

Proceso de selección RG-T4072-P00X

Términos de Referencia**(1) Consultoría para la planeación sectorial para la descarbonización y resiliencia climática, con enfoque en el sector infraestructura**Regional
RG-T4072

Descarbonización del Sector Infraestructura y Apoyo a Países con el Acuerdo de París

1. Antecedentes y Justificación:

- 1.1. La infraestructura, un motor de crecimiento incluyente, es indispensable para prestar servicios de energía, transporte, agua, saneamiento y comunicaciones a las poblaciones cada vez más urbanizadas. Los activos de infraestructura son de larga duración, por lo que su sostenibilidad es fundamental. El aumento de la resiliencia de la infraestructura a los impactos del CC se ha convertido en una prioridad máxima, junto con la creación de soluciones basadas en la naturaleza para las dificultades de infraestructura¹.
- 1.2. Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) es un desafío de desarrollo compartido por todos los países de América Latina y el Caribe (ALC). Las emisiones de GEI provenientes de la energía (incluido el transporte) representan el 46% de las emisiones en América Latina y el Caribe², aunque existen variaciones importantes entre los distintos países. Dado el rápido ritmo de urbanización y motorización en países en desarrollo, este porcentaje podría aumentar si no se implementan medidas efectivas para la descarbonización. En este sentido, reducir las emisiones del sector de infraestructura (transporte, energía, agua y saneamiento) requiere, entre otras acciones, de información precisa y datos que soporten políticas robustas.
- 1.3. En ALC, se estima que para 2050 los daños causados por el CC podrían costar US\$100.000 millones al año (Vergara et al., 2013). Además, en materia de crecimiento económico e ingreso de la población los impactos del CC también pueden ser relevantes. Se estima que para 2030 se podrían perder en 2,5 millones de empleos en ALC debido tan solo al estrés térmico (Kjellstrom et al., 2019). Por lo anterior, resulta imperativo generar acciones para mitigar los efectos en el clima mediante la reducción de la intensidad del carbono en la economía global, lo que requiere cambios estructurales en los sistemas de producción y consumo de energía (Liu et al., 2020).
- 1.4. Bajo esta premisa, y como parte de los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura media global por debajo de los 2 grados Celsius, los países se han comprometido con el desarrollo sostenible por medio de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC). En este sentido, para avanzar en el cumplimiento de los compromisos establecidos en la CMNUCC, es fundamental la implementación efectiva de las NDCs, lo que requiere una evaluación e identificación

¹ Plan de Acción del Grupo BID en Materia de Cambio Climático 2021-2025.

² Instituto de Recursos Mundiales.

de medidas efectivas para la reducción de emisiones y la adaptación a los efectos del CC³. Si bien las NDCs son un elemento indispensable para la reducción de GEI, en algunos casos no serán suficientes para lograr las metas del Acuerdo de París. Es por ello que es imprescindible apoyar a los países con Estrategias de Largo Plazo (LTS por sus siglas en inglés) y la adopción de trayectorias globales de descarbonización. Está en el interés del Banco colocarse a la vanguardia de la innovación para también apoyar a los países con sus LTS y la adopción de trayectorias globales de descarbonización.

2. Objetivos y Alcance de los Servicios:

- 2.1. El **objetivo general** de la presente consultoría es el apoyo a la planeación del sector infraestructura con análisis holísticos de riesgos y oportunidades de descarbonización y resiliencia en diversos escenarios de CC.
- 2.2. El alcance de los servicios considera el desarrollo de: (i) análisis regionales para priorizar operaciones y aumentar la contribución en el sector de transporte, energía y agua y saneamiento; (ii) guía operativa para apoyar la alineación de las operaciones del sector transporte, energía y agua y saneamiento con el Acuerdo de París, según las orientaciones técnicas del Enfoque de Implementación para la Alineación con el Acuerdo de París (PAIA) (GN-3142-2); y (iii) identificación de las partes, políticas y planes del sector transporte, energía y agua y saneamiento y recolección de datos sobre emisiones.

3. Actividades Claves:

- 3.1. Se prevén, entre otras, las siguientes actividades a desarrollar por la consultoría:
 - I. **Análisis regionales para priorizar operaciones y aumentar la contribución en el sector de transporte, energía y agua y saneamiento.** Este eje de trabajo considera la identificación y el mapeo de oportunidades de desarrollo de infraestructura en ALC con potencial implementación en los próximos años, que puedan tener una contribución relevante en términos mitigación y adaptación a los efectos del CC. Se analizarán las posibilidades de financiamiento climático para estos proyectos. También se determinarán factores para establecer niveles de prioridad de los proyectos por cada sector involucrado: transporte, energía y agua y saneamiento. Se generará un listado de proyectos por cada subsector.
 - II. **Guía operativa para apoyar la alineación de las operaciones del sector transporte, energía y agua y saneamiento con el Acuerdo de París.** Este eje de trabajo considera el desarrollo de una herramienta de fácil manejo para dar soporte a los equipos de proyecto en la preparación de las operaciones, con el fin de guiar la estructuración y diseño de proyectos en función de los lineamientos del Acuerdo de París y sus objetivos. Esta actividad deberá

³ Hasta la fecha, 190 países han presentado sus NDCs, cubriendo así el 98,9% de las emisiones mundiales de GEI.

considerar las orientaciones técnicas del Enfoque de Implementación para la Alineación con el Acuerdo de París (PAIA) (GN-3142-2).

- III. **Identificación de las partes, políticas y planes del sector transporte, energía y agua y saneamiento y recolección de datos sobre emisiones.** Este eje de trabajo considera el mapeo e identificación de los distintos aspectos relevantes para el diagnóstico del trabajo en materia de CC en la actualidad. El enfoque será en ALC, donde se solicitará el desarrollo de análisis por país con respecto a los distintos subsectores relevantes de infraestructura y sus particularidades. Adicionalmente, se elaborará una base de datos de fácil manejo y un tablero (*dashboard*) relacionado que facilite la comprensión sobre los distintos actores, planes, políticas e información disponible sobre las emisiones en la región, para el uso en toma de decisiones estratégicas.

