



## **TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DE CONSULTORÍA: "Etiquetado Vehicular en Ecuador: Seguridad Vial, Eficiencia Energética y Cambio Climático"**

### **1. ANTECEDENTES**

La Constitución ecuatoriana vigente reconoce y garantiza a todas las personas y colectivos, entre otros derechos, los que se refieren a gozar de: una cultura de paz, integridad personal, seguridad humana; protección integral y armonía con el Buen Vivir.

Los problemas del transporte terrestre en el Ecuador han sido históricamente relegados, por lo que conjuntamente con el crecimiento del parque automotor se ha notado el incremento de accidentes en las vías debido a factores humanos y propios del vehículo, de la mano con una degradación de la calidad del aire en las grandes urbes del país por la contaminación de los vehículos.

La Agencia Nacional de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, como actor principal en el proceso de regulación y control de vehículos automotores mediante la homologación vehicular, identifica que el consumidor requiere información clara, objetiva y oportuna sobre el vehículo previo a la adquisición.

Bajo este precepto, se define la calificación de autos mediante un etiquetado el cual debe proveer al consumidor información técnica sobre eficiencia energética, niveles de emisiones y seguridad activa & pasiva; basándose en la normativa y regulaciones locales vigentes.

#### Pacto por la seguridad vial

Con los lineamientos y las políticas construidas desde el nuevo enfoque de la seguridad, los Ministerios y Secretarías que conforman el Sector después del análisis de los niveles de accidentabilidad y muertes en las vías presenta el "Plan Nacional de Seguridad Integral," el cual muestra una visión estratégica en donde el ser humano es la razón de toda acción estatal.

El Plan Nacional de Seguridad Integral constituye un aporte indiscutible para fortalecer la acción del Estado a favor del bien común, mediante la aplicación de lineamientos,

objetivos, políticas y estrategias, que garantizan la vida al pueblo ecuatoriano. Las principales líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Integral, en concordancia con el Plan Nacional para el Buen Vivir, tienen como objetivo común la reducción de víctimas de accidentes de tránsito y la mitigación del cambio climático en los próximos años.

En este contexto, el 16 de agosto de 2017, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por disposición del Señor Presidente de la República, lideró la suscripción del Pacto Nacional por la Seguridad Vial con transportistas y sociedad civil, como política prioritaria para la prevención de los accidentes de tránsito y la racionalización de la infraestructura automotriz del país.

El Pacto cuenta con cinco pilares de acción definidos de acuerdo al Decenio de Acción para la Seguridad Vial establecido en la Resolución 64/255 del 01 de marzo del 2010 de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Estos cinco pilares son: institucionalidad, vías de tránsito, vehículos y usuarios más seguros, y respuestas más eficaces a los siniestros de tránsito.

#### Preocupaciones ambientales para el etiquetado

Históricamente el etiquetado vehicular emerge en el marco de preocupaciones relacionadas a la economía petrolera y las emisiones de gases relacionadas con el efecto invernadero bajo preceptos ambientales. La idea de establecer métricas de consumo energético en el campo del transporte buscó ahorrar combustible ante la crisis del petróleo de los años setenta. En este contexto se desarrollan las normas de etiquetado vehicular (Ing. Guaman, Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad CPEC 2015).

Adicionalmente, el Programa Ambiental de las Naciones Unidas señala que las etiquetas ambientales son una herramienta que “facilita el desarrollo de una relación comercial entre partes que buscan adquirir productos o servicios con características ambientales específicas y quienes tienen la posibilidad de proveerlos.” Paralelamente, la Organización Internacional de Estandarización presenta las metas del etiquetado ambiental como “encaminadas a incrementar la oferta y demanda de aquellos productos y servicios que causan menos estrés al ambiente, estimulando el potencial de mejoras ambientales dinamizadas por el mercado” (Martínez Meléndez, 2008).

