

## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

*Asesoría Técnico-Financiero-Legal para la preparación, estructuración, licitación y contratación de un contrato de Asociación Público-Privada para el Diseño, Financiamiento, Modernización, Operación y Mantenimiento de los Aeropuertos de San Pedro Sula, Roatán y la Ceiba, en Honduras*

Honduras

*Número de proyecto*

*Cooperación Técnica HO-T1373*

*Integral Structuring of the Concession of the Airports of La Ceiba, Roatán and San Pedro Sula*

### **1. Antecedentes y Justificación**

**1.1.** Honduras ha concluido una primera fase del programa de Asociación Público-Privada (APP) creado en el año 2010 y reforzado en el 2014, mediante el cual, durante el periodo 2012-2016, se adjudicaron 11 proyectos por un monto total de USD 1,800 Millones. En el año 2019, el Gobierno de Honduras (GdH) tomó la decisión de llevar a cabo un diagnóstico para perfilar una propuesta de mejora del marco legal e institucional a través del cual se desarrollan los proyectos APP, y del que forman parte instituciones como la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), las entidades Concedentes, la Superintendencia de Asociaciones Público-Privadas (SAPP) y la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF), entre otros. Las recomendaciones planteadas para fortalecer el marco APP de Honduras están basadas en la experiencia previa en la preparación e implantación de los proyectos del programa APP del país, así como en las buenas prácticas internacionales en la regulación de los procesos que guían el desarrollo de los proyectos APP a lo largo de su ciclo de vida.

Por las circunstancias que atraviesa el país se hace necesario dar un nuevo impulso al programa APP mediante la promoción de una nueva generación de proyectos bajo el modelo de Alianza Público-Privada (APP), siguiendo procesos adaptados a las mejores prácticas a nivel regional e internacional, que fortalezcan las funciones de las entidades Concedentes en la preparación, estructuración, contratación, seguimiento y control de los proyectos a lo largo de la vigencia de un contrato bajo el mecanismo de APP.

De esta manera el GdH ha tomado la decisión de emprender una reforma que permita la creación y fortalecimiento de una nueva estructura regulatoria e institucional, mediante Decreto Ejecutivo (de la cual se adjunta copia), a través del cual se suprime COALIANZA, se crea el Consejo Superior para la Alianza Público-Privada (Consejo Superior APP), como la máxima autoridad del sistema, y se crea la Unidad Técnica Especializada en Proyectos bajo el modelo de Alianza Público Privado (UTEP-APP), adscrita a la Secretaría de Finanzas, y que tendrá a su cargo brindar asesoría técnica y financiera a las entidades Concedentes en la identificación, evaluación, selección, definición, estructuración y adjudicación de los proyectos, que según el Consejo Superior de APP califiquen para desarrollarse bajo el modelo de Alianza Público Privada. A estos fines, el GdH ha solicitado el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de su representación en Honduras, para el diseño e implementación de una estrategia que conduzca a la conformación y fortalecimiento de la Unidad Técnica Especializada en Alianzas Público-privada (UTEPAPP), con el propósito de desarrollar sus capacidades legales, técnicas e institucionales para asesorar a las entidades Concedentes en cada fase del ciclo de proyecto del programa APP de segunda generación.

Como proyectos prioritarios de este nuevo programa de APP figuran: i) los aeropuertos de San Pedro Sula, Roatán y La Ceiba (en adelante "los Aeropuertos del Proyecto"), ii) El sistema integral de inspección aduanal en Puerto Cortés y iii) el Mejoramiento de Puerto Castilla, entre otros.

- 1.2. En el año 2000, el GdH, mediante una licitación pública internacional, concesionó sus cuatro aeropuertos internacionales ubicados en Tegucigalpa, San Pedro Sula, Roatán y La Ceiba. El contrato de concesión para la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los aeropuertos se otorgó por un plazo de veinte años por lo que dicha concesión termina en el año 2020.

En el año 2010, el Congreso de Honduras aprobó la Ley de Promoción de Alianza Pública-Privada (Ley APP), con la finalidad de gestionar y regular los procesos de contratación que permitan la participación del sector privado en el financiamiento, ejecución, y administración de obras y servicios públicos, con el objetivo de potenciar la capacidad de inversión en el país y con ello incrementar el desarrollo económico.

