntos de equilibrio que hacen viable el desarrollo de las distintas tecnologías y energéticos asociados.

Incorporar al análisis de combinación de modos la visión de optimización del sector transporte de Uruguay desde el punto de vista de movimientos de pasajeros y de cargas. Por un lado incluye el análisis detallado de cuales opciones son económicamente viables, teniendo en cuenta aspectos relacionados a la movilidad de personas, en las principales áreas urbanas de Uruguay, y en lo que respecta a transporte multimodal de acuerdo a los tipos de carga y distancias a recorrer.

Análisis de alternativas o casos de estudio serán definidos de común acuerdo con la contraparte y pueden incluir el estudio de nuevas alternativas de tecnologías y fuentes para el caso de transporte colectivo, así como el uso de sistemas de ordenamiento de tráfico (corredores, controladores, etc.) o una combinación de diversas soluciones. También se requiere estudiar el caso de transporte activo como solución complementaria para desincentivar el uso del transporte particular en regiones de gran concentración de población y vehículos.

Por otro lado se debe incorporar en el caso de opciones multimodales para el transporte de carga una visión más amplia teniendo en cuenta aspectos de la infraestructura existente en el país así como posibles inversiones adicionales que puedan ser requeridas en algunas de las opciones planteadas.

Producto

Informe incluyendo análisis económico de los modelos definidos como aplicables a Uruguay que debe contener descripción, análisis de inversiones y costos y evaluación de las posibilidades de desarrollo en Uruguay. Se deberá realizar además un análisis de sensibilidad de los parámetros relevantes de forma de ver la robustez de los resultados.

Elaboración de un modelo para aplicar al caso de Uruguay basado en la comparación de parámetros exógenos (variables económicas, sociales, de comportamiento y de políticas) para evaluar el grado de concordancia con las características de los parámetros al mercado uruguayo. De esta manera se pretende detectar las condiciones más adecuadas desde el punto de vista económico, para el impulso de estas tecnologías o sustitución de modos así como viabilidad de las mismas.

El análisis económico contemplará los casos de fuentes, tecnologías y modos determinados en las etapas anteriores. Más allá de las fuentes y tecnologías se deberá tener en cuenta el análisis de la movilidad urbana y transporte multimodal. Lo que se pretende en este es la elaboración de líneas de acción e hipótesis de trabajo para desarrollos investigativos posteriores. En el caso de transporte multimodal deberá incluir un estudio logístico de transporte para las clases de actividad con mayor influencia.

El informe debe incluir además opciones intermodales (diferentes combinaciones de modos económicamente viables) aplicables a Uruguay de acuerdo a las variables analizadas, que puedan ser utilizadas como posibilidades en el desarrollo de estudios de demanda en etapas posteriores dentro del marco del proyecto de transporte. De esta manera se pretende incorporar la visión de la optimización desde el punto de vista del movimiento de pasajeros y cargas además de la visión desde el punto de vista de eficiencia energética.

Por último debe incluirse el análisis de los casos de estudio planteados, así como la posible estrategia de implementación en lo que respecta a movilidad urbana de pasajeros, particularmente en regiones de mayor concentración de población y vehículos. De esta forma se pretende abordar posibles alternativas para la solución de problemas que se vienen manifestando de manera de lograr favorecer medios masivos de transporte urbano de pasajeros (transporte

colectivo) así como en los casos que aplique formas de movilidad activa de manera que en conjunto se desincentive el uso del transporte particular.

La empresa seleccionada deberá incluir en su informe la definición de las variables a comparar así como la justificación de su elección y la información de base debe tener claramente citada su fuente.

Finalmente dentro de este producto se requerirá el estudio de los arreglos institucionales pertinentes y necesarios para el desarrollo de las transformaciones del sector. Esto incluye un análisis de la situación actual viendo las ventajas y desventajas de las competencias de los diferentes organismos, así como de las reestructuras necesarias que deberían realizarse y los mecanismos formales que deberían garantizar dicha institucionalidad. A su vez se deberán diagramar los mecanismos de participación de forma de incluir a todos los agentes involucrados en la transformación de forma de que los diferentes agentes sociales puedan apropiarse de los proyectos de transformación.

1. PERFIL DE LA FIRMA SELECCIONADA

Los servicios solicitados podrán ser brindados por empresas o firmas consultoras nacionales o extranjeras que tengan como mínimo 5 años de experiencia en el tema, que presenten un Plan de Trabajo detallado que permita alcanzar los objetivos planteados en las partes III y IV. Se requiere para el caso de las empresas consultoras extranjeras la presentación del plan de trabajo detallado en idioma español, que puede ir acompañado de una versión en idioma inglés.

Para seleccionar a la firma encargada de llevar adelante la consultoría, se valorarán los siguientes aspectos:

- Antecedentes de la firma, donde se valorará preferentemente investigaciones en el sector energético, transporte y análisis de mercado.
- Propuesta de Trabajo presentada, en particular detallando la metodología de estudio que se proponga aplicar para cada etapa (versión español obligatoria versión en inglés opcional para firmas extranjeras).
- Cronograma de trabajo y equipo profesional que trabajará en el presente llamado, detallando los integrantes que participan en cada etapa y su dedicación horaria y la cotización desagregada de acuerdo al cronograma. Debe tener al menos un técnico del proyecto con residencia permanente en Uruguay.