El concepto de etiquetado vehicular comúnmente se asocia a la noción de "eficiencia energética", un término paraguas que agrupa preocupaciones del ámbito ambiental y económico. Es así que la guía de eficiencia energética del Banco Interamericano de Desarrollo señala que los programas de normalización y etiquetado tienen como objetivos centrales “eliminar del mercado los productos menos eficientes y ayudar a los consumidores a elegir aquellos más eficientes a través de la entrega de información”, pero también “generar ahorros de energía mediante la reducción de la demanda, al tiempo que se disminuyen las emisiones de gases de efecto invernadero

(GEI) y de otros contaminantes asociados con la generación, transporte y distribución de energía” (BID, 2015).

Un gran número de países están desarrollando acciones que ligan el etiquetado vehicular y la eficiencia energética. El objetivo central de los actores políticos empeñados en desarrollarlas consiste en potenciar un mejor uso de los combustibles destinado a vehículos particulares, el cual cobra mayor importancia por el crecimiento de los parques automotores. Estudios sobre el sector del transporte presentan a este como el segundo sector consumidor de energía después del industrial, necesitando el 30% de la energía total gastada alrededor del mundo. Ante este escenario, muchos gobiernos han tomado medidas para reducir el consumo de energía de los automóviles, fomentando así su sostenibilidad y promoviendo la reducción de emisiones de carbono (Figura 1).

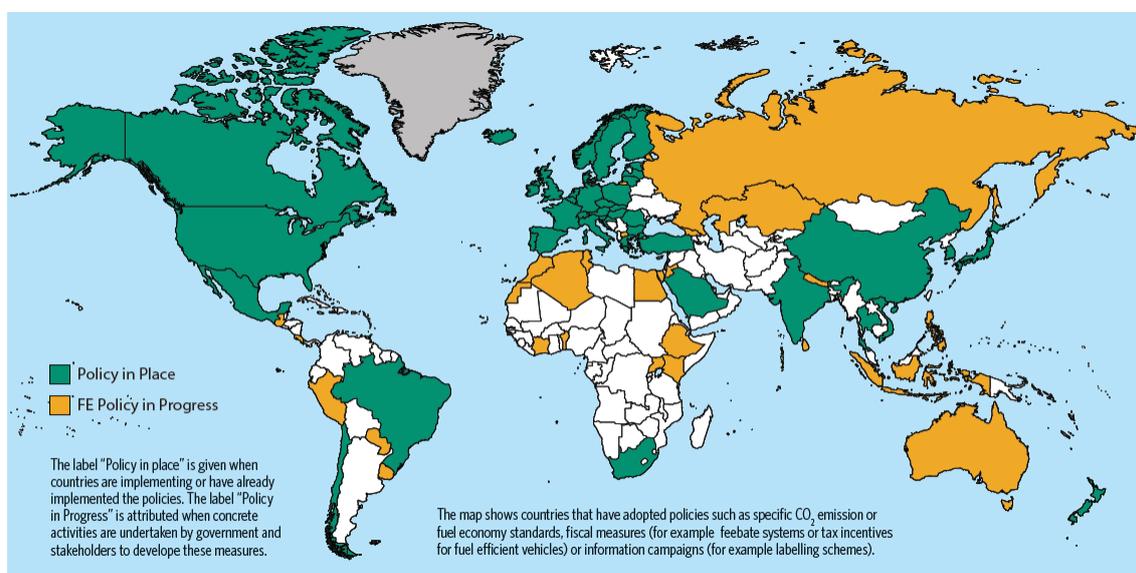


Figura 1; Fuel Economy Policy Map<sup>1</sup>

Este afán cobra más importancia en la medida en que, sobre todo en las últimas décadas, existe una competencia cada vez más acentuada por recursos de este tipo (Atabani, 2011).

Para los propósitos de la presente consultoría entendemos el etiquetado vehicular como un artefacto comunicacional y de política pública que fomenta la auto-regulación del mercado a través de la conciencia de seguridad vial, contaminación ambiental y eficiencia energética entre los usuarios de vehículos privados nuevos y usados. Esta definición tentativa y exploratoria será enriquecida con la información empírica generada por el diagnóstico de la presente consultoría para el diseño del etiquetado vehicular en Ecuador.