En el año 2015, el gobierno de Honduras, mediante un Concurso Público Internacional y en un modelo de Alianza Público-Privada, concesionó el nuevo aeropuerto de Palmerola, el cual sustituirá al actual aeropuerto de Tegucigalpa, Tocontín. Dicho proyecto se está desarrollando a través de una Concesión de modalidad de diseño, financiamiento, construcción, operación, mantenimiento y transferencia adjudicada dentro de los procedimientos del Concurso Público Internacional que establece la Ley de Promoción de la Alianza Público-Privada. Habiendo otorgado en concesión, bajo un modelo APP, el aeropuerto de Palmerola, el GdH desea continuar con el proceso de modernización de los aeropuertos de San Pedro Sula, Roatán y La Ceiba, en el marco de la Ley APP vigente (en adelante "el Proyecto"). Las inversiones a realizar en dichos aeropuertos irían en función de dar certeza a la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas comerciales, mientras que las inversiones en las terminales de pasajeros permitirían elevar el nivel de servicio para los usuarios.

Previo a la culminación de la concesión de InterAirports en septiembre de 2020 y a los efectos de presentar una solución de continuidad hasta la implementación de una APP para el largo plazo, fue necesario estructurar una solución temporaria. Para ello, entre mayo y septiembre de 2020, a través de una cooperación técnica del BID, se llevó a cabo un estudio técnico y financiero de los Aeropuertos del proyecto como soporte para la toma de decisiones para la implementación de la mejor alternativa que garantice la operación ininterrumpida en el corto plazo.

El estudio estuvo a cargo de la consultora ALG y comprendió la revisión del mercado y proyección de tráfico a 30 años, la estimación de los requerimientos de infraestructura y la modelización económico financiera del negocio de manera integral, como herramienta para la estructuración de la solución a corto plazo y la negociación con el operador temporal (en adelante, "el estudio de ALG").

Como producto de la asistencia del Banco y sus consultores, el Gobierno de Honduras convocó a un reducido grupo de aeropuertos de prestigio internacional para presentar una propuesta para la gestión de los aeropuertos a través de un contrato de Asistencia Técnica de Operación (ATO). Como resultado de un concurso basado en criterios técnicos y económicos, el 18 de septiembre se contrató a la firma Houston Airport System Development Corporation (HASDC) para la asistencia en la operación de los Aeropuertos por el plazo que lleve la estructuración de la APP de largo plazo.

Paralelamente, se creó una empresa de propósito especial de derecho privado y de propiedad estatal, EHISA (Empresa Hondureña de Infraestructuras y Servicios Aeroportuarios) con la finalidad de operar los Aeropuertos, delegados por el INSEP (Secretaría de Infraestructuras y

Servicios Públicos) a través de un contrato de concesión. EHISA operará los aeropuertos por el plazo que dure la estructuración e implementación de la APP.

En este contexto, para la estructuración e implementación de una APP a largo plazo, el BID ha desarrollado los presentes Términos de Referencia (TdR) a los efectos del llamado a una consultoría legal de manera que acompañe al GdH durante el diseño de la APP y su puesta en marcha, hasta el cierre comercial. Paralelamente, el BID ha desarrollado por separado otros TdR para el llamado de una consultoría técnico-financiera. Las instituciones beneficiarias de estos estudios serían entre otros el Consejo Superior de APPs, la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) – en adelante “el Concedente”, la Secretaría de Finanzas (SEFIN), y la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC).

## **2. Objetivos**

### **2.1. *Objetivo General***

El Objetivo es contratar a un asesor técnico-financiero-legal (ATFL), que asista al GdH y en particular apoyar a la recién creada Unidad Técnica de APP (UTEP-APP) y a la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) (el Concedente) para la preparación, estructuración, acompañamiento durante la licitación y contratación de un contrato APP para el Diseño, Financiamiento, Modernización, Operación, Mantenimiento y Transferencia de los Aeropuertos de San Pedro Sula, Roatán y la Ceiba, en Honduras.

