

TÉRMINOS DE REFERENCIA (CONSULTORÍA PERSONA JURÍDICA)

ELABORACIÓN DE UNA PROPUESTA DE ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD ELÉCTRICA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN BOLIVIA

1. ANTECEDENTES

De acuerdo con el informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), los escenarios que permitirían no sobrepasar el calentamiento global por encima de 1.5 °C requieren una transición de gran alcance en cuanto a reducción de emisiones de GEI, así como la implementación de una amplia gama de medidas de mitigación de GEI, entre las medidas que pueden generar mayor impacto está sin duda el sector transporte.

Por otro lado, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) señalan que se debe reducir el número de muertes y enfermedades producidas por la contaminación del aire, facilitar el acceso a la investigación y tecnologías energéticas no contaminantes, incluidas las fuentes de energía renovables, la eficiencia energética y tecnologías avanzadas y menos contaminantes que los combustibles fósiles, al igual que impulsar alianzas inclusivas entre los Gobiernos, el sector privado y la sociedad civil, para el crecimiento integral del país, por lo que resulta necesario impulsar una movilidad baja en carbono, accesible y equitativa, desde una perspectiva local y nacional.

Actualmente, la inserción de vehículos eléctricos en el contexto mundial es relativamente baja, sin embargo, se espera que para el año 2040 el 57% de las ventas globales sean de vehículos eléctricos, representando el 30% del parque automotor total (*Bloomberg, 2019*). Esto debido principalmente a la paridad de precio y al despliegue de la infraestructura de carga, que son los principales puntos de inflexión para la adopción de vehículos eléctricos.

En Bolivia, según el último Balance Energético Nacional de 2020, la participación del sector transporte en el consumo de energía final del país es la más alta, presentó una participación creciente en el consumo, pasando de 37% a 49% entre los años 2006-2020.

Es así que el Estado boliviano se ha comprometido oficialmente a impulsar la movilidad eléctrica, prueba de esto es que el 7 de julio de 2021 se promulgó el Decreto Supremo (DS) 4539, el cual fue reglamentado por la Autoridad de Fiscalización de Electricidad y Tecnología Nuclear (AETN) el 6 de septiembre de 2021, este DS tiene por objeto incentivar de manera integral el uso de la energía eléctrica con la finalidad de contribuir a la mejora del medio ambiente, el ahorro y eficiencia energética, a través de incentivos tributarios para la fabricación, ensamblaje e importación de vehículos eléctricos, híbridos y maquinaria agrícola eléctrica e híbrida.

Sin embargo, el gran desafío es impulsar un liderazgo y acción política, tanto pública como privada, para lograr la aceleración de la movilidad eléctrica. Esto se puede conseguir gracias al establecimiento de condiciones habilitantes, la disponibilidad de redes de recarga y la aplicación de normas de emisiones y eficiencia energética más estrictas para vehículos convencionales (gasolina o diésel) alineadas con las tendencias globales.

Un adecuado desarrollo de estrategias y planes de Movilidad Eléctrica debe enmarcarse en los lineamientos generales de las políticas nacionales y locales para garantizar la consistencia. Para esto es necesario determinar los diferentes roles; tales como; la política,

que define de manera amplia, los pilares, la orientación, los objetivos globales (el “hacia dónde queremos llegar”); y la estrategia, cuya función es de ordenar y priorizar las acciones identificadas para asegurar el cumplimiento de los objetivos definidos en la política (el “cómo queremos alcanzar esos objetivos”). La política y la estrategia marcarán entonces la ruta crítica a seguir.

El Programa de Energías Renovables (PEERR), a través de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), busca con esta consultoría, generar un texto de política pública que permita definir un marco normativo y regulatorio para guiar y acelerar el desarrollo de la movilidad eléctrica urbana sostenible para el transporte público en Bolivia, definiendo a través de talleres participativos: La visión, objetivos y metas, para así elaborar un documento único para la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) con los lineamientos orientados al sector de transporte público y hacerle frente a los desafíos de la movilidad urbana.