4. Criterios de Aceptación:

- 4.1. Se requiere de una firma de consultoría especializada en análisis de proyectos de infraestructura, con experiencia relevante en el estudio de aspectos de mitigación y adaptación a los efectos del CC. Adicionalmente, la firma debe contar con experiencia demostrada en proyectos en ALC y preferiblemente haber trabajado previamente en la preparación y/o ejecución de proyectos junto con organismos multilaterales. Debe tener experiencia en el desarrollo de proyectos públicos y privados de los sector transporte, energía y agua y saneamiento.
- 4.2. La firma debe tener manejo profesional de español e inglés.

5. Resultados y Productos Esperados:

- 5.1. Esta consultoría considera el desarrollo de los siguientes productos:
- I. **Entregable I:** Cronograma de actividades
 - II. **Entregable II:** Informes preliminares y productos en estado de borrador
 - III. **Entregable III:** Informes avanzado y productos en estado avanzado
 - IV. **Entregable IV:** Informes finales y productos aprobados

6. Resumen de la Oportunidad:

- 6.1. **Tipo de contrato y modalidad:** Firma Consultora
- 6.2. **Duración de contrato:** 12 meses.
- 6.3. **Ubicación:** Consultoría externa.
- 6.4. **Persona responsable:** Ernesto Monter, Especialista Principal en Transporte del BID (ernestomf@iadb.org).
- 6.5. **Requisitos:** Ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.
- 6.6. **Comunicaciones:** La firma consultora se comunicará con el supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través de Teams u otras herramientas por definir de parte del equipo BID.

7. Supervisión y Reporte:

- 7.1. Los entregables serán evaluados por Ernesto Monter, Especialista Principal de Transporte a cargo de esta actividad.
- 7.2. Todos los informes relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

8. Calendario del Pagos:

- 8.1. La consultoría será desarrollada en suma alzada de acuerdo con lo siguiente:

Número de Pago	Porcentaje	Hito
1	10%	Entrega y aprobación del primer Entregable
2	30%	Entrega y aprobación del segundo Entregable
3	30%	Entrega y aprobación del tercer Entregable
4	30%	Entrega y aprobación del cuarto Entregable
Total	100%	

Proceso de selección RG-T4072-P00X

Términos de Referencia**(2) Consultoría para la aplicación de metodología de modelos DMDU para definir acciones más efectivas de adaptación**Regional
RG-T4072

Descarbonización del Sector Infraestructura y Apoyo a Países con el Acuerdo de París

1. Antecedentes y Justificación:

- 1.1. La infraestructura, un motor de crecimiento incluyente, es indispensable para prestar servicios de energía, transporte, agua, saneamiento y comunicaciones a las poblaciones cada vez más urbanizadas. Los activos de infraestructura son de larga duración, por lo que su sostenibilidad es fundamental. El aumento de la resiliencia de la infraestructura a los impactos del CC se ha convertido en una prioridad máxima, junto con la creación de soluciones basadas en la naturaleza para las dificultades de infraestructura⁴.
- 1.2. Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) es un desafío de desarrollo compartido por todos los países de América Latina y el Caribe (ALC). Las emisiones de GEI provenientes de la energía (incluido el transporte) representan el 46% de las emisiones en América Latina y el Caribe⁵, aunque existen variaciones importantes entre los distintos países. Dado el rápido ritmo de urbanización y motorización en países en desarrollo, este porcentaje podría aumentar si no se implementan medidas efectivas para la descarbonización. En este sentido, reducir las emisiones del sector de infraestructura (transporte, energía, agua y saneamiento) requiere, entre otras acciones, de información precisa y datos que soporten políticas robustas.
- 1.3. En ALC, se estima que para 2050 los daños causados por el CC podrían costar US\$100.000 millones al año (Vergara et al., 2013). Además, en materia de crecimiento económico e ingreso de la población los impactos del CC también pueden ser relevantes. Se estima que para 2030 se podrían perder en 2,5 millones de empleos en ALC debido tan solo al estrés térmico (Kjellstrom et al., 2019). Por lo anterior, resulta imperativo generar acciones para mitigar los efectos en el clima mediante la reducción de la intensidad del carbono en la economía global, lo que requiere cambios estructurales en los sistemas de producción y consumo de energía (Liu et al., 2020). Las acciones de cambio generarán oportunidades de transición climática, y ventajas comparativas en escenarios de least-cost transition curve.
- 1.4. Bajo esta premisa, y como parte de los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura media global por debajo de los 2 grados Celsius, los países se han comprometido con el desarrollo sostenible por medio de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC). En este sentido, para avanzar en el cumplimiento de los compromisos establecidos en la CMNUCC, es fundamental la

⁴ Plan de Acción del Grupo BID en Materia de Cambio Climático 2021-2025.

⁵ Instituto de Recursos Mundiales.

implementación efectiva de las NDCs, lo que requiere una evaluación e identificación de medidas efectivas para la reducción de emisiones y la adaptación a los efectos del CC⁶. Si bien las NDCs son un elemento indispensable para la reducción de GEI, en algunos casos no serán suficientes para lograr las metas del Acuerdo de París. Es por ello que es imprescindible apoyar a los países con Estrategias de Largo Plazo (LTS por sus siglas en inglés) y la adopción de trayectorias globales de descarbonización. Está en el interés del Banco colocarse a la vanguardia de la innovación para también apoyar a los países con sus LTS y la adopción de trayectorias globales de descarbonización.

2. Objetivos y Alcance de los Servicios:

- 2.1. El **objetivo** de la presente consultoría es el desarrollo de una aplicación de la metodología de modelos de *Decision-Making Under Deep Uncertainty* (DMDU) para definir acciones más efectivas de adaptación a los efectos del CC.
- 2.2. El alcance de los servicios considera el desarrollo de una herramienta metodológica que permita el uso de DMDU para la planificación de proyectos de infraestructura, particularmente de transporte, energía, agua y saneamiento, con énfasis en países de ALC.