### **2.2. *Objetivo específico***

Para la preparación y estructuración integral del Proyecto (en adelante “la APP”) se espera que el ATFL lleve a cabo

- a) todos los estudios técnicos que le permitan al GdH evaluar desde el punto de vista técnico, medioambiental, socioeconómico, económico-financiero, de valor por dinero y de sostenibilidad presupuestal su viabilidad APP y proponga la mejor opción de contratación que represente una distribución óptima de riesgos entre el GdH y el privado que permita maximizar el valor por el uso de los recursos públicos para la modernización y operación de los Aeropuertos.
- b) el análisis legal que permita diseñar la mejor opción de una APP que represente una distribución equilibrada de riesgos entre el GdH y el privado en la operación y desarrollo de los Aeropuertos

Para el acompañamiento en la implementación el ATFL asistirá en la preparación de toda la documentación necesaria para la promoción y la transferencia del Proyecto al sector privado, incluyendo la fijación de pautas que regularán el proceso de transferencia como así también la gestión y desarrollo por el plazo de la APP.

## **3. Alcance de los Servicios**

El alcance de la totalidad de los servicios que se describe a continuación es para los tres aeropuertos considerados como los Aeropuertos del Proyecto.

### **3.1. *Servicios Técnico- Financieros***

Se espera que el alcance del asesoramiento técnico financiero incluya las siguientes tareas:

- 3.1.1.** La actualización y complementación de los estudios técnicos y de viabilidad económico-financiera existentes respecto a las proyecciones de tráfico e ingresos, presupuesto y programa de inversión, y de costos de operación y mantenimiento, toda información de

flujo de caja del proyecto, flujo del concesionario con sus respectivos indicadores de rentabilidad económico-financiera que sea necesaria para la realización de los estudios que son objetos de esta consultoría.

- 3.1.2.** La estimación de la demanda de tráfico proyectada para el plazo de duración del contrato APP.
- 3.1.3.** La ejecución de un proceso de consultas con los actores relevantes del sector, incluyendo el regulador técnico (AHAC), gobiernos regionales y el sector privado.
- 3.1.4.** La revisión de las instalaciones físicas de los Aeropuertos del Proyecto y la determinación de los requerimientos de inversión y de costos de operación y mantenimiento para hacer frente a los cumplimientos de estándares de seguridad, de servicio, así como para atender a la demanda proyectada.
- 3.1.5.** El desarrollo del estudio socioeconómico y ambiental que identifique valore y cuantifique los beneficios y costos sociales del Proyecto, así como sus indicadores de rentabilidad VANs y TIRs y TRI y la determinación de los costos de los planes de mitigación de riesgos asociados.
- 3.1.6.** La elaboración de un modelo económico-financiero en base a todos los parámetros de negocio proyectados, incluyendo la demanda de tráfico, ingresos y costos de operación y mantenimiento, requerimientos de inversión y los términos y condiciones del financiamiento del proyecto y de la rentabilidad mínima aceptable por el concesionario sobre su capital invertido.
- 3.1.7.** La elaboración de un análisis de Valor por Dinero que justifique la conveniencia del esquema APP como modelo contractual para los aeropuertos. El análisis de Valor por Dinero deberá de incorporar un análisis de riesgos que abarque la identificación, cuantificación y asignación de riesgos inherentes al Proyecto
- 3.1.8.** La Identificación de los riesgos técnicos y económico-financieros durante la fase de diseño y modernización, y de operación y mantenimiento y la presentación de medidas de mitigación.
- 3.1.9.** Elaboración de un análisis de pasivos firmes y/o contingentes (identificación, cuantificación y gestión y registro) conforme a los lineamientos elaborados por la Unidad de Contingencias Fiscales.
- 3.1.10.** Elaboración de un análisis de sostenibilidad presupuestal
- 3.1.11.** La estructuración del modelo de la transacción APP en base a la revisión y actualización de los estudios, con todos sus detalles técnicos y financieros.
- 3.1.12.** La asistencia al equipo del Asesor Legal en los aspectos técnicos y financieros que sean necesarios en la confección de la documentación legal para la estructuración, así como en las etapas de precalificación, convocatoria, bases de licitación y preparación del proyecto de Contrato de APP incluyendo formatos de presentación de la parte técnica-financiera y criterios para la evaluación de propuestas y selección del oferente ganador.
- 3.1.13.** Colaboración con el Asesor Legal en la preparación del expediente técnico, financiero y legal para el modelo de contratación definido para la APP y su proceso de aprobación por parte del UTEP-APP y del Consejo Superior APP y del Concedente (INSEP o Aeronáutica Civil) para la convocatoria de la Licitación Pública Internacional.
- 3.1.14.** El acompañamiento al GdH, en particular al Concedente y a la UTEP-APP en los aspectos técnicos y financieros durante la fase de licitación, contratación y cierre comercial y cierre financiero.