2. OBJETIVO GENERAL DE LA CONSULTORÍA

Elaborar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica para el transporte público (ENME), en coordinación con actores relevantes.

3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA CONSULTORÍA

- ✓ Elaborar una planificación que incluya la metodología, estructura de conducción y un mapeo de actores relevantes para definir el alcance y los fundamentos de la propuesta de la ENME.
- ✓ Recopilar insumos y elaborar diagnósticos de la situación actual de la movilidad eléctrica en el transporte público para ayudar a identificar las oportunidades y brechas relacionadas a la movilidad eléctrica sostenible.
- ✓ Desarrollar la ENME, agrupando todas las tareas anteriores en un documento único acordado entre los actores relevantes.
- ✓ Identificar y desarrollar recomendaciones que permitan la apropiada operación e implementación de la ENME.

4. ACTIVIDADES O FUNCIONES ESPECÍFICAS A DESARROLLAR

Para la realización de esta consultoría, deberán considerarse las siguientes etapas en la elaboración de la ENME

I. Planificación y Preparación

- Participar de una reunión interna de inicio con el personal asignado del PEERR para aclarar el alcance y discutir los detalles de la ejecución.
- Participar de una reunión de inicio con los responsables asignados del equipo PEERR, los socios estratégicos (ej. VMEEA, AETN, entre otros), para definir de manera conjunta el alcance y los fundamentos de la estrategia.
- Definir el mapa de actores y un mecanismo organizacional, para definir roles y responsabilidades que aseguren una acción articulada y efectiva, coordinada con la GIZ.

- Con base en la información recolectada y criterios uniformados, elaborar un plan de trabajo actualizado, que incluya la metodología detallada para el desarrollo de cada tarea.
- Coadyubar en la creación de un grupo de coordinación conformado por los actores claves, definir grupos de trabajo con la finalidad de acompañar la estrategia de principio a fin. Este grupo de coordinación definiría el alcance y los fundamentos de la estrategia. En particular, es importante definir el alcance de la estrategia, respondiendo a las siguientes preguntas: ¿cuál es el horizonte temporal de vigencia de la estrategia? ¿cuál ser su cobertura geográfica? ¿cuáles medios de transporte se priorizarán y hasta qué proporción? ¿qué tipo de soluciones tecnológicas serán consideradas? ¿cuáles sectores serán incluidos? ¿cuáles recursos humanos y financieros se requerirán? ¿cómo se financiarán? ¿a través de quién y cómo se implementará?
- La consultoría deberá evaluar las necesidades de fortalecimiento de capacidades en los actores estratégicos.

II. Recopilación y diagnóstico

- Recopilar insumos y preparar diagnósticos de la situación actual nacional para contar con una descripción general del contexto del transporte y la movilidad eléctrica del país, incluyendo la identificación de los esfuerzos actuales y pasados, se espera que este diagnóstico constituya un recurso importante para ayudar a identificar las oportunidades y brechas relacionadas a la transición hacia la movilidad eléctrica y sostenible.
- Se deberá contextualizar el estado del arte actual del sistema de transporte, analizando temas como: economía de combustible, distribución modal de transporte, parque vehicular actual y futura, entre otros, para visibilizar esfuerzos y avances que se han logrado en materia de Movilidad Eléctrica.
- Analizar la matriz eléctrica a través de toda la cadena de valor, para evaluar la factibilidad en la instalación de las infraestructuras de carga.
- Evaluar marcos de implementación (leyes, regulaciones, normas, etc) actuales para la movilidad eléctrica en el transporte público urbano.
- Identificar posibles obstáculos, así como también potenciadores para una transición exitosa a la movilidad eléctrica.