3. Actividades Claves:

- 3.1. Se prevén, entre otras, las siguientes actividades a desarrollar por la consultoría:
 - I. Descripción detallada de la metodología propuesta para llevar a cabo el estudio de DMDU.
 - II. Identificación de las principales fuentes de incertidumbre y análisis de escenarios relevantes para el sector de infraestructura en ALC.
 - III. Establecimiento de criterios y herramientas para la evaluación de alternativas y toma de decisiones bajo incertidumbre profunda.
 - IV. Análisis de las implicaciones económicas, sociales y ambientales de las decisiones tomadas en diferentes escenarios.
 - V. Revisión de los riesgos de transición relevantes al sector y bajo qué circunstancias podrían provocar que una inversión del BID se vuelva económicamente inviable
 - VI. Preparación de reportes de avance.
 - VII. Preparación de presentaciones enfocadas en la metodología, resultados y conclusiones de la consultoría, con versiones ajustadas según los tres sectores de infraestructura considerados (transporte, energía y agua y saneamiento).

4. Criterios de Aceptación:

- 4.1. La firma debe cumplir con los siguientes requisitos:

⁶ Hasta la fecha, 190 países han presentado sus NDCs, cubriendo así el 98,9% de las emisiones mundiales de GEI.

- I. Experiencia comprobada en la realización de estudios de DMDU.
- II. Conocimiento especializado en el sector de infraestructura y su contexto en ALC.
- III. Competencia en el uso de herramientas y software relevantes para el análisis de datos y toma de decisiones.
- IV. Equipo multidisciplinario con expertos en áreas cuantitativas y cualitativas para abordar diversos aspectos del proyecto.
- V. Experiencia relevante en el estudio de aspectos de mitigación y adaptación a los efectos del CC.
- VI. Preferiblemente haber trabajado previamente en la preparación y/o ejecución de proyectos junto con organismos multilaterales.
- VII. La firma debe tener manejo profesional de español e inglés.

5. Resultados y Productos Esperados:

5.1. Esta consultoría considera el desarrollo de los siguientes productos:

- I. **Entregable I:** Cronograma de actividades
- II. **Entregable II:** Informes preliminares y productos en estado de borrador
- III. **Entregable III:** Informes avanzado y productos en estado avanzado
- IV. **Entregable IV:** Informes finales y productos aprobados

6. Resumen de la Oportunidad:

6.1. **Tipo de contrato y modalidad:** Firma Consultora

6.2. **Duración de contrato:** 12 meses.

6.3. **Ubicación:** Consultoría externa.

6.4. **Persona responsable:** Ernesto Monter, Especialista Principal en Transporte del BID (ernestomf@iadb.org).

6.5. **Requisitos:** Ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

6.6. **Comunicaciones:** La firma consultora se comunicará con el supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través de Teams u otras herramientas por definir de parte del equipo BID.

7. Supervisión y Reporte:

7.1. Los entregables serán evaluados por Ernesto Monter, Especialista Principal de Transporte a cargo de esta actividad.

7.2. Todos los informes relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

8. Calendario del Pagos:

8.1. La consultoría será desarrollada en suma alzada de acuerdo con lo siguiente:

Número de Pago	Porcentaje	Hito
1	10%	Entrega y aprobación del primer Entregable
2	30%	Entrega y aprobación del segundo Entregable
3	30%	Entrega y aprobación del tercer Entregable
4	30%	Entrega y aprobación del cuarto Entregable
Total	100%	

(3) Consultoría de Análisis de Demanda y Mercado de Buses Eléctricos en LAC.

Contexto de la búsqueda:

La iniciativa de electromovilidad del BID, coordinada por el Grupo de electromovilidad de la Gerencia de Infraestructura, busca apoyar a los países clientes en LAC a aprovechar y maximizar los beneficios de una implementación planificada e integral de electromovilidad, con una visión unificada y transversal de sectores (energía, transporte, tecnología y cambio climático).

El crecimiento de la concentración de la población y extensión de las ciudades de ALC agrega nuevos desafíos para la movilización de las personas que se transportan usando un parque vehicular ineficiente, contaminante y que se moviliza lentamente. Cerca del 80% de la población de ALC⁷ habita en grandes ciudades en donde el tiempo promedio de viaje a los lugares de trabajo es de 77 minutos (Cavallo, E. *et al.*, 2020).

La tasa de motorización en la región es una de las más altas a nivel mundial, con un crecimiento anual promedio equivalente a 4,7% (201 vehículos por cada 1000 habitantes) que supera a economías emergentes de Medio Oriente, Asia y África (Rivas *et al.*, 2019). El alto nivel de congestión de las ciudades en 2019 tuvo un costo económico⁸ cercano al 1% del PIB de Colombia, Argentina, México, Perú, Uruguay, Chile, Brasil y República Dominicana (Calatayud *et al.*, 2021).

El sector transporte en ALC representa el 35% de las emisiones de CO₂ superando el promedio mundial de 24% (Beltrán *et al.*, 2021). Cerca del 80% de las emisiones en la región están asociadas al transporte terrestre tanto de pasajeros como de carga, con una distribución equivalente entre ambos (Martínez, 2018).

Dentro del segmento de pasajeros, los vehículos privados concentran el mayor volumen de emisiones. En ALC un viaje en vehículo privado produce 2,5 veces más CO₂ por pasajero que un viaje en transporte colectivo⁹ (CEPAL, 2018). De esta forma, los automóviles particulares en la región agrupan el 74,6% de las emisiones de CO₂ del sector transporte y el 82,3% de las emisiones de material particulado (CEPAL, 2018).

⁷ Más de 520 millones de personas

⁸ Valorado como el tiempo perdido por transitar en una vía congestionada, incluidos impactos nocivos sobre la salud y contaminación.

⁹ Adicional, un vehículo particular ocupa 30 veces más espacio por persona movilizadora que un autobús.

Estudios y proyectos implementados en la región indican que el uso del transporte público puede reducir entre 33% y 76% las emisiones del parque vehicular individual (Hodges, 2010). Además, la electrificación de vehículos de transporte público puede evitar en promedio el 77% del consumo de energía comparado con buses tradicionales a diésel o gasolina (C40 Cities – IDB, 2013).

De continuar el escenario actual, las emisiones del sector transporte son las que más rápidamente van a crecer en los próximos años comparado con los otros dos sectores de la economía que más emiten (uso de la tierra y energía). Estas emisiones no solo son un desafío para reducir las emisiones de gases efecto invernadero en el planeta, sino que además representan un serio desafío para la contaminación de las ciudades latinoamericanas y del caribe.