### Cooperación con Francia

<sup>1</sup> GFEI, 2016, Fuel Economy State of the World 2016 , <https://www.globalfuelconomy.org/media/203446/gfei-state-of-the-world-report-2016.pdf>

Francia y Ecuador han firmado un acuerdo de gobierno a gobierno en enero de 2017 para desarrollar una cooperación en el sector transporte. Esta cooperación se ha venido desarrollando desde entonces en varios temas: la gobernanza de los transportes urbanos, la política de bicicletas, la normativa férrea y de los transportes guiados, etc. Se agregó más recientemente el tema del etiquetado vehicular al marco de cooperación. Esta cooperación toma la forma de viajes de estudio a Francia, de organización de talleres de capacitación en el Ecuador, de visitas técnicas de expertos franceses del sector público, de apoyo a la revisión de entregables, de intercambio de información tipo manuales o normas, etc. Para ello, la Agencia Francesa de Desarrollo ha aprobado un fondo de cooperación no reembolsable, tanto para este intercambio de experiencia entre pares, así como para estudios técnicos necesarios para complementar la experticia pública.

En el tema específico del etiquetado vehicular, se ha previsto una misión de expertos del ministerio de transporte francés que haya tenido experiencia en el etiquetado vehicular para orientar y asesorar al Ecuador en la implementación del mismo. En paralelo, se solicita esta consultoría para apoyar a la ANT en el desarrollo mismo de una etiqueta en el Ecuador.

El responsable del seguimiento técnico del presente estudio es la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador. Sin embargo el contrato y los pagos para la prestación estarán a cargo de la AFD, en base a la validación que la ANT de a los entregables.

## **2. OBJETIVOS**

### **2.1. Objetivo General**

Conceptualizar y diseñar el etiquetado vehicular de Ecuador para ser implementado en dos fases: La primera considera los vehículos nuevos y la segunda los usados.

### **2.2. Objetivos Específicos**

- Realizar un diagnóstico del parque automotor del Ecuador sobre criterios de seguridad, eficiencia energética y niveles de contaminación, en base a datos existentes de homologación (fase 1) o investigación propia (fase 2)
- Conceptualizar la etiqueta vehicular en base al diagnóstico mencionado arriba y a intercambios con la industria automotriz del país que incluya los concesionarios de vehículos nuevos y el mercado secundario de autos usados, los centros de revisión técnico vehicular, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs).
- Diseñar una etiqueta vehicular en base al diagnóstico de expectativas y preferencias de los usuarios de autos privados en Ecuador, considerando zonas geográficas distintas y diferencias campo-ciudad en la encuesta de preferencia y grupos focales de análisis etnográfico, para lograr una aceptación de todas las regiones del país al mismo diseño.
- Elaborar una etiqueta vehicular en función del trabajo de diagnóstico y conceptualización, así como de la información técnica proporcionada por la

Agencia Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, así como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio del Ambiente.

- Socializar la etiqueta vehicular producida por esta consultoría con la industria automotriz y el tejido empresarial articulado al transporte privado.
- Generar una estrategia de medios masivos y digitales que permita educar a la ciudadanía sobre el etiquetado vehicular y generar una discusión nacional sobre sus potencialidades y beneficios.
- Estudiar la posibilidad de tener una obligación legal de enseñar la etiqueta de cada modelo en sitios webs de cada marca y en concesiones vehiculares.
- Construir una base de datos de vehículos nuevos y su etiqueta para poder ser usado posteriormente en un web portal estatal.

### **3. AMBITO DE APLICACIÓN**

El etiquetado automotriz está orientado al contenido de información de todos los vehículos motorizados, de producción nacional o importados, que han sido o serán comercializados en el territorio nacional. La primera fase de la consultoría se enfocará al parque automotor de vehículos livianos, y en la fase 2 se incorporarán al alcance vehículos de carga y buses nuevos y todo tipo de vehículos usados.

### **4. METODOLOGIA**

La metodología de la presente consultoría está dividida en dos fases de implementación. La primera, con una duración 3 meses (octubre - diciembre de 2019) incluye el etiquetado únicamente de vehículos nuevos livianos y la segunda con una duración de 7 meses (noviembre 2019 a junio 2020) contempla el etiquetado de vehículos nuevos pesados y todo tipo de vehículos usados.