III. Desarrollo de la estrategia

- Con base a los diagnósticos y el diálogo proactivo en el grupo de coordinación, la consultoría deberá iniciar el desarrollo de la ENME.
- Informar a los actores a través de un taller de inicio, el proceso en marcha y validación de las propuestas.
- Establecer una visión, objetivos, indicadores a corto, mediano y largo plazo para el la introducción de la movilidad eléctrica en transporte público urbano en Bolivia.
- Establecer lineamientos generales para una transición hacia el uso de movilidad eléctrica en el transporte público de Bolivia, definiendo criterios mínimos de calidad, un marco de medidas, actividades y/o programas para avanzar en la

implementación de un transporte público de calidad que responda a lineamientos de políticas públicas.

- Identificar el potencial y describir recomendaciones de mitigación de GEI debido al desarrollo de la movilidad eléctrica en el transporte público urbano en coordinación con instituciones estratégicas del sector de transporte público urbano.
- Para plantear líneas de trabajo de estrategias a corto, mediano y largo plazo, y desarrollar de forma estructurada un plan de acción que permita orientar la transición hacia la movilidad eléctrica, se deben considerar los instrumentos y acciones, en las siguientes áreas:
 - Regulatorios, normativos y de política
 - Económicos y de mercado
 - Técnicos y tecnológicos
 - Infraestructura y ordenamiento territorial
- Establecer criterios de operación que permitan la optimización de recursos para un transporte público eficiente, cómodo y limpio.
- Identificar la infraestructura necesaria y sus características generales de diseño e implementación para la apropiada operación y mantenimiento del transporte público a través de movilidad eléctrica.
- Identificar y categorizar medidas necesarias en términos de gestión para avanzar hacia la movilidad eléctrica en el transporte público, así como para su apropiada operación y mantenimiento.
- Sistematizar los resultados de los talleres participativos, luego redactar el cuerpo principal de la estrategia, que estará definido por la visión, objetivos, metas e indicadores y cualquier otro componente identificado, se recomienda realizar entrevistas complementarias para la profundización de los textos, así como lecturas de otras políticas públicas de movilidad nacionales o extranjeras.
- Analizar la estructura de diferentes políticas públicas elaborando una propuesta de estructura general, que sea coherente con el ciclo de desarrollo, que pueda verse rearticulada para facilitar la lectura, o complementada con otros elementos que no han sido considerados en el ciclo de desarrollo, que pueden fortalecer el mensaje de la Estrategia.
- Facilitar el consenso entre las partes involucradas respecto a un texto unificado para la ENME.
- Identificar actores delegados para el monitoreo, verificación y seguimiento posterior a la aplicación de la estrategia.
- Organizar talleres participativos con el sector público, privado y sociedad civil.
- Realizar un análisis social, económico y ambiental de los efectos que tendría su implementación.
- Identificar y proponer mecanismos de financiamiento que permitan la apropiada operación e implementación de infraestructura para el transporte público.
- Identificar al menos 2 posibles proyectos piloto de movilidad eléctrica en el transporte público urbano, desarrollando fichas conceptuales de cada uno de ellos que permitan definir sus características generales.
- Trazar una ruta crítica de la implementación de la movilidad eléctrica en el transporte público urbano de Bolivia.

5. METODOLOGÍA

Estrategia: La consultoría debe considerar las actividades descritas en el numeral 4 relacionado con los objetivos de los servicios ofertado.

La consultora debe presentar y justificar una metodología independiente por cada ítem descrito en el punto 4 con la que proporcionará los servicios de los que es responsable.

6. PRODUCTOS/INFORMES

N°	PRODUCTOS	FECHAS DE PRESENTACIÓN
1.	Plan de Trabajo y cronograma de ejecución	01.08.2022 (20 DT)
2.	1° Reporte de avance	10.10.2022 (50 DT)
3.	2° Reporte de avance	13.01.2023 (80 DT)
4.	3° Reporte de avance	05.05.2023 (80 DT)
5.	Documentación de la propuesta de Estrategia Nacional de Eficiencia Energética (ENME) en su versión final	31.08.2023 (80 DT)

Los productos e informes de la consultoría deberán ser entregados por la Empresa y dirigidos a la Coordinadora de Energías Renovables.