Actualmente, la electrificación de buses y vehículos de transporte público masivo se alinea con los objetivos del Acuerdo de París por su impacto potencial en la descarbonización del sector transporte (Martínez, 2018; BID y DDPLAC, 2019). Asimismo, las acciones de los países para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 priorizan el acceso a sistemas de transporte eficientes de bajo impacto ambiental que mejoren la calidad del aire de las ciudades.

La electrificación del transporte público en ALC se enmarca principalmente en compromisos vinculados a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. En la primera edición de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC, por sus siglas en inglés), 27 de los 33 países de la región priorizaron el sector transporte como un elemento central para alcanzar sus metas de reducción de emisiones (PNUMA, 2021). Actualmente, al menos 14 países de la región incluyen la movilidad eléctrica entre sus acciones de mitigación al cambio climático. La NDC de **México** incluye, entre otras medidas, la consolidación de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica y el fomento de programas de transporte limpio con la meta de lograr reducir al 2030 las emisiones de carbono negro en 51% (NDC no condicionada) y 70% (NDC condicionada)¹⁰. En Centroamérica, **Panamá** comprometió implementar una Agenda de Transición Energética que incluye una meta de sustituir el 20% de la flota del transporte público por vehículos eléctricos al 2030 y 60% al 2050¹¹. **Nicaragua** comprometió la implementación del proyecto “Promoción de Transporte Ambientalmente Sostenible en la Managua Metropolitana” a partir de la elaboración de una estrategia de electromovilidad¹². **Honduras** compromete la reducción de las emisiones del sector energía entre 20% y 30% al 2030, priorizando entre otros objetivos, la adopción de la movilidad eléctrica dentro del sistema de transporte público y particular¹³. La NDC **Guatemala** establece implementar medidas de movilidad sostenible dirigidas a promover el uso de vehículos eléctricos y la sustitución de combustibles fósiles por biocombustibles¹⁴. Por último, **Costa**

¹⁰ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Mexico_NDC_UNFCCC_update2022_FINAL.pdf

¹¹ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/CDN1%20Actualizada%20Rep%C3%BAblica%20de%20Panam%C3%A1.pdf>

¹² https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Contribuciones_Nacionales_Determinadas_Nicaragua.pdf

¹³ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/NDC%20de%20Honduras_%20Primera%20Actualizaci%C3%B3n.pdf

¹⁴ <https://unfccc.int/sites/default/files/2022-06/NDC%20-%20Guatemala%202021.pdf>

Rica compromete para el año 2030 que al menos el 8% de la flota de transporte público será cero emisiones de carbono¹⁵.

En los países del Caribe, la NDC de **Bahamas** indica la reducción del 30% las emisiones de gases de efecto invernadero al 2050, integrando entre sus medidas la meta de lograr que el 35% de las ventas de vehículos nuevos sean eléctricos al 2030¹⁶. **República Dominicana** establece dentro de sus opciones de mitigación renovar 300 autobuses a diésel por unidades 100% eléctricas¹⁷. **Trinidad y Tobago** compromete reducir las emisiones del transporte público en 30% al 2030, incorporando dentro de las medidas, la eficiencia energética de los vehículos y cambio de combustible, así como la preparación de una política de movilidad eléctrica que electrifique progresivamente el transporte público y particular privado¹⁸.

Dentro de la subregión andina, **Colombia** establece la creación de un entorno normativo y financiero que permita acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, y se compromete al 2030 a introducir 600.000 vehículos eléctricos de las categorías: taxi, vehículos de pasajeros, vehículos ligeros, camiones ligeros, vehículos oficiales¹⁹. **Bolivia** aspira para este mismo año un crecimiento anual del 10% de participación de vehículos eléctricos en el transporte público²⁰. Para el resto de los países de Sudamérica, **Argentina** establece la implementación de un eje de mitigación dirigido al desarrollo de movilidad sostenible y baja en emisiones mediante programas de etiquetado de eficiencia energética, promoción de transporte de pasajeros con energías alternativas, y adopción de tecnologías híbridas o eléctricas²¹. **Chile** incluye dentro de sus compromisos de cero emisiones de carbono al 2050 alcanzar 100% de la electrificación del sistema de transporte público urbano²². **Uruguay**, compromete al 2030 la profundización de la incorporación de vehículos eléctricos, y en el caso del transporte colectivo de pasajeros, dará mayor impulso a la movilidad cero emisiones a través de subsidios. De manera condicional, compromete que al 2026 publicará un Plan de Movilidad Eléctrica²³.

El Banco, a través de sus divisiones de Transporte y Energía de la Gerencia de Infraestructuras, está colaborando con los países en los procesos de cumplimiento de estas metas. Particularmente aquellas vinculadas con la incorporación de vehículos eléctricos a las flotas de transporte público de la región. Son varias las barreras que presentan, incluyendo un mayor costos de inversión inicial, una barrera tecnológica, modelos de negocios adecuados para maximizar la disminución de costos de operación, etc.

¹⁵ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Contribucion%CC%81n%20Nacionalmente%20Determinada%20de%20Costa%20Rica%202020%20-%20Versio%CC%81n%20Completa.pdf>

¹⁶ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Bahamas%20Updated%20Nationally%20Determined%20Contribution.pdf>

¹⁷ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Dominican%20Republic%20First%20NDC%20%28Updated%20Submission%29.pdf>
¹⁸ [THIRD NATIONAL COMMUNICATION TRINIDAD AND TOBAGO](https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/NDC%20actualizada%20de%20Colombia.pdf)

¹⁹ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/NDC%20actualizada%20de%20Colombia.pdf>

²⁰ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/CND%20Bolivia%202021-2030.pdf>

²¹ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Argentina_Segunda%20Contribucion%CC%81n%20Nacional.pdf

²² https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Chile%27s_NDC_2020_english.pdf

²³ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-12/Uruguay%20Segunda%20CDN.pdf>

En lo que se refiere a los mayores costos de adquisición de vehículos, se han observado significativas diferencias en los precios en los distintos procesos de adquisiciones llevados a cabo en la región. La reducción de los costos de batería ha reducido hasta ahora los costos de los vehículos, sin embargo la creciente demanda, la saturación en las cadenas de suministros, barreras arancelarias etc., hacen que esta tendencia a la baja pueda ralentizarse, y pueden suponer diferencias sustanciales en los precios finales de compra.