El equipo de trabajo deberá contar con un equipo profesional que reúna como mínimo las siguientes competencias específicas:

- Formación en Ingeniería, con especialización en Transporte, movilidad, logística, planificación urbana, tecnologías de transporte y obras de infraestructura.
- Formación Económica, con especialización en Finanzas y Proyectos de Inversión, desarrollo y planificación estratégica, modelos de equilibrio general y econometría.
- Formación en Ciencias Sociales como Sociología (con particular énfasis en resistencias sociales), Antropología y Ciencia Política.

Se valorará especialmente la formación de maestrías, doctorados y estudios post doctorales específicos así como la experiencia laboral en organismos nacionales e internacionales vinculados a estas temáticas e investigaciones y publicaciones al respecto.

La empresa se compromete a mantener el equipo profesional asignado al presente trabajo, el cual estará directamente vinculado a las actividades, y estará disponible en caso de ser requeridas llamadas telefónicas, videoconferencias, o reuniones presenciales, las cuales se coordinarán entre las partes (en caso de firmas extranjeras deberán contar con al menos un técnico en el Uruguay).

En caso de modificaciones deberá presentar la propuesta alternativa para aprobación por parte de la contraparte. El equipo de profesionales alternativo deberá mantener o superar las competencias de la propuesta inicial.

2. CONDICIONES DE CONTRATACIÓN

A continuación detallamos los requisitos necesarios según origen de procedencia de la firma:

Firmas nacionales:

A efectos de la contratación las organizaciones nacionales deberán presentar los siguientes documentos:

- Estatutos
- Certificado de condición de situación tributaria (certificado de RUT post reforma tributaria que indique las exoneraciones que correspondan, certificado de otras exoneraciones, por ejemplo exoneraciones del MEC)
- Certificado notarial de existencia, vigencia y representación; no mayor a un mes.
- Certificado notarial donde se designe a él/los representante/s de la organización quien/es será/n el/los firmante/s del contrato con una antigüedad (de la certificación) no mayor a un mes
- Fotocopia de Cédula de Identidad o documento que acredite la identidad del responsable de firmar el contrato
- En caso de que la organización, institución, asociación civil, etc., esté exonerado y no obligado por DGI a emitir facturas, se exigirá Recibo Oficial como único comprobante válido para efectuar el pago.

Firmas extranjeras:

En el caso de firmas extranjeras la documentación necesaria es la misma que se solicita a una empresa uruguaya con las salvedades siguientes:

- El Certificado de “Existencia, Vigencia y Representación”, deberá ser legalizado con vigencia no mayor a un mes, donde se designe al/los representante/s de la organización.

- Fotocopias de documento/s de identidad de quien/es van a firmar el contrato.
- La documentación Tributaria que corresponda a cada país donde se indique que las mismas están vigentes.

Modalidad de pago

Se realizarán tres pagos el primero contra la entrega del Plan de Trabajo y la Metodología de Estudio y luego se realizarán dos pagos contra entrega de los productos definidos en cada etapa, una vez aprobados por parte del equipo técnico de Uruguay formado por la DNE y CAF.

Primer Pago: Entregable 1. Plan de Trabajo y Cronograma, 20 % del monto total.

Segundo Pago: Entregable 2. Informe Etapa III, 40% del monto total.

Tercer Pago: Entregable 3. Informe Etapa IV, 40% del monto total.

La propuesta económica deberá incluir todos los impuestos y deducciones según la legislación vigente, los cuales serán retenidos, cuando corresponda, por parte de la entidad administradora de los fondos, que emitirá los certificados de crédito correspondientes. No se realizarán desembolsos no incluidos en la propuesta.

El pago se realizará conforme a los procedimientos habituales de la entidad administradora de fondos, previa exhibición, en cuanto correspondiere, del Certificado Único del Banco de Previsión Social y de la Dirección General Impositiva, o equivalente en caso de firmas extranjeras de estar al día en el pago de tributos que estas instituciones administran y que fueren aplicables.

El pago será realizado en dólares americanos.

En caso del no cumplimiento de los términos de referencia acordados por parte de la empresa, la DNE se reserva el derecho de rescindir el contrato y solicitar el reintegro del importe abonado hasta el momento por todo concepto. La empresa no tendrá derecho a reclamar el pago por el producto que no hubiere entregado en plazo ni tampoco indemnización de especie alguna.

Duración del contrato

6 meses a iniciarse una vez firmado el contrato.

3. PROPIEDAD, TRATAMIENTO Y DIFUSIÓN DE LOS PRODUCTOS

La empresa se compromete a entregar toda la información generada en el proceso de este trabajo, que será propiedad de la DNE, así como a mantener la confidencialidad en el caso de la información que tenga este carácter y su uso requiera firma de compromiso de confidencialidad.