7. FORMATO DOCUMENTOS

Todo producto y/o resultado de la consultoría debe ser presentado de forma digital en formato preestablecido que será facilitado por el programa PEERR-II:

- Informes, Estudios, Presentaciones y otros en formato PDF y editable (Word, Excel, Power Point y otros).

8. COORDINACIÓN TÉCNICA

El trabajo de consultoría deberá ser realizado en coordinación con la Coordinadora de Energías Renovables.

9. LUGAR DE TRABAJO

La consultoría se desarrollará principalmente de forma remota; y las reuniones de coordinación serán presenciales, las cuales se llevarán a cabo en las ciudades La Paz, Cochabamba, Santa Cruz. (ver punto 10).

De acuerdo a la situación sanitaria por la pandemia Covid 19 u otras situaciones de fuerza mayor, los viajes podrían reorganizarse a un formato virtual.

10. VIAJES OFICIALES

La empresa consultora deberá incluir en su propuesta económica los gastos de traslado, desde su ciudad de residencia a la ciudad de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, donde se realizarán las reuniones presenciales tanto de coordinación, así como reuniones de presentación de resultados.

Para los expertos nacionales, se prevén viajes nacionales (en caso de residir en otra ciudad), con un máximo de veintisiete (27) días (18 noches de hospedaje).

En la tabla siguiente, de manera referencial se muestra una programación en las que personal de la empresa consultora deberá sostener reuniones de manera presencial:

N°	Viaje	Fecha	Actividad	Producto
1	La Paz (previsto) 4 días, 3 noches	Del 7 al 10 de agosto de 2022 (previsto)	Reunión inicial de coordinación con GIZ e instituciones estratégicas	Protocolo de reunión
2	Cochabamba (previsto) (2 días, 1 noche)	Del 14 al 15 de agosto de 2022 (previsto)	Reunión inicial de coordinación con instituciones estratégicas	Protocolo de reunión
3	Santa Cruz (previsto) (3 días, 2 noches)	Del 16 al 18 de agosto de 2022 (previsto)	Reunión inicial de coordinación con instituciones estratégicas	Protocolo de reunión
4	La Paz (previsto) 4 días, 3 noches	Del 6 al 10 de noviembre 2022 (previsto)	Reunión intermedia de coordinación con instituciones estratégicas	Protocolo de reunión
5	Cochabamba (previsto) (2 días, 1 noche)	Del 13 al 14 de noviembre de 2022 (previsto)	Reunión intermedia de coordinación con instituciones estratégicas	Protocolo de reunión
6	Santa Cruz (previsto) (3 días, 2 noches)	Del 18 al 20 de noviembre de 2022 (previsto)	Reunión intermedia de coordinación con instituciones estratégicas	Protocolo de reunión
7	La Paz (previsto) 4 días, 3 noches	Del 17 al 19 de julio de 2023 (previsto)	Reunión y presentación de resultados con instituciones estratégicas	Protocolo de reunión
8	Cochabamba (previsto) (2 días, 1 noche)	Del 20 al 21 de julio de 2023 (previsto)	Reunión y presentación de resultados con instituciones estratégicas	Protocolo de reunión
9	Santa Cruz (previsto) (3 días, 2 noches)	Del 24 al 25 de julio de 2023 (previsto)	Reunión y presentación de resultados con instituciones estratégicas	Protocolo de reunión

Para los expertos internacionales se prevén dos viajes regionales (ida y vuelta, hasta 3 expertos por viaje) para su traslado a Bolivia, con un máximo de diez y siete (17) días (15 noches de hospedaje) a fin de estar presentes en las reuniones de coordinación iniciales y de presentación de resultados, estos costos también deben ser incluidos dentro de su propuesta económica.

11. TIEMPO DE CONTRATACIÓN

El servicio de consultoría se realizará en trescientos diez (310) días de trabajo (DT) efectivos comprendidos entre el 4 de julio de 2022 y el 31 de agosto de 2023, siendo la vigencia del contrato hasta el 12 de octubre de 2023.