Objetivos de la Consultoría:

La presente consultoría es identificar la demanda potencial de buses eléctricos en ALC en el corto y medio plazo (2030) así como la capacidad de atender esta demanda por parte de la industria internacional y regional.

Lo que harás:

El consultor llevará a cabo un levantamiento de la demanda potencial de compra de buses eléctricos en la región. Para ello se basará en las metas de electrificación del transporte público marcadas en NDCs, planes nacionales, regionales y locales de electrificación, etc. Esta demanda será identificada tanto a nivel agregado como por regiones/países. El foco será la demanda prevista en el corto y medio plazo 2030/2035.

Se llevará a cabo un levantamiento de las capacidades de producción de vehículos eléctricos en ALC, identificando qué capacidad de cubrir esta demanda cabría esperar. Asimismo, se dimensionará cuánta demanda deberá ser cubierta con vehículos importados y las limitaciones que, en un escenario en el que la demanda de este tipo de vehículos va a incrementarse sustancialmente a nivel internacional.

Por último, con este marco de referencia, se realizará un análisis de racionalidad de precios de diferentes tipos de buses eléctricos (los más empleados en la región) identificando, rangos de precios por subregión/país. Se considerarán factores que puedan afectar significativamente estos precios, como economías de escala, modelos de propiedad, etc.

Asimismo se realizará un levantamiento de precios alcanzados en los diferentes procesos de adquisición de vehículos en la región en los últimos 10 años.

El consultor singularizará este estudio para aquellos países que por su escala y ambición de la meta requieran un análisis específico, incluyendo pero no limitado a Brasil, México, Colombia (definir cuáles más). El resto de los países podrán agruparse en función de criterios definidos.

Las preguntas que en este contexto guiarán el trabajo serán las siguientes:

1. ¿Cuál es la demanda prevista de buses eléctricos en ALC en el corto y medio plazo?
2. ¿Cuál es la capacidad en el mercado internacional de buses eléctricos para atender esta demanda en ALC?

3. ¿Cuál es la capacidad de la industria automotriz de ALC para atender esta demanda?
4. ¿Qué precios pueden considerarse razonables para la adquisición de los vehículos en cada uno de los países/regiones considerados en un marco de cumplimiento de las metas?

Entregables:

El documento se desarrollará en dos entregables.

- Entregable 1: Metodología para abordar la consultoría y outline del documento
- Entregable 2: Análisis de la demanda prevista (pregunta 1)
- Entregable 3: Análisis de la capacidad del mercado internacional y nacional (preguntas 2 y 3)
- Entregable 4: Análisis de razonabilidad de precios.
- Entregable 5: Documento final consolidado y PPT de presentación.

Cronograma de Pagos:

- Primer pago del 20% a la aprobación del entregable 1.
- Segundo pago del 50% a la aprobación de los entregable 2,3 y 4.
- Tercer pago del 30% a la aprobación del Entregable 5.

Lo que necesitarás:

- **Ciudadanía:** Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Paraguay.
- **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajan en el Grupo del BID.
- **Educación:** El profesional deberá ser graduado universitario en el área de ingeniería (civil, sistemas, industrial, ambiental o informática), o economía. Se priorizará los candidatos que cuenten o estén cursando maestría en temáticas relacionadas con el alcance de la consultoría.
- **Experiencia:** El profesional deberá contar con experiencia de al menos tres años apoyando a los países de la región en la transición tecnológica hacia la electromovilidad. Se valorará la experiencia en elaboración de documentos estratégicos y trabajos con multilaterales.
- **Idiomas:** Español
-

Competencias Generales y Técnicas:

Trabajo en equipo, capacidad de trabajar en varios proyectos a la vez, responsabilidad, habilidades comunicacionales y de interrelación. Experiencia en coordinación con equipos de múltiples instituciones.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de Contrato y modalidad:** Contractual de productos y servicios externos (PEC)
 - **Duración del Contrato:** 30 días efectivos a ser desarrollados en un periodo de 2 meses
 - **Fecha de Inicio:** 51 de mayo de 2023
 - **Ubicación:** remota
 - **Persona responsable:** Raul Rodriguez Molina, Especialistas de Transporte (INE/TSP)
 - **Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida de las personas en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Nuestros empleados, pueden formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Estamos comprometidos a proporcionar igualdad de oportunidades en el empleo y por eso alentamos a las mujeres, LGBTQ +, personas con discapacidades, afrodescendientes y pueblos indígenas a que presenten sus solicitudes.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

Términos de Referencia

(4) Consultoría para el desarrollo de lineamientos para la alineación de proyectos con el Acuerdo de París y planes de acción por país que incluyan la perspectiva de género y diversidad

Regional
RG-T4072

Descarbonización del Sector Infraestructura y Apoyo a Países con el Acuerdo de París

1. Antecedentes y Justificación:

- 1.1. La infraestructura, un motor de crecimiento incluyente, es indispensable para prestar servicios de energía, transporte, agua, saneamiento y comunicaciones a las poblaciones cada vez más urbanizadas. Los activos de infraestructura son de larga duración, por lo que su sostenibilidad es fundamental. El aumento de la resiliencia de la infraestructura a los impactos del CC se ha convertido en una prioridad máxima, junto con la creación de soluciones basadas en la naturaleza para las dificultades de infraestructura²⁴.
- 1.2. Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) es un desafío de desarrollo compartido por todos los países de América Latina y el Caribe (ALC). Las emisiones de GEI provenientes de la energía (incluido el transporte) representan el 46% de las emisiones en América Latina y el Caribe²⁵, aunque existen variaciones importantes entre los distintos países. Dado el rápido ritmo de urbanización y motorización en países en desarrollo, este porcentaje podría aumentar si no se implementan medidas efectivas para la descarbonización. En este sentido, reducir las emisiones del sector de infraestructura (transporte, energía, agua y saneamiento) requiere, entre otras acciones, de información precisa y datos que soporten políticas robustas.
- 1.3. En ALC, se estima que para 2050 los daños causados por el CC podrían costar US\$100.000 millones al año (Vergara et al., 2013). Además, en materia de crecimiento económico e ingreso de la población los impactos del CC también pueden ser relevantes. Se estima que para 2030 se podrían perder en 2,5 millones de empleos en ALC debido tan solo al estrés térmico (Kjellstrom et al., 2019). Por lo anterior, resulta imperativo generar acciones para mitigar los efectos en el clima mediante la reducción de la intensidad del carbono en la economía global, lo que requiere cambios estructurales en los sistemas de producción y consumo de energía (Liu et al., 2020).
- 1.4. Bajo esta premisa, y como parte de los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura media global por debajo de los 2 grados Celsius, los países se han comprometido con el desarrollo sostenible por medio de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC). En este sentido, para avanzar en el cumplimiento de los compromisos establecidos en la CMNUCC, es fundamental la implementación efectiva de las NDCs, lo que requiere una evaluación e identificación de medidas efectivas para la reducción de emisiones y la adaptación a los efectos