### **3.2. Servicios Legales**

Se espera que el alcance del asesoramiento legal incluya las siguientes tareas:

- 3.2.1.** La actualización y complementación de la documentación legal que sea necesaria para la realización de los estudios que son objetos de esta consultoría
- 3.2.2.** La revisión de los contratos existentes al momento de la puesta en marcha de la APP, considerando las condiciones de cada uno e identificando los riesgos asociados
- 3.2.3.** La asistencia al equipo del ATF en los aspectos legales que sean necesarios en la confección de la documentación técnica-financiera para la estructuración, así como en las etapas de precalificación, convocatoria, bases de licitación y preparación del proyecto de Contrato de APP incluyendo formatos de presentación de la parte legal y criterios para la evaluación de propuestas y selección del oferente ganador
- 3.2.4.** Colaboración con el ATF en la preparación del expediente técnico, financiero y legal para el modelo de contratación definido para la APP y su proceso de aprobación por parte del UTEP-APP y del Consejo Superior APP y del Concedente (INSEP o Aeronáutica Civil) para la convocatoria de la Licitación Pública Internacional.
- 3.2.5.** El acompañamiento al GdH, en particular al Concedente y a la UTEP-APP en los aspectos legales durante la fase de licitación, contratación y cierre comercial y cierre financiero.

El ATFL trabajará en todo momento en estrecha colaboración con el equipo del BID, quien coordinará el proceso de manera directa o a través de un coordinador específicamente designado. Asimismo, el ATL trabajará en colaboración con el Concedente, la UTEP-APP y las otras instituciones o entidades relevantes.

#### **4. Actividades Clave**

El asesoramiento para la ejecución de la APP se llevará a cabo en dos fases:

##### **4.1. *Fase 1: Análisis y estructuración de la APP***

###### **4.1.1. *Aspectos Técnicos Financieros***

Durante la Fase 1, el asesor técnico-financiero analizará y elaborará todos los aspectos técnicos del proyecto, incluyendo las proyecciones de tráfico, ingresos, los requerimientos de inversión, requerimientos de servicio, costos de operación y mantenimiento, necesarios para el análisis de rentabilidad social, económico-financiero del proyecto, de valor por dinero y de sostenibilidad presupuestal. El análisis técnico incluirá la evaluación del impacto social y ambiental y los eventuales impactos debidos a la consideración del cambio climático y propondrá las medidas requeridas para su mitigación.

El ATF desarrollará un plan maestro referencial (a nivel conceptual, no de detalle) para cada uno de los Aeropuertos y consolidado (grupal) para el plazo del Contrato APP. Se presentará un plan maestro específico para los primeros 5 años de la APP y la definición de gatillos de inversión para los siguientes años del contrato APP hasta su término en base a las proyecciones de tráfico y estándares de servicio requeridos.

###### **4.1.2. *Aspectos Legales***

Durante esta misma Fase 1, el asesor legal analizará todos los aspectos legales del proyecto, incluyendo la revisión de toda la documentación existente y proveerá al GdH, al Concedente y a UTEP-APP de la información que corresponde con una diligencia debida legal. Como parte integral, el asesor legal llevará a cabo un análisis del marco institucional y legal del sector de transporte aéreo de Honduras.

#### **4.1.3. Informe de Estructura de la transacción**

Esta fase 1 culminará con la aprobación por parte del GdH y específicamente el Consejo Superior de APPs, el Concedente y la UTEP-APP sobre el modelo de estructuración a implementar, el cual podrá ser integral para los tres aeropuertos o de manera individual.