#### **FASE 1: Etiquetado de vehículos nuevos livianos**

##### Actividad 1.1: Definición de los interesados/involucrados e identificación de fuentes de información

Primero se realiza un diagnóstico etnográfico y cuantitativo del mercado de la industria automotriz de vehículos nuevos livianos del país y el tejido empresarial articulado a ella, incluyendo mercados secundarios automotrices, negocios derivados de transporte y aseguramiento financiero y demás organizaciones interesadas en la infraestructura vehicular del país. Este mapeo de actores debe servir para:

- Definir grupos focales para elaborar conjuntamente con ANT la etiqueta
- Identificar fuentes de información para la definición de los parámetros y categorías de la etiqueta.
- Definir la estrategia de socialización de la etiqueta

##### Actividad 1.2: Análisis de datos y propuesta de parámetros para la etiqueta

Se requiere de la consultoría recoger, primero, los datos existentes de diagnóstico del parque automotor nuevo en el Ecuador sobre los siguientes aspectos de la etiqueta: seguridad, eficiencia energética incluyendo niveles de emisión de CO<sub>2</sub> y consumo de combustibles, niveles de contaminación ambiental. Para vehículos nuevos, se entiende que la información sobre nivel de contaminación y seguridad será más bien como una información de cumplimiento con la ley, sin servir de base necesariamente a una clasificación ya que se supone que todos los vehículos homologados deben cumplir con la misma norma.

Para el parámetro de eficiencia energética, el consultor propondrá una forma de medición que refleje lo más que se pueda el nivel final de impacto sobre la emisión de GEI del vehículo, por ejemplo midiendo los gCO<sub>2</sub>/km o litros de combustibles/100km. También propondrá para lo que es vehículo eléctrico, una forma de incorporar gCO<sub>2</sub>/kWh de la producción de energía eléctrica en el país.

Esta fase no requiere levantamiento de datos de parte del consultor, se usarán solo datos de fuente secundaria. La principal fuente de información será la base de datos de homologación de vehículos de la ANT desde el 2014 y datos provistos directamente por la industria automotriz. El consultor puede también usar otras fuentes verificadas de información.

El consultor deberá complementar su trabajo con un estudio del marco legal de las homologaciones de vehículos en Ecuador, en los tres aspectos considerados para la etiqueta (seguridad, eficiencia energética, niveles de emisiones/contaminación ambiental). Aceptándose distintos marcos legales de otros países en el Ecuador, se deberá considerar la procedencia de los vehículos nuevos en el análisis del parque nuevo. Además, para poder clasificar vehículos homologados con distintos marcos legales y métodos de pruebas diferentes, el consultor deberá proponer un método para poder comparar resultados entre ellos.

La etapa siguiente de la metodología contempla la armonización de la información técnica requerida por los impulsores del etiquetado vehicular con el material empírico recogido durante el diagnóstico (levantamiento de datos secundarios). Con toda esta información se define como se clasificará el parque automotor nuevo.

En base a la depuración de esta información, el consultor propondrá unas opciones de parámetros, rangos y categorías a ser usados en el etiquetado.

Se deben en particular identificar y seleccionar los parámetros a ser incluidos en la etiqueta, basándose en el análisis técnico de la normativa regulatoria aplicable a vehículos automotores vigente y el plan estratégico de la Agencia Nacional de Tránsito. Luego se debe luego definir los rangos y sus límites para eficiencia energética, emisiones contaminantes y cumplimiento de elementos de seguridad, mediante el análisis realizado de los datos disponibles, la normativa regulatoria aplicable a vehículos automotores vigente, el plan estratégico de la Agencia Nacional de Tránsito y Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como buenas prácticas regionales e internacionales.

La ANT escogerá dentro de estas opciones, una propuesta final a ser presentada a los actores del sector.

#### Actividad 1.3: Propuesta de diseño

Para recoger las expectativas de los usuarios de vehículos en el Ecuador, se organizarán reuniones con grupos focales para el levantamiento de información etnográfica antes de proponer un diseño.