²⁴ Plan de Acción del Grupo BID en Materia de Cambio Climático 2021-2025.

²⁵ Instituto de Recursos Mundiales.

del CC²⁶. Si bien las NDCs son un elemento indispensable para la reducción de GEI, en algunos casos no serán suficientes para lograr las metas del Acuerdo de París. Es por ello que es imprescindible apoyar a los países con Estrategias de Largo Plazo (LTS por sus siglas en inglés) y la adopción de trayectorias globales de descarbonización. Está en el interés del Banco colocarse a la vanguardia de la innovación para también apoyar a los países con sus LTS y la adopción de trayectorias globales de descarbonización.

2. Objetivos y Alcance de los Servicios:

- 2.1. El **objetivo general** de la presente consultoría es el desarrollo de lineamientos para la alineación de proyectos con el Acuerdo de París y planes de acción por país que incluyan la perspectiva de género y diversidad.
- 2.2. El alcance de los servicios considera el desarrollo de: (i) un manual operativo que abarque las especificaciones y recomendaciones para facilitar la alineación de los proyectos del sector infraestructura con el Acuerdo de París; y (ii) planes de acción en materia de los distintos sectores relacionados con la infraestructura con relación al Acuerdo de París y los NDCs de los países, que consideren aspectos transversales como la igualdad de género, inclusión y diversidad.

3. Actividades Claves:

- 3.1. Se prevén, entre otras, las siguientes actividades a desarrollar por la consultoría:
 - I. **Manual operativo para la alineación de operaciones con el Acuerdo de París.** Este eje de trabajo considera el desarrollo de una herramienta de fácil manejo para dar soporte a los equipos de proyecto en la preparación de las operaciones, con el fin de guiar la estructuración y diseño de proyectos en función de los lineamientos del Acuerdo de París y sus objetivos.
 - II. **Planes de acción de transporte, energía y agua y saneamiento con el Acuerdo de París.** Este eje de trabajo considera la estructuración de documentos de referencia por cada país en ALC con respecto a la estrategia de implementación del Acuerdo de París en los distintos sectores de infraestructura.
 - **Planes de acción con enfoque de género.** Se generarán reportes particulares vinculados con la estrategia de género en los países y sus lineamientos con el Acuerdo de París.
 - **Planes de acción con enfoque de diversidad e inclusión.** Se generarán reportes particulares vinculados con la estrategia de diversidad e inclusión en los países y sus lineamientos con el Acuerdo de París.

4. Criterios de Aceptación:

²⁶ Hasta la fecha, 190 países han presentado sus NDCs, cubriendo así el 98,9% de las emisiones mundiales de GEI.

- 4.1. Se requiere de una firma de consultoría especializada en análisis de proyectos de infraestructura, con experiencia relevante en el estudio de aspectos de mitigación y adaptación a los efectos del CC. Adicionalmente, la firma debe contar con experiencia demostrada en proyectos en ALC y preferiblemente haber trabajado previamente en la preparación y/o ejecución de proyectos junto con organismos multilaterales. Debe tener experiencia en el desarrollo de proyectos públicos y privados de los sector transporte, energía y agua y saneamiento.
- 4.2. La firma debe tener manejo profesional de español e inglés.

5. Resultados y Productos Esperados:

- 5.1. Esta consultoría considera el desarrollo de los siguientes productos:
- I. **Entregable I:** Cronograma de actividades
 - II. **Entregable II:** Informes preliminares y productos en estado de borrador
 - III. **Entregable III:** Informes avanzado y productos en estado avanzado
 - IV. **Entregable IV:** Informes finales y productos aprobados

6. Resumen de la Oportunidad:

- 6.1. **Tipo de contrato y modalidad:** Firma Consultora
- 6.2. **Duración de contrato:** 12 meses.
- 6.3. **Ubicación:** Consultoría externa.
- 6.4. **Persona responsable:** Ernesto Monter, Especialista Principal en Transporte del BID (ernestomf@iadb.org).
- 6.5. **Requisitos:** Ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.
- 6.6. **Comunicaciones:** La firma consultora se comunicará con el supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través de Teams u otras herramientas por definir de parte del equipo BID.

7. Supervisión y Reporte:

- 7.1. Los entregables serán evaluados por Ernesto Monter, Especialista Principal de Transporte a cargo de esta actividad.
- 7.2. Todos los informes relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

8. Calendario del Pagos:

- 8.1. La consultoría será desarrollada en suma alzada de acuerdo con lo siguiente:

Número de Pago	Porcentaje	Hito
1	10%	Entrega y aprobación del primer Entregable

2	30%	Entrega y aprobación del segundo Entregable
3	30%	Entrega y aprobación del tercer Entregable
4	30%	Entrega y aprobación del cuarto Entregable
Total	100%	

Términos de Referencia

(5) Consultoría para el desarrollo de un catálogo de productos innovadores para la contribución del sector infraestructura al financiamiento climático y verde.