La ATFL elaborará un Informe de Estructura de la Transacción, el cual deberá ser aprobado por las instancias de gobierno correspondientes

#### **4.2. Fase 2: Acompañamiento en la licitación y contratación de la APP.**

Durante esta fase, se llevará a cabo la definición de los criterios de precalificación de los oferentes desde el punto de vista técnico, financiero y legal, en base a las expectativas del GdH y específicamente del Consejo Superior de APPs, del Concedente y UTEP-APP sobre la composición de los consorcios y el compromiso de cada uno de sus miembros, y la promoción del Proyecto.

Esta fase incluirá las etapas de sondeo de mercado, proceso de licitación y evaluación de ofertas, hasta el cierre comercial de la transacción y cierre financiero.

Un equipo reducido del ATFL permanecerá disponible de manera ad-hoc durante el plazo entre el cierre comercial y el cierre financiero de la transacción.

#### **4.3. Consideraciones adicionales**

Toda información proporcionada en estos Términos de Referencia deberá tomarse con carácter referencial, ya que la descripción del alcance de la presente consultoría no tiene un carácter limitativo y los aspectos metodológicos de detalle deberán reflejarse en la propuesta técnica, la cual deberá incluir la realización de actividades adicionales que considere necesarias.

El ATFL deberá proveer a su equipo de trabajo todos los insumos necesarios para el desarrollo de los servicios descritos a continuación, incluyendo material y equipo de trabajo, viajes y gastos logísticos requeridos. El GdH, el Concedente y la UTEP-APP pondrán a disposición del ATF locales adecuados para cumplir con su trabajo.

Dadas las condiciones imperantes a raíz del COVID-19, estos términos de referencia consideran la posibilidad que una gran parte de las tareas, sino todas, se lleven a cabo de manera remota, hasta tanto el desplazamiento de los equipos de trabajo sea posible. La disponibilidad de los equipos de trabajo para desplazarse se regirá por los lineamientos de política del Banco Interamericano de Desarrollo con respecto al COVID-19

#### **4.4. Detalle de las tareas a realizar en la Fase 1: Estructuración**

##### **4.4.1. Inicio del trabajo**

**4.4.1.1. Reunión de inicio:** Se presentarán los equipos en una reunión virtual y se establecerán los mecanismos de comunicación y personas de contacto

**4.4.1.2. Revisión de Información existente:** Se recopilará y analizará la información existente, incluyendo el estudio de ALG al momento de la terminación de la concesión de InterAirports, así como la situación al momento previo a la implementación de la APP, durante la gestión de EHISA. Deberá recopilarse también toda la información disponible en manos de INSEP, SAPP y ANHAC.

**4.4.1.3. Listado de información faltante y Plan de trabajo:** Se comunicará la información que no hubiera sido posible conseguir y se presentará un plan de trabajo detallando los entregables y plazos.

##### **4.4.2. Estudio técnico**

###### **4.4.2.1. Análisis de mercado**

- a) **Análisis de mercado detallado**, basado en la demanda actual de pasajeros por mercado, considerando el origen / destino y, en base a la información existente, estimando el propósito del viaje (turismo, negocios o tráfico étnico). Esta tarea incluirá entrevistas con las principales líneas aéreas, operadores turísticos, funcionarios gubernamentales y municipales, hoteles y opiniones de fuentes secundarias. Para un horizonte de proyección de hasta 30 años a partir de la fecha esperada de comienzo del contrato APP (independientemente del plazo que el GdH defina finalmente para la estructuración de la APP), el análisis deberá considerar los planes de desarrollo de las líneas aéreas, las políticas de gobierno respecto al transporte aéreo, acceso a mercados y liberalización, las tendencias regionales respecto a conectividad y desarrollo de aeropuertos regionales, las tendencias en flotas, la evolución de la industria en general (los modelos de operación como low cost carriers y líneas tradicionales, futura posible consolidación de líneas aéreas, etc.) y la evolución potencial de los principales generadores de tráfico, el rol del turismo y la integración de paquetes que incluyan países limítrofes, desarrollo del transporte por superficie; desarrollo de industrias específicas, etc. El análisis partirá de las estadísticas del 2019, en un contexto pre-COVID-19.

- b) **Proyecciones de tráfico**, incluyendo las expectativas de pasajeros, movimientos de aeronaves y carga, teniendo en cuenta el análisis de mercado anteriormente elaborado por el estudio de ALG.