Se espera la definición de 3 grupos focales de aproximadamente 20 personas, de preferencia posibles compradores de vehículos: uno para la Sierra en Quito, uno para la Costa, y otro para la Amazonia. El consultor se encargará de la organización de 3 reuniones para hacer estas consultas (identificación de personas relevantes a ser validado con ANT, convocatoria en base a una invitación oficial de ANT, refrigerio, soporte de presentación, facilitación del taller). ANT proveerá una sala para las reuniones. Dos de las reuniones tendrán lugar en las regiones del Ecuador, por lo cual el consultor debe prever también sus gastos de viaje para ello. Las reuniones tendrán una duración indicativa de máximo 2 horas.

Con base a la retroalimentación de estas reuniones, y a los parámetros y las categorías definidas para el etiquetado, el consultor propondrá por lo menos 6 diseños atractivos, fácil de entender y leer, y que sirvan como herramienta para una compra informada para la etiqueta vehicular en el Ecuador. La ANT escogerá 3 diseños a ser presentados a grupos focales.

#### Actividad 1.4 Socialización del diseño y selección

En base a las opciones definidas en la actividad anterior, se consultan grupos focales de usuarios de vehículos en al menos tres ciudades diferentes determinadas en acuerdo con la Agencia Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. También se consideran zonas geográficas rurales donde la compra de vehículos nuevos presente particularidades significativas en relación a las ciudades.

Se espera la definición de 3 grupos focales de aproximadamente 20 personas cada grupo, de preferencia posibles compradores de vehículos: uno para la Sierra en Quito, uno para la Costa, y otro para la Amazonia. El consultor se encargará de la organización de 3 reuniones para hacer estas consultas (identificación de personas relevantes a ser validado con ANT, convocatoria en base a una invitación oficial de ANT, refrigerio, soporte de presentación, facilitación del taller). ANT proveerá una sala para las reuniones. Dos de las reuniones tendrán lugar en las regiones del Ecuador, por lo cual el consultor debe prever también sus gastos de viaje para ello. Las reuniones tendrán una duración indicativa de máximo 2 horas.

En base a estas reuniones se ajustará la propuesta de etiqueta.

Se plantean dos alternativas complementarias para el despliegue de la información:

- a. Sello Informativo removible o folleto en papel visible en el vidrio de los vehículos nuevos antes de su compra; y,
- b. Sello permanente pegado al vidrio del vehículo, renovable cada año.

#### Actividad 1.5: Socialización de la etiqueta

Finalmente, se construye la estrategia de socialización de la etiqueta vehicular con la información necesaria para que la ciudadanía tenga conocimiento de su existencia.

Se desarrollará 1 taller informativo con los actores del sector transporte, funcionarios de ministerios involucrados y la ciudadanía en general bajo el paraguas del Pacto Nacional por la Seguridad Vial y su proyecto "ETIQUETADO VEHICULAR". La consultoría estará encargada para este último taller, solo de la metodología del taller, de la preparación de los soportes de presentación y de la facilitación del mismo. La ANT se hará cargo de poner a disposición un lugar, de las convocatorias y del refrigerio.

La consultoría apoya a la construcción de una red de actores que permitan incluir a la etiqueta vehicular en la agenda de opinión pública y académica.

#### Actividad 1.6 Apoyo a la redacción de la resolución de adopción de la etiqueta

En paralelo a la socialización de la etiqueta ante la ciudadanía, se revisará la Resolución vigente en ese momento en la ANT y, en caso que sea necesario, se redactará la propuesta de ajustes que se estimen necesarios en la Resolución, a ser publicada por ANT para la puesta en funcionamiento de la etiqueta para vehículos nuevos. El Consultor se limitará al contenido técnico y no a la parte legal.

#### Actividad 1.7 Desarrollo de una base de datos

Usando los datos recogidos en la actividad 1.2, y usando la clasificación del etiquetado aprobado, el consultor desarrollará una base de datos que podría ser usada en el plan de socialización digital, para una web dedicada al etiquetado para que cada ciudadano pueda comparar vehículos entre ellos en línea.

### **FASE 2: Etiquetado de vehículos nuevos pesados y vehículos usados**

La primera fase tiene como objetivo lanzar el concepto de etiqueta en un plazo corto. Después de este acontecimiento, se busca profundizar el concepto con datos más finos y ampliando el alcance hacia el parque de vehículos usados que plantea mayores problemas de seguridad y contaminación.