Regional
RG-T4072

Descarbonización del Sector Infraestructura y Apoyo a Países con el Acuerdo de Paris

1. Antecedentes y Justificación:

- 1.1. La infraestructura, un motor de crecimiento incluyente, es indispensable para prestar servicios de energía, transporte, agua, saneamiento y comunicaciones a las poblaciones cada vez más urbanizadas. Los activos de infraestructura son de larga duración, por lo que su sostenibilidad es fundamental. El aumento de la resiliencia de la infraestructura a los impactos del CC se ha convertido en una prioridad máxima, junto con la creación de soluciones basadas en la naturaleza para las dificultades de infraestructura²⁷.
- 1.2. Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) es un desafío de desarrollo compartido por todos los países de América Latina y el Caribe (ALC). Las emisiones de GEI provenientes de la energía (incluido el transporte) representan el 46% de las emisiones en América Latina y el Caribe²⁸, aunque existen variaciones importantes entre los distintos países. Dado el rápido ritmo de urbanización y motorización en países en desarrollo, este porcentaje podría aumentar si no se implementan medidas efectivas para la descarbonización. En este sentido, reducir las emisiones del sector de infraestructura (transporte, energía, agua y saneamiento) requiere, entre otras acciones, de información precisa y datos que soporten políticas robustas.
- 1.3. En ALC, se estima que para 2050 los daños causados por el CC podrían costar US\$100.000 millones al año (Vergara et al., 2013). Además, en materia de crecimiento económico e ingreso de la población los impactos del CC también pueden ser relevantes. Se estima que para 2030 se podrían perder en 2,5 millones de empleos en ALC debido tan solo al estrés térmico (Kjellstrom et al., 2019). Por lo anterior, resulta imperativo generar acciones para mitigar los efectos en el clima mediante la reducción de la intensidad del carbono en la economía global, lo que requiere cambios estructurales en los sistemas de producción y consumo de energía (Liu et al., 2020).

²⁷ Plan de Acción del Grupo BID en Materia de Cambio Climático 2021-2025.

²⁸ Instituto de Recursos Mundiales.

- 1.4. Bajo esta premisa, y como parte de los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura media global por debajo de los 2 grados Celsius, los países se han comprometido con el desarrollo sostenible por medio de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC). En este sentido, para avanzar en el cumplimiento de los compromisos establecidos en la CMNUCC, es fundamental la implementación efectiva de las NDCs, lo que requiere una evaluación e identificación de medidas efectivas para la reducción de emisiones y la adaptación a los efectos del CC²⁹. Si bien las NDCs son un elemento indispensable para la reducción de GEI, en algunos casos no serán suficientes para lograr las metas del Acuerdo de París. Es por ello que es imprescindible apoyar a los países con Estrategias de Largo Plazo (LTS por sus siglas en inglés) y la adopción de trayectorias globales de descarbonización. Está en el interés del Banco colocarse a la vanguardia de la innovación para también apoyar a los países con sus LTS y la adopción de trayectorias globales de descarbonización.

2. Objetivos y Alcance de los Servicios:

- 2.1. El **objetivo general** de la presente consultoría es el desarrollo de un catálogo de productos innovadores para la contribución del sector infraestructura al financiamiento climático y verde.
- 2.2. El alcance de los servicios considera el desarrollo de un catálogo de productos innovadores que puedan ser utilizados en los distintos sectores relacionados con el desarrollo de infraestructura, tales como transporte, energía y agua y saneamiento. Estos catálogos deben ser generados con un enfoque multisectorial, que represente acciones desde distintas disciplinas vinculadas con la infraestructura. Estas acciones deben considerar los principios de financiamiento climático y verde y deben reflejar la contribución del sector de infraestructura a estos objetivos.

3. Actividades Claves:

- 3.1. Se prevén, entre otras, las siguientes actividades a desarrollar por la consultoría:
- I. Descripción detallada de la metodología propuesta para identificar y seleccionar productos innovadores en el sector de infraestructura.
 - II. Evaluación de la sostenibilidad y los beneficios climáticos y ambientales de los productos incluidos en el catálogo.
 - III. Análisis del marco financiero y de inversión para proyectos de infraestructura sostenible, incluyendo fuentes de financiamiento climático y verde disponibles.
 - IV. Identificación de mejores prácticas y casos de estudio relevantes en el ámbito del financiamiento climático y verde en infraestructura.
 - V. Presentaciones y materiales de apoyo para la divulgación de los resultados del proyecto a audiencias relevantes.

²⁹ Hasta la fecha, 190 países han presentado sus NDCs, cubriendo así el 98,9% de las emisiones mundiales de GEI.

4. Criterios de Aceptación:

- 4.1. Se requiere de una firma de consultoría especializada en análisis de proyectos de infraestructura, con experiencia relevante en el estudio de aspectos de mitigación y adaptación a los efectos del CC. Adicionalmente, la firma debe contar con experiencia demostrada en proyectos en ALC y preferiblemente haber trabajado previamente en la preparación y/o ejecución de proyectos junto con organismos multilaterales. Debe tener experiencia en el desarrollo de proyectos públicos y privados de los sector transporte, energía y agua y saneamiento.
- 4.2. La firma debe tener manejo profesional de español e inglés.

5. Resultados y Productos Esperados:

- 5.1. Esta consultoría considera el desarrollo de los siguientes productos:
 - I. **Entregable I:** Cronograma de actividades
 - II. **Entregable II:** Informes preliminares y productos en estado de borrador
 - III. **Entregable III:** Informes avanzado y productos en estado avanzado
 - IV. **Entregable IV:** Informes finales y productos aprobados

6. Resumen de la Oportunidad:

- 6.1. **Tipo de contrato y modalidad:** Firma Consultora
- 6.2. **Duración de contrato:** 12 meses.
- 6.3. **Ubicación:** Consultoría externa.
- 6.4. **Persona responsable:** Ernesto Monter, Especialista Principal en Transporte del BID (ernestomf@iadb.org).
- 6.5. **Requisitos:** Ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.
- 6.6. **Comunicaciones:** La firma consultora se comunicará con el supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través de Teams u otras herramientas por definir de parte del equipo BID.