Los derechos de autor de los documentos producidos serán de propiedad de la contraparte (Ministerio de Industria, Energía y Minería – MIEM y la Corporación Andina de Fomento-CAF), por lo cual la firma consultora no podrá compartir ni difundir la información producida en esta

consultoría con otros organismos o personas, salvo expresa aceptación por parte de la contraparte.

4. PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS

La fecha límite para la presentación de propuestas será el lunes 11 de enero de 2016, a las 15:00 hora local.

Cada propuesta deberá incluir:

- Antecedentes de la empresa o firma. Se deberá anexar al menos un proyecto realizado de forma de completar los antecedentes de la empresa.
- Cuerpo de profesionales propuesto con sus respectivos curriculums (en el formato que se adjunta) y asignación de responsabilidades en la presente consultoría.
- Propuesta técnica detallada y cronograma de trabajo con los participantes de cada etapa y la dedicación horaria estimada. La misma deberá contener el Alcance y Planificación del Estudio y la Metodología con que se abordará el tema.
- Una propuesta económica en donde se detallará el presupuesto por todas las actividades previstas. El mismo deberá ser cotizado en dólares americanos.
- Constancia de estar al día ante DGI, BPS, BSE según corresponda.

Las mismas deberán ser enviadas en formato electrónico por e-mail a: daee@dne.miem.gub.uy o entregadas en formato digital en la oficina de Demanda Acceso y Eficiencia Energética de la DNE, Sarandí 620, 4° piso. Por dudas o consultas sobre los contenidos del presente llamado comunicarse con la misma casilla de correo indicada.

5. EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS PRESENTADAS

La selección se realizará en base a los antecedentes de la empresa, cuerpos de profesionales propuestos, propuesta técnica y económica.

Se solicitará la presentación de al menos un estudio que la empresa considere relevantes a fin de evaluar la calidad y profundidad de los trabajos previamente realizados. El puntaje resultante de la evaluación de antecedentes, cuerpo de profesionales, propuesta de trabajo y el presupuesto detallado en la propuesta económica se ponderarán según la siguiente relación:

$$P_{GLOBAL} \equiv 20 \times \frac{C_{bajo}}{C} + 80 \times \frac{A}{A_{alto}}$$

Donde:

- C = Costo global de la Propuesta de Precios evaluada;
- C_{bajo} = El segundo precio más bajo de todos los costos globales de las Propuestas de Precios evaluadas;
- A = Puntaje de antecedentes, cuerpo de profesionales y propuesta técnica;
- A_{alto} = El mayor de los puntajes totales asignado a las Propuestas Técnicas, antecedentes y cuerpo de profesionales evaluadas;

En el tema del costo bajo se considera el segundo precio para evitar la presentación de precios depredatorios. A la oferta más baja se le asignará a los efectos de puntuarla como si hubiera cotizado un precio igual a la segunda oferta más baja.

En lo que refiere a la propuesta técnica se valorará de acuerdo al siguiente desglose:

- Antecedentes (se considerarán antecedentes en consultorías, investigaciones y publicaciones realizadas, poniendo especial énfasis en las que refieran a transporte, energía e investigaciones de mercado): 20 puntos.
- Ejemplo de trabajo realizado (en esta sección se evaluará la metodología utilizada, tipo de análisis, instrumentos, secuencia de actividades y el informe final): 20 puntos.
- Cuerpo de Profesionales (se valorará la formación y la experiencia, tanto académica como profesional): 20 puntos.
- Propuesta de trabajo (se valorará el equipo de trabajo, cronograma, metodología, contenidos de la propuesta): 40 puntos.

La propuesta seleccionada será aquella que obtenga el mayor puntaje global.

El tribunal dispondrá del plazo tentativo establecido en los procedimientos de contratación del organismo dentro del cual deberá adjudicar, declarar desierta o rechazar todas las ofertas así como solicitar ampliación de información o seguir otros cursos de acción por razones de buena administración.

No serán consideradas las propuestas que: no acredite adecuadamente su carácter empresarial; que el proponente no cumpla con la experiencia mínima solicitada; que el personal profesional evaluable no cumpla con las condiciones mínimas exigidas; que el valor de la propuesta exceda el monto disponible destinado a esta consultoría (USD 130.000); o que la propuesta técnica obtenga una evaluación menor de 70% de los puntos asignados a este ítem.

Si existieran errores subsanables en los documentos presentados que no modifiquen el alcance de la propuesta técnica, el Comité Calificador otorgará un plazo máximo de 3 días desde la notificación de la misma para que el postor los subsane, en cuyo caso la Propuesta continuará vigente para todo efecto, a condición de la efectiva enmienda del defecto encontrado dentro del plazo previsto.

Se considerará que una omisión o error en una propuesta es subsanable, cuando aquella no imposibilite la asignación de puntajes durante el proceso de evaluación y calificación de las propuestas.

6. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS Y CUMPLIMIENTO DE LA CONSULTORÍA

Al concluir la consultoría la DNE del MIEM realizará un informe de evaluación sobre el grado de cumplimiento de la consultoría y los resultados alcanzados. El informe será tomado como antecedente en futuras contrataciones.