#### Actividad 2.1 – Diagnóstico del parque automotor del Ecuador

Se requiere del consultor un diagnóstico del parque automotor del Ecuador en los 3 pilares de la etiqueta: seguridad, eficiencia energética y niveles de emisiones. El consultor realizará trabajos de campo, encuestas, hasta mediciones si fuera necesario sobre una muestra representativa de vehículos de diferentes edades en uso en el Ecuador.

Se realizarán como mínimo 30 encuestas a: patios de carros usados y sus clientes, industria automotriz, cámara de industria y comercio, refinerías, centros de RTV, etc. El plan de encuestas será validado por ANT.

Los parámetros a ser incluidos en el diagnóstico son por ejemplo, y no limitados a: edad de los vehículos, proveniencia del vehículo y marco legal original, consumo de combustible, emisión de CO<sub>2</sub>, emisión de gases contaminantes (CO, HC, NOx) y de partículas finas, seguridad del vehículo (frenado, dispositivos de seguridad pasiva y activa...), etc.

También el consultor hará un diagnóstico de (i) la calidad del combustible en el Ecuador y de las limitaciones que plantea, y (ii) de las condiciones de combustión y contaminación en la Sierra en comparación con la Costa.

Además, durante la segunda fase se realiza el trabajo de campo para identificar particularidades de los vehículos usados que requieren ser consideradas en la implementación completa del etiquetado vehicular en el país.

#### Actividad 2.2 – Ajuste de criterios, rangos y categorías de la etiqueta, conceptualización y diseño de la etiqueta de segunda generación

En base al diagnóstico presentado anteriormente, se hacen propuestas de ajustes al concepto de etiquetado para vehículos nuevos y usados, en particular:

- Criterios de clasificación
- Rangos y categorías
- Diseño

El consultor integrará en su propuesta de criterios y rangos, la consideración de la calidad del combustible en el Ecuador y diferencias de emisiones en función de la situación geográfica (Sierra/Costa). Hará recomendaciones también sobre estrategias a seguir para la mejora posible de la calidad del combustible.

#### Actividad 2.3 – Socialización y estrategia de implementación

Por ende, se define una estrategia de implementación y socialización de esta etiqueta de segunda generación para su uso en el Ecuador. Dentro de las opciones plasmadas son:

- Etiquetado a la compra/venta del vehículo usado.
- Etiquetado a las importaciones de vehículos desde otros países
- Etiquetado al momento de la Revisión Técnica Vehicular para informar al dueño del vehículo.
- Implementación del etiquetado de forma progresiva, a vehículos livianos primero, y luego a buses y vehículos de carga.

El consultor explicitará las ventajas y desventajas de cada de sus propuestas, y en particular la facilidad de implementación en un corto plazo sin resistencia mayor del sector y de los usuarios.

## 5. ALCANCE

La contratación del servicio de consultoría permitirá contar con un diseño de etiqueta para vehículos automotores, la cual debe contener información técnica de eficiencia energética, niveles de emisiones y elementos de seguridad establecida en la normativa local como mínimo.

## 6. PRODUCTOS ESPERADOS

Los entregables de la consultoría serán los siguientes:

Actividad	Producto	Plazo de entrega (contados a partir de la notificación del contrato)
	Plan de trabajo actualizado	1 semana
<b>FASE 1</b>		
1.1 <u>Definición de los interesados/involucrados e identificación de fuentes de información</u>	Mapeo de actores  Mapeo de fuentes de información	3 semanas
1.2 <u>Análisis de datos y propuesta de parámetros para la etiqueta</u>	Informe de análisis de datos, propuestas de parámetros, y recomendaciones para el etiquetado de vehículos nuevos	1,5 meses
1.3 Propuesta de diseño	3 reuniones de levantamiento de expectativas  Metodología y soporte de facilitación (PPT)  6 diseños preliminares / ideas de diseño  1 diseño final	2 meses
1.4 <u>Socialización del diseño y selección</u>	3 reuniones de socialización del diseño  Metodología y soporte de socialización (PPT) de opciones de diseño	2,5 meses

