

## SOLICITUD DE EXPRESIONES DE INTERÉS SERVICIOS DE CONSULTORÍA

Selección #: **CH-T1228-P005**

Método de selección: **Competitivo Simplificado**

País: **Chile**

Sector: **Energía**

Financiación - TC #: **ATN/OC-18207-CH**

Proyecto #: **CH-T1228**

Nombre del TC: **Apoyo a la Modernización Energética con Sello Ciudadano**

Descripción de los Servicios: **Apoyo a la implementación de reformas en modernización del sector eléctrico. Estrategia de Electromovilidad en Chile.**

Enlace al documento TC: <https://www.iadb.org/es/project/CH-T1228>

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está ejecutando la operación antes mencionada. Para esta operación, el BID tiene la intención de contratar los servicios de consultoría descritos en esta Solicitud de Expresiones de Interés. Las expresiones de interés deberán ser recibidas usando el Portal del BID para las Operaciones Ejecutadas por el Banco <http://beo-procurement.iadb.org/home> antes de 9 de octubre de 2020, a las 5:00 P.M. (Hora de Washington DC).

Los servicios de consultoría ("los Servicios") incluyen apoyar la Estrategia de Electromovilidad de Chile, a implementar por el sector público y privado, mediante el diseño de medidas, incentivos y condiciones que se deben generar, para su desarrollo e implementación y los distintos efectos que éstos tienen. El plazo estimado para el inicio de estos servicios se espera sea durante el cuarto trimestre de 2020.

Las firmas consultoras elegibles serán seleccionados de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Banco Interamericano de Desarrollo: [Política para la Selección y Contratación de Firms Consultoras para el Trabajo Operativo ejecutado por el Banco - GN-2765-1](#). Todas las firmas consultoras elegibles, según se define en la política, pueden manifestar su interés. Si la Firma consultora se presentara en Consorcio, designará a una de ellas como representante, y ésta será responsable de las comunicaciones, del registro en el portal y del envío de los documentos correspondientes.

El BID invita ahora a las firmas consultoras elegibles a expresar su interés en prestar los servicios descritos a continuación donde se presenta un borrador del resumen de los Términos de Referencia de esta asignación. Las firmas consultoras interesadas deberán proporcionar información que indique que están calificadas para suministrar los servicios (folletos, descripción de trabajos similares, experiencia en condiciones similares, disponibilidad de personal que tenga los conocimientos pertinentes, etc.). Las firmas consultoras elegibles se pueden asociar como un emprendimiento conjunto o en un acuerdo de sub-consultoría para mejorar sus calificaciones. Dicha asociación o emprendimiento conjunto nombrará a una de las firmas como representante.

Las firmas consultoras elegibles que estén interesadas podrán obtener información adicional en horario de oficina, 09:00 a.m. - 5:00 PM (Hora de Washington DC), mediante el envío de un correo electrónico a: Paola Robles ([paolar@iadb.org](mailto:paolar@iadb.org)).

Banco Interamericano de Desarrollo  
División: **Energía**  
Atención: **Natacha Marzolf, Jefe de Equipo**

1300 New York Avenue, NW, Washington, DC 20577, EE.UU.

Tel: 56-2-24313700

Email: [paolar@iadb.org](mailto:paolar@iadb.org)

Sitio Web: [www.iadb.org](http://www.iadb.org)