12. PERFIL DE LA EMPRESA

12.1 Experiencia general (2 %)

Experiencia de al menos quince (15) años en el asesoramiento técnico, económico y comercial en el sector de transporte público urbano.

12.2. Experiencia específica: (5 %)

Experiencia específica de la empresa de al menos cinco (5) años, en política, planificación y modelación de transporte:

- Asesoramiento en formulación de estrategias de política de transporte y planes de acción.
- Asesoramiento en formulación de políticas para promover la movilidad eléctrica en el transporte público.

12.3. Calificación del personal propuesto

12.3.1 Líder del proyecto (regional) (6%)

12.3.1.1. Formación (1%)

- ✓ Título universitario en Ingeniería Eléctrica, Ingeniería Mecánica, Ingeniería Química o ramas afines.
- ✓ Maestrías/Diplomados relacionados con el sector de transporte, planificación urbana o desarrollo sostenible.

12.3.1.2. Experiencia profesional general (2 %)

- ✓ Experiencia profesional general diez (10) años en el sector transporte.

12.3.1.3 Experiencia específica: (3 %)

- ✓ Experiencia en infraestructura de movilidad eléctrica en el transporte público
- ✓ Experiencia profesional específica de tres (3) años en análisis técnico, normativo, regulatorio, medio ambiental y económico en movilidad eléctrica y/o transporte público urbano.
- ✓ Experiencia en formulación de estrategias de política de transporte y planes de acción.
- ✓ Experiencia de cinco (5) años de liderazgo/gestión en proyectos o gerenciamiento de empresas.
- ✓ Experiencia regional de cinco (5) años en América Latina y el Caribe.
- ✓ Experiencia de cinco (5) años en proyectos de cooperación al desarrollo.

12.3.2 Experto*a Regional 1 (6%)

12.3.2.1 Formación (1%)

- ✓ Título universitario en negocios, economía, ciencias políticas o ramas afines.
- ✓ Maestrías/Diplomados relacionados con el sector de transporte, planificación urbana o desarrollo sostenible.

12.3.2.2 Experiencia profesional general (2%)

- ✓ Experiencia profesional general cinco (5) años en gestión o administración de proyectos.

12.3.2.3 Experiencia específica (3%)

- ✓ Experiencia profesional específica de tres (3) años en los sectores de transporte, movilidad eléctrica, energía, y/o cambio climático.
- ✓ Experiencia profesional específica de tres (3) años en análisis técnico, regulatorio, normativo, medio ambiental, cambio climático de movilidad eléctrica y/o transporte público.
- ✓ Desarrollo de currículas de formación en movilidad eléctrica y movilidad urbana sostenible
- ✓ Elaboración de procesos para el involucramiento ciudadano en proyectos de infraestructura.
- ✓ Preparación, organización y moderación de eventos de participación civil.

12.3.3 Experto Regional 2 (6%)

12.3.3.1 Formación (1%)

- ✓ Título universitario en Ingeniería Eléctrica, Ingeniería mecánica o ramas afines.
- ✓ Maestrías/Diplomados relacionados con movilidad eléctrica (deseable).

12.3.3.2 Experiencia profesional general (2%)

- ✓ Experiencia profesional general cinco (5) años en el sector transporte.

12.3.3.3 Experiencia específica (3%)

- ✓ Experiencia en los sectores de transporte, movilidad eléctrica, energía, y/o cambio climático.
- ✓ Experiencia profesional específica de tres (3) años en movilidad eléctrica.

12.3.4 Experto Nacional 1 (5%)

12.3.4.1 Formación (1%)

- ✓ Título universitario en negocios, economía, ciencias políticas, o ramas afines.
- ✓ Maestrías/Diplomados relacionados con el sector de transporte, planificación urbana o desarrollo sostenible.

12.3.4.2 Experiencia profesional general (2%)

- ✓ Experiencia profesional general quince (15) años en el sector eléctrico boliviano.
- ✓ Experiencia en los sectores de transporte, movilidad eléctrica, energía, y/o cambio climático.