7. Supervisión y Reporte:

- 7.1. Los entregables serán evaluados por Ernesto Monter, Especialista Principal de Transporte a cargo de esta actividad.
- 7.2. Todos los informes relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

8. Calendario del Pagos:

- 8.1. La consultoría será desarrollada en suma alzada de acuerdo con lo siguiente:

Número de Pago	Porcentaje	Hito
1	10%	Entrega y aprobación del primer Entregable
2	30%	Entrega y aprobación del segundo Entregable
3	30%	Entrega y aprobación del tercer Entregable
4	30%	Entrega y aprobación del cuarto Entregable
Total	100%	

Términos de Referencia

(6) Consultoría para coordinación de un diálogo de políticas sobre instrumentos financieros innovadores en el sector de transporte

Regional
RG-T4072

Descarbonización del Sector Infraestructura y Apoyo a Países con el Acuerdo de París

Contexto de la búsqueda:

La infraestructura y los servicios de transporte son fundamentales para la construcción de sociedades más inclusivas y sostenibles pues permiten la movilización de personas, bienes y servicios y son el medio de acceso a más y mejores mercados y oportunidades de trabajo, salud y educación, lo que contribuye a la reducción de la pobreza e inequidad, y a mejorar la calidad de vida y la productividad en la región de América Latina y el Caribe (ALC) (WEF, 2020) (BID, 2020).

En la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, la provisión de infraestructura de transporte y sus servicios es parte integral para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y sus respectivas metas, en particular aquellas relacionadas con la seguridad alimentaria, la salud, la energía, el crecimiento económico, y las ciudades y asentamientos humanos sostenibles. En el ámbito urbano, el acceso a redes de transporte de alta calidad genera ciudades más inclusivas, al aumentar la movilidad y las oportunidades para sus habitantes, particularmente para las personas de bajos ingresos y las personas vulnerables tales como adultos mayores, personas con discapacidad y minorías étnicas (BID, 2022b).

ALC es la región más urbanizada del mundo en desarrollo: más del 80% de sus habitantes vive en ciudades (BID, 2020b), en donde el tiempo promedio de los viajes en las megaciudades de la región es de casi 90 minutos (BID, 2014). La urbanización en ALC no ha parado de crecer, representando un reto para las ciudades en sus esfuerzos para cubrir las necesidades de transporte y sus servicios, con altas tasas de congestión y una limitación a la cobertura de los sistemas de transporte.

En este sentido, los principales retos para los países de ALC para cumplir con los ODS serán asegurar una movilidad socio-ambientalmente más eficiente e inclusiva, y a su vez cerrar la brecha de infraestructura; convertir al transporte en un catalizador de la competitividad regional; contar con instituciones sólidas y transparentes; y apalancar los

beneficios de las nuevas tecnologías para lograr un sistema de transporte eficiente, inclusivo y sostenible.

Alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible requiere la utilización de enfoques innovadores para financiar las necesidades de transformación sostenible y movilizar más inversiones de todas las clases: pública y privada, nacional e internacional, tanto en capacidad como en capital, ya que los recursos necesarios para superar la pobreza, proteger el medio ambiente y mejorar vidas sobrepasa con mucho los actuales flujos financieros para el desarrollo. El Grupo BID se encuentra estratégicamente bien posicionado para aumentar la movilización de recursos en la región. Se estima que por cada dólar que los bancos multilaterales de desarrollo invierten directamente en operaciones el sector privado moviliza entre 2 y 5 dólares en inversiones adicionales. Además, adecuar las políticas públicas para una movilidad socio-ambientalmente más eficiente e inclusiva del sector transporte implica una comprensión profunda de los diferentes ecosistemas asociados al diseño, construcción y operación de las estructuras y de los servicios de transporte.

Objetivos de la Consultoría:

El objetivo de la consultoría es el desarrollo e implementación de un esquema para el seguimiento y comunicación de los resultados vinculados con el proyecto de Descarbonización del Sector Transporte y Apoyo a Países con el Acuerdo de París (RG-T4072).

Lo que harás:

Se prevén, entre otras, las siguientes actividades a desarrollar por la consultoría:

- Elaboración de la estrategia de comunicaciones y seguimiento de resultados.
- Diseño del formato de presentaciones y productos de conocimiento
- Elaboración de presupuestos de eventos.
- Contratación de los servicios externos necesarios.
- Coordinación de invitaciones, reuniones y presentaciones.
- Gestión integral de eventos.

Entregables:

El documento se desarrollará en dos entregables.

- I. **Entregable I:** Cronograma de actividades
- II. **Entregable II:** Informes preliminares y productos en estado de borrador
- III. **Entregable III:** Informes avanzado y productos en estado avanzado
- IV. **Entregable IV:** Informes finales y productos aprobados

Cronograma de Pagos:

Número de Pago	Porcentaje	Hito
1	10%	Entrega y aprobación del primer Entregable
2	30%	Entrega y aprobación del segundo Entregable
3	30%	Entrega y aprobación del tercer Entregable
4	30%	Entrega y aprobación del cuarto Entregable
Total	100%	

Lo que necesitarás:

- **Ciudadanía:** Eres ciudadano/a de uno de nuestros 48 países miembros con permiso legal o de residencia para trabajar en Paraguay.
- **Consanguinidad:** no tienes familiares (hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluido el cónyuge) que trabajen en el Grupo del BID.
- **Educación:** El profesional deberá ser graduado universitario en el área de ingeniería (civil, sistemas, industrial, ambiental o informática), o economía. Se priorizará los candidatos que cuenten o estén cursando maestría en temáticas relacionadas con el alcance de la consultoría.
- **Experiencia:** El profesional deberá contar con experiencia de al menos 2 años en temas de infraestructura.
- **Idiomas:** Español.

Competencias Generales y Técnicas:

Trabajo en equipo, capacidad de trabajar en varios proyectos a la vez, responsabilidad, habilidades comunicacionales y de interrelación. Experiencia en coordinación con equipos de múltiples instituciones.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de Contrato y modalidad:** Contractual de productos y servicios externos (PEC)
- **Duración del Contrato:** 30 días efectivos a ser desarrollados en un periodo de 2 meses
- **Fecha de Inicio:** 51 de mayo de 2023
- **Ubicación:** remota
- **Persona responsable:** Raul Rodriguez Molina, Especialistas de Transporte (INE/TSP)
- **Requisitos:** Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida de las personas en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Nuestros empleados, pueden formar parte de

grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Estamos comprometidos a proporcionar igualdad de oportunidades en el empleo y por eso alentamos a las mujeres, LGBTQ +, personas con discapacidades, afrodescendientes y pueblos indígenas a que presenten sus solicitudes.

Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.