1.5 <u>Socialización de la etiqueta</u>	1 taller de divulgación  Metodología y soporte de socialización  Contenido comunicacional a destinación de los medios	3 meses
1.6 <u>Apoyo a la redacción de la resolución</u>	Contenido técnico para la resolución ANT	3 meses
1.7 Desarrollo de una base de datos	Catálogo digital de vehículos nuevos con resultados de la etiqueta	4 meses
	Informe de fase 1	4 meses
<b>FASE 2</b>		
2.1 <u>Diagnóstico del parque automotor del Ecuador</u>	Plan de encuestas  Informe de diagnóstico	7 meses
2.2 <u>Ajuste de criterios, rangos y categorías de la etiqueta, conceptualización y diseño de la etiqueta de segunda generación</u>	Informe de justificación de los ajustes propuestos y aceptados  Ajuste al diseño de etiqueta / diseño para fase 2	8,5 meses
2.3 Socialización y estrategia de implementación	Estrategia de socialización e implementación	10 meses
	Informe de fase 2	10 meses

### **Producto 0: Plan de Trabajo actualizado**

Informe detallando lo siguiente:

- Cronograma de trabajo.
- Plan y Metodología de trabajo
- Presupuesto detallado

### **Producto 1.1: Mapeo de actores y fuentes de información**

Identificación de los actores involucrados en el etiquetado vehicular e identificación de fuentes de información para el etiquetado de vehículos nuevos

### **Producto 1.2: Informe de análisis de datos y propuesta de parámetros para la etiqueta**

Identificación y selección de parámetros a ser incluidos en la etiqueta, basándose en el análisis técnico de la normativa regulatoria aplicable a vehículos automotores vigente y el plan estratégico de la Agencia Nacional de Tránsito, así como en el análisis detallado de la base de datos de homologación de vehículos nuevos.

Determinar los rangos y sus límites para eficiencia energética, emisiones contaminantes y cumplimiento de elementos de seguridad, mediante un análisis de la normativa, de la base de datos y de las buenas prácticas internacionales.

### **Producto 1.3: Propuesta de diseño**

Desarrollo de metodología de talleres consultivos, soporte de presentación para el levantamiento de expectativas sobre etiquetado vehicular en base al diagnóstico de preferencias de los usuarios de autos privados en Ecuador, considerando zonas geográficas distintas y diferencias campo-ciudad.

Elaborar actas de las reuniones sostenidas.

Presentación de propuesta de diseño. Mínimo seis (6), para revisión y selección de la etiqueta a ser implementada y diseño detallado de una.

Presentación física de la etiqueta seleccionada por la Agencia Nacional de Tránsito. Se plantean dos alternativas complementarias para el despliegue de la información:

- c. Sello Informativo removible o folleto en papel; y,
- d. Sello permanente.

### **Producto 1.4: Socialización de la propuesta y selección**

Desarrollo de metodología de talleres consultivos, soporte de presentación de las opciones de diseño (PPT) y actas de las reuniones sostenidas.

### **Producto 1.5: Socialización de la etiqueta**

Desarrollo de la metodología y soporte de presentación para 1 taller informativo con los actores del sector transporte, funcionarios de ministerios involucrados y la ciudadanía en general bajo el paraguas del Pacto Nacional por la Seguridad Vial y su proyecto "ETIQUETADO VEHICULAR".

Estrategia comunicacional y redacción de contenido para medios masivos y digitales.

### **Producto 1.6: Apoyo a la redacción del borrador de resolución**

Contenido técnico de la resolución ANT para la puesta en vigencia de la etiqueta.

### **Producto 2.1: Diagnóstico del parque automotor en el Ecuador**

Diagnóstico del parque automotor del Ecuador en los 3 pilares de la etiqueta: seguridad, eficiencia energética y niveles de emisiones.

### **Producto 2.2: Ajustes a la etiqueta**

Informe de justificación de los ajustes propuestos y aceptados.  
Ajustes al diseño de la etiqueta en caso de ser necesario.