12.3.4.3 Experiencia específica (2%)

- ✓ Experiencia profesional específica de tres (3) años en los sectores de transporte, movilidad eléctrica, energía, y/o cambio climático.

- ✓ Experiencia profesional específica de tres (3) años en análisis técnico y normativo, medio ambiental, cambio climático de movilidad eléctrica y/o transporte público.

12.3.5 Experto Nacional 2 (5%)

12.3.5.1 Formación (1%)

- ✓ Título universitario en Ingeniería Eléctrica, Ingeniería mecánica o ramas afines.
- ✓ Maestrías/Diplomados relacionados con movilidad eléctrica (deseable).

12.3.5.2 Experiencia profesional general (2%)

- ✓ Experiencia profesional general cinco (5) años en el sector transporte.

12.3.5.3 Experiencia específica (2%)

- ✓ Experiencia profesional específica de tres (3) años en los sectores de transporte, energía, y/o cambio climático.
- ✓ Experiencia profesional específica de tres (3) años en análisis técnico regulatorio, normativo, medio ambiental, cambio climático de movilidad eléctrica y/o transporte público.

12.4. Propuesta técnica (35%)

La empresa proponente deberá hacer llegar una propuesta técnica que incluya un cronograma, la metodología a utilizar y otros elementos que considere necesarios. La propuesta no debe ser copia de los presentes términos de referencia.

12.5. Propuesta económica (30%)

La empresa proponente debe hacer llegar una propuesta económica por el servicio a prestar que incluya todas las prestaciones, obligaciones e impuestos de ley.

Se abrirá las propuestas económicas, únicamente de las empresas proponentes que obtengan un mínimo de 50/70 en la evaluación del CV y propuesta técnica.

13. FORMA DE PAGO

N° de pago	Producto o informe a entregar	Fechas	Calculado en relación con el tiempo invertido (días efectivos / meses)
1	Plan de Trabajo y cronograma de ejecución	01.8.2022	20 (DT) 6%
2	1° Reporte de avance	10.10.2022	50 (DT) 16%
3	2° Reporte de avance	13.01.2023	80 (DT) 26%
4	3° Reporte de avance	05.05.2023	80 (DT) 26%
5	Documentación de la propuesta de Estrategia Nacional de Eficiencia Energética (ENME) en su versión final	31.08.2023	80 (DT) 26%

14. FACTURACIÓN

La Empresa Consultora deberá necesariamente entregar la factura correspondiente por el total de cada pago percibido del costo de la consultoría, emitida a nombre de GIZ.

15. PROPIEDAD INTELECTUAL

Los materiales producidos bajo los presentes Términos de Referencia, tales como diseños metodológicos, escritos, reportes, gráficos, fotografías, cintas magnéticas, programas de computación y demás documentación, son de propiedad exclusiva de la GIZ. Este derecho propietario continuará vigente aún después de la conclusión de la relación contractual de las partes.

El uso de los mismos, por parte del consultor, será posible únicamente con la autorización formal y expresa de la GIZ.

16. CONFIDENCIALIDAD

El Consultor deberá guardar confidencialidad sobre todo material que le sea entregado para el desempeño de su trabajo y que sea de propiedad del Programa de GIZ. De igual forma no podrá dar a dicho material otro uso que no sirva al cumplimiento de objetivos de la presente consultoría, salvo autorización expresa de la GIZ.

17. ENFOQUE DE GÉNERO E INTERCULTURALIDAD

La Empresa consultora debe considerar en el desarrollo de esta consultoría, en la medida de lo posible, los enfoques transversales de género e interculturalidad y su trabajo debe ser sensible a poblaciones vulnerables.

Por tanto, se deberán tener en cuenta, dentro de lo posible, los siguientes aspectos: género, orientación sexual, zona de intervención (rural/urbano), identidad cultural y/o étnica, religión, condición de discapacidad, edad, entre otros

Notas

Enfoque de Género¹

En el marco institucional de la GIZ² se entiende el género como el conjunto de roles, relaciones y la división de poderes entre mujeres y hombres. Estos roles son construidos socialmente y aprendidos individualmente.