Las proyecciones de tráfico deberán incluir:

- i) Tráfico doméstico, internacional y regional de pasajeros, incluido el número de pasajeros;
- ii) Tráfico doméstico, internacional y regional de movimiento de aeronaves, especificando el tipo de aeronave (por código de referencia de OACI);
- iii) Tráfico de carga (incluido el número de toneladas transportadas y el número de movimientos de aeronaves por tipo de aeronave, para operaciones de carga);
- iv) Aviación general y de negocios (número de movimientos de aeronaves por tipo de aeronave, identificando aeronaves con base en los aeropuertos hondureños);

Se espera que los pronósticos estén basados en modelos de regresión econométrica combinados con observaciones y ajustes en base al análisis detallado del mercado (enfoques top-down y bottom-up).

Las estimaciones de proyección se confeccionarán según tres escenarios de recuperación de los tráficos teniendo en cuenta los efectos del COVID-19. Las proyecciones de tráfico alternativas se traducirán en la modelación de distintas estimaciones económico-financieras, para cada uno de los escenarios a considerar.

Se espera que los pronósticos estén basados en modelos de regresión econométrica combinados con observaciones y ajustes en base al análisis detallado del mercado (enfoques top-down y bottom-up).

Las estimaciones de proyección se confeccionarán según tres escenarios de recuperación de los tráficos teniendo en cuenta los efectos del COVID-19. Las proyecciones de tráfico alternativas se traducirán en la modelación de distintas



estimaciones económico-financieras, para cada uno de los escenarios a considerar.

- c) **Proyecciones de requerimientos de capacidad**, para cada uno de los subsistemas de cada aeropuerto, tanto en el campo aéreo como en el lado tierra, teniendo en cuenta las proyecciones de hora pico y de hora de diseño, según corresponda al tipo de tráfico, por flujo, para todos los años. Sobre estas proyecciones se planificarán las instalaciones en el campo aéreo, así como en el lado tierra. Se espera que se desarrollen tres escenarios diferentes (base, optimista y pesimista) de manera de poder calcular requerimientos de inversión. Las proyecciones de requerimientos de capacidad deberán corresponderse con cada uno de los escenarios de recuperación de tráfico. Para los estudios de capacidad de la terminal, deberán tenerse en cuenta los nuevos procedimientos sanitarios que pudieran desprenderse de nuevas regulaciones relacionadas con la prevención de COVID-19 o futuras pandemias.

#### **4.4.2.2. Proyecciones de inversiones**

a) **Proyecciones de inversiones y de**

Para cada uno de los subsistemas de cada aeropuerto, incluyendo todas las áreas en el lado aire y el lado tierra, el programa de inversiones se basará en la revisión de las condiciones existentes y las necesidades de inversión y reparación, incluyendo:

- Requerimientos de inversión correspondiente a las obras requeridas para garantizar el cumplimiento de todas las normas técnicas de la aviación civil (incorporando la normativa internacional), incluyendo expansión o mantenimiento rezagado que fuera necesario para llevar al aeropuerto a los estándares exigidos. Se tendrán en cuenta, como mínimo, las condiciones y requerimientos con respecto a:

o Campo aéreo: pistas, calles de rodaje, plataforma, drenajes y otras instalaciones.

o Lado tierra: edificios terminales (pasajeros y carga), áreas de circulación y de acceso.

o Instalaciones de soporte: provisión de servicios públicos (energía eléctrica, agua, gas, etc.), servicios y equipos de rescate y extinción de incendios, planta de combustible y sistemas de distribución, drenajes, tratamiento de residuos líquidos y sólidos, etc.

o Plan de uso de suelos, intermediaciones de los aeropuertos y obstáculos.

- Sobre la base de las previsiones de tráfico se definirán el presupuesto y programa de las inversiones que se crean necesarias con respecto a la capacidad actual y futura para cumplir, como mínimo, con el nivel de servicio "Óptimo" (LOS, según ADRM de IATA) y con todas las inversiones necesarias para poder absorber la demanda futura de capacidad de pistas y rodajes, plataforma, terminal de pasajeros y accesos (campo aéreo y lado tierra), así como los criterios que deberán establecerse como gatillos de inversión para ser definidos en el contrato de APP.