### **Producto 2.3: Estrategia de socialización e implementación**

Definición de una estrategia de implementación y socialización de esta etiqueta de segunda generación para su uso en el Ecuador, también para vehículos usados.

### **Producto 3: Informes de trabajo**

Memorias de la consultoría al final de cada fase.

## **7. INFORMACIÓN QUE LA ENTIDAD DISPONE Y QUE SE PONDRÁ A DISPOSICIÓN DEL CONTRATISTA**

El Consultor se compromete a que la información de la que tuviera acceso durante la ejecución de su contrato es CONFIDENCIAL. Sin embargo, podrá hacer uso de información previo consentimiento del beneficiario del proyecto con fines académicos.

Se pondrá a disposición del consultor a la notificación del contrato :

- Base de datos de homologación de vehículos desde el 2014
- Normativa regulatoria aplicable a vehículos automotores
- Plan estratégico de la Agencia Nacional de Tránsito y Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Estadísticas de parque automotor

## **8. Espacio de trabajo dentro de las oficinas de ANT para el consultor en caso que no disponga de oficina en Quito. CRONOGRAMAS DE PAGO**

El cronograma de pago contemplado es el siguiente:

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FECHA DE ENTREGA</b>
<b>Anticipo</b>	20% a la notificación del contrato
<b>Productos 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 y 1.7</b>	30% a la entrega del informe de fase 1
<b>Producto 2.1</b>	30% a la entrega del diagnóstico de fase 2
<b>Productos 2.2, 2.3</b>	20% a la validación del informe de fase 2

## **9. TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

Documentación que recoja todo el material producto de esta consultoría: informes redactados en Microsoft Word con anexos y documentos de soporte correspondientes y a través de la sociabilización del estudio a la ANT mediante presentaciones mínimo en Power Point y un resumen ejecutivo del trabajo realizado.

## **10. PRESUPUESTO REFERENCIAL Y FORMA DE PAGO**

El presupuesto indicativo para la contratación de la consultoría es de 200 mil dólares de los Estados Unidos de América (170.000 Euros).

## **11. EQUIPO SOLICITADO**

El equipo de la consultoría deberá constar como mínimo con:

- Un director de proyecto internacional con más de 10 años de experiencia deseada en movilidad urbana, con referencias mínimas en temas de medición de emisiones del parque automotor y de ser posible en etiquetado vehicular.
- Un especialista en transporte con 5 años de experiencia deseada, con experiencia de diagnóstico de parque automotor particular.
- Una agencia de comunicación o un especialista en comunicación y diseño gráfico, preferiblemente ecuatoriana.
- Un sociólogo/antropólogo ecuatoriano que pueda liderar el diagnóstico psicosocial de los consumidores, los talleres con grupos focales y dar lineamientos sobre las expectativas y aceptabilidad ante el etiquetado vehicular, así como definir las líneas base de la estrategia comunicacional.
- La presencia de un aliado local, permanente en el Ecuador será valorado.

Todo el personal debe ser hispanohablante y de ser posible tener experiencia en América Latina.

Se especificará en la oferta el número de días trabajados en el Ecuador y fuera del Ecuador.

## **12. OBLIGACIONES DE LAS PARTES**

### **12.1. Obligaciones de la Consultora**

- El/La Consultor(a) se obliga a cumplir con los productos establecidos y en los plazos definidos por el contratante;
- El/La Consultor(a) dispondrá de personal especializado para temas específicos si el caso amerita.
- El/La Consultor(a) participará en la difusión del producto - etiquetado automotriz.

**12.2. Obligaciones de la empresa contratante:**

- Designar un punto de contacto para el manejo de información de la consultoría, el cual tendrá capacidad de selección del diseño definitivo y plan de difusión;
- Realizar la revisión de los informes / productos / entregables que presente El/La Consultor(a), entregar las observaciones que deban ser superadas y aprobar los mismos, en los plazos previstos para el efecto.
- Suscribir las Actas de recepción parcial y definitiva del servicio de consultoría contratado, siempre que se haya cumplido con lo previsto en la ley para la entrega recepción; y, en general, cumplir con las obligaciones derivadas del contrato y las constantes en los documentos precontractuales y contractuales.