En ese sentido, para entender las dinámicas de género en el contexto de su proyecto o programa, el análisis de género básico es una herramienta simple y útil, que de forma sistemática permite examinar los diferentes roles y relaciones de las mujeres y los hombres, así como los impactos diferenciados sobre ambos grupos. En esencia, el análisis permite **preguntar quién hace qué, quién tiene el acceso a y el control sobre qué, quién se beneficia de qué o quién decide sobre qué**. Las respuestas a estas interrogantes permiten identificar las diferentes relaciones y desigualdades entre las personas de ambos sexos, así como las distintas franjas etarias, clases sociales, religiones, grupos étnicos, etc. así como los distintos intereses, necesidades y potenciales en un contexto determinado. El análisis requiere la colección de información y data diferenciada por sexo, sobre todo acerca de las desigualdades entre los grupos poblacionales y los factores socioeconómicos y culturales relevantes para el sector o la temática de intervención. El objetivo es asegurar que dichas estrategias y medidas no tengan resultados no intencionales negativos y que todas las personas, independientemente de su sexo, participen y se beneficien de ellas.

Enfoque de interculturalidad

Se debe considerar reconocer y visibilizar las dinámicas de interacción y relaciones de poder entre diferentes grupos de la sociedad, principalmente aquellos grupos que podrían ser discriminados según su: lengua, nacionalidad o lugar de procedencia, identidad cultural y/o étnica, raza, género, orientación sexual, religión, condición de discapacidad y/o edad.

¹ Para más recursos, se puede recurrir a [Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe](#) (de la CEPAL)

² Para más información, se puede recurrir a la [página web de la GIZ](#) (sólo disponible en inglés y alemán).

En ese sentido, la implementación del enfoque de interculturalidad sugiere alcanzar un verdadero diálogo garantizando:

- La igualdad entre las/los interlocutoras/es, en cuanto al ejercicio de derechos y acceso a oportunidades.
- El reconocimiento y respeto a la diversidad étnica y cultural.
- Un beneficio/enriquecimiento mutuo entre los diferentes grupos en cuestión

18. BIOSEGURIDAD Y DESARROLLO DE LA CONSULTORIA

Bioseguridad:

- Las normas de bioseguridad por la pandemia vinculadas al COVID-19 dadas por el estado donde se desarrolle la consultoría deben ser cumplidas por la Empresa. Esta obligación comprende cualquier desplazamiento a otro estado por parte de la Empresa dentro del marco de la ejecución de la presente consultoría. El cumplimiento de plazos establecidos en el contrato no debe conllevar a un incumplimiento de las normas oficiales de bioseguridad del país. Dado el caso, se evaluará si es factible ampliar la vigencia del contrato en cuyo caso se deberá realizar una adenda en tiempo al contrato.

Desarrollo:

- La Empresa deberá avisar a GIZ a tiempo cuando se den atrasos debido a circunstancias originadas por la pandemia. Se deberá evaluar realizar adaptaciones necesarias al contrato.
- De no poder ejecutarse parte de la consultoría o en su totalidad, por una cuarentena y/o Estado de Emergencia y Aislamiento Social Obligatorio, y/o Estado de Emergencia Sanitaria y/o coyuntura de la pandemia COVID-19 y/o cualquier otro evento no imputable a las partes que califique como Fuerza Mayor lo impidiere, dado el caso se podrá elaborar una adenda al contrato o GIZ podrá dar por finalizado el contrato, sin responsabilidad ni pago de indemnización alguna. Se pagará única y exclusivamente los servicios efectivamente prestados que correspondan a trabajos efectivamente realizados. La resolución será comunicada por GIZ mediante correo electrónico a la dirección que consigne la Empresa.
- Cualquier prórroga al contrato deberá constar necesariamente en una Adenda.

Fecha: 23.05.2022