## Resumen de los Términos de Referencia

- 1.1. Más de un tercio del consumo energético final en Chile, el 36%, corresponde al sector transporte<sup>1</sup>, convirtiéndolo en responsable de cerca de un 24% del total de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del país<sup>2</sup>, contribuyendo de manera significativa al incremento de la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, como Santiago de Chile, donde ya es un problema de salud pública<sup>3</sup>. Esta situación conduce a la necesidad de implementar políticas públicas que apunten a un uso eficiente de la energía en el sector transporte para así reducir los efectos en el medioambiente, pero también para disminuir la dependencia del país de combustibles importados y la vulnerabilidad que esto significa.
- 1.2. Los vehículos eléctricos presentan una interesante oportunidad en Chile y el mundo para alcanzar las metas descritas, pues en la actualidad presentan una mayor eficiencia en términos energéticos y al mismo tiempo, ayudarían a reducir la emisión de GEI al obtener su energía de una matriz energética con creciente participación de fuentes renovables. Los vehículos eléctricos contribuyen también a reducir las emisiones de contaminantes locales en zonas de alta exposición y a reducir los niveles de ruido (OECD/IEA, 2016).
- 1.3. Chile ha planteado como objetivo fomentar el uso eficiente de la energía en el sector transporte y ha establecido en el documento de política energética denominado “Ruta Energética 2018-2022: Liderando la modernización con sello ciudadano”, en su eje 5 “Transporte Eficiente: Energía en movimiento” y como meta al año 2022 la existencia de, al menos 10 veces más vehículos eléctricos en las calles del país. Adicionalmente, se ha desarrollado la “Estrategia Nacional de Electromovilidad” que establece al 2050 que el 100% del transporte público urbano sea eléctrico y que al 2050 los vehículos particulares eléctricos correspondan al 40% del parque vehicular.
- 1.4. A nivel global, la electromovilidad continúa creciendo a pasos agigantados. En 2018, la flota mundial de vehículos eléctricos superó los 5,1 millones, 2 millones más que el año anterior y casi duplicó el número de nuevos registros de vehículos eléctricos. China se posiciona como el mercado de automóviles eléctricos más grande del mundo, seguida de Europa y Estados Unidos. Se destaca Noruega como líder mundial en términos de participación en el mercado de automóviles eléctricos<sup>4</sup>. Alineados con la tendencia global, en Chile las ventas de vehículos eléctricos han ido aumentando progresivamente en los años recientes, sin embargo, este crecimiento no ha sido tan rápido como se observa en otros países. Una de las razones es el elevado precio de los vehículos y la falta de incentivos contundentes que propicien las condiciones para promover esta tecnología.

---

<sup>1</sup> Balance Nacional de Energía 2018

<sup>2</sup> Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (INGEI) 2016

<sup>3</sup> De acuerdo con el Instituto de políticas públicas de salud de la Universidad de San Sebastián, en Chile un 12% de las muertes son debidas a la contaminación ambiental, lo que equivale a 11.300 por año,

<sup>4</sup> Agencia Internacional de Energía, Global Electric Vehicle Outlook 2019

- 1.5. Chile ha sido activo en la implementación de políticas de eficiencia energética en transporte a través de la renovación de flotas, la capacitación de empresas y conductores, el etiquetado de eficiencia energética vehicular y otras iniciativas de carácter público-privado. Sin embargo, es claro que se requiere de impulsos adicionales para alcanzar las metas propuestas.
- 1.6. Con el fin de acelerar el crecimiento de la electromovilidad en Chile, anticipar los beneficios económicos, sociales y medioambientales que proporcionará su adopción y alcanzar los objetivos mencionados país, se requiere estudiar y profundizar sobre las acciones concretas y sus efectos que, bajo el contexto nacional, permitan lograr una mayor penetración y la electromovilidad sea presentada como una opción real a la hora de decidir sobre la adquisición y/o recambio de vehículos.

## **2. Alcance de los Servicios**

- 2.1. El alcance de los servicios requiere ser abordado más allá de los vehículos eléctricos, es decir, como un sistema integrado que debe contemplar al menos la generación de energía eléctrica, fabricación y comercialización de vehículos, red de carga, uso en el transporte público y privado, capital humano y servicios anexos y deberá incluir lo siguiente:
  - (i) Diseñar un conjunto de “medidas aceleradoras” innovadoras para la adopción a nivel nacional de la electromovilidad en contexto chileno (dichas medidas deben incluir también las medidas aplicables al transporte público y flotas de alto recorrido a lo largo del país).
  - (ii) Cuantificar el impacto socio económico de estas medidas<sup>5</sup>, considerando no sólo los efectos directos conocidos, sino también aquellos derivados que implican ganancias para la sociedad y que pueden ser monetizados y contribuyendo así a un ejercicio lo más informado y sustentado posible de toma de decisiones de política, por ejemplo: muertes evitadas producto de una disminución de emisiones contaminantes y sus respectivos ahorros en materia de salud, ahorros en otras carteras ministeriales, etc.
  - (iii) Validar el desarrollo de estas medidas con los distintos actores del sector público involucrados.
  - (iv) Desarrollar una propuesta de estrategia de dichas medidas tanto a nivel general, considerando a todos los actores del sector público (incluyendo el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones) que tendrían que participar en la ejecución y promoción de las mismas, así como también un plan específico para el Ministerio de Energía que asegure su autonomía en la toma de decisiones e implementación y genere una contribución sustancial en la adopción de la electromovilidad en el país. Esta propuesta insumará a la actualización de la Estrategia de Electromovilidad del Ministerio de Energía.

---

<sup>5</sup> Utilizar el estudio ESW realizado por el BID evaluando el impacto fiscal en Chile debido a la adopción de la electromovilidad.