- Se deberán considerar también todos los procesos adicionales de carácter sanitario que fueran a incorporarse como consecuencia de la prevención del COVID-19.



- Si bien podrán estar por fuera de las necesidades de inversión del Proyecto, se espera contar con la proyección de inversiones requeridas en términos de sistemas de radio ayudas a la navegación.
- Inversiones necesarias para garantizar el cumplimiento de los requisitos ambientales y sociales, cambio climático, etc. (en base a los lineamientos del BID).
- Se especificarán los gatillos de inversión según capacidad requerida y nivel de servicio que dictarán las inversiones futuras.
- A modo indicativo para el análisis económico-financiero interno, se definirán las obras específicas, los montos de inversión, y los costos de operación y mantenimiento de manera de poder llevar a cabo una proyección de flujo de caja del proyecto.
- Los requerimientos de inversión deberán corresponderse con cada uno de los escenarios planteados respecto a la recuperación de los tráfico, luego del efecto COVID-19.

b) **Planes maestros**

Se llevará a cabo un Plan Maestro Conceptual (a modo referencial, sin detalle) para los primeros 10 años del contrato APP, teniendo en cuenta los requerimientos de inversión identificados en el punto anterior. Se tendrán en cuenta el desarrollo de todas las instalaciones físicas en los tres aeropuertos en el lado aéreo y en el lado tierra, así como aquellos identificados en el estudio de impacto ambiental y social. Para el desarrollo del Plan Maestro Referencial, la ATF trabajará de manera intensiva y directa con el Concedente, y con la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) y con COCESNA (Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea), además de aquellos organismos que el GdH y UTEP-APP defina como relevantes.

Para un plazo superior a los 10 años, el estudio deberá presentar un Plan Maestro Referencial para un plazo de 30 años, siguiendo los resultados del punto anterior.

**4.4.3. Estudio económico y de viabilidad económica-financiera**

**4.4.3.1. Estudio de tasas y cargas**

El análisis deberá revisar la estructura de cargos en los aeropuertos:

- a) Revisión y comparación de la estructura existente de tasas y cargos de los Aeropuertos del Proyecto respecto a otros aeropuertos, principalmente en la región de Centroamérica y el Caribe y América del Sur y las comparaciones pertinentes.
- b) Análisis y propuestas de modificaciones a la estructura de tasas y cargos si fuera necesario, (así como cualquier nueva tasa o cargos aeroportuarios posibles) recomendando cualquier ajuste requerido, en el contexto de una transacción financiable.
- c) Definición de los criterios para la regulación económica del contrato respecto de los mecanismos de ajuste de tasas y cargos a lo largo del contrato, considerando los costos operación y mantenimiento y de inversión, teniendo en cuenta el criterio y periodicidad de ajuste propuesto por el gobierno. La regulación económica formará parte de los documentos contractuales de la Transacción.

#### **4.4.3.2. *Análisis de la viabilidad económico-financiera***

Durante esta etapa se llevará a cabo la modelación financiera del Proyecto la cual servirá inicialmente como insumo para poder determinar la viabilidad del Proyecto. El estudio de viabilidad financiera considerará el conjunto de ingresos provenientes de las actividades aeronáuticas (cargos a aeronaves, pasajeros y carga) y actividades no-aeronáuticas (auxiliares a la actividad aeroportuaria, actividades comerciales y de instalaciones correlacionadas), costos operativos, requerimientos de inversión y la estructura de financiamiento.

El modelo financiero debe contemplar al menos lo siguiente:

- a) Revisión de la situación actual de ingresos y costos de los Aeropuertos del Proyecto y la estimación de los ingresos de acuerdo con las diferentes proyecciones de tráfico consideradas, tomando en cuenta el esquema actual de tasas y cargos y las posibles evoluciones que surjan del análisis comparativo de cargos.
- b) Evaluación de los posibles ingresos no-aeronáuticos de actividades relacionadas con la aviación (venta y distribución de combustible a aeronaves, servicios de rampa, venta de catering de vuelo, alquileres de espacios a líneas aéreas dentro y fuera de la terminal, operaciones de carga, mantenimiento de aeronaves y hangaraje, etc.) e ingresos puramente comerciales (venta de alimentos y bebidas, tiendas libres de impuestos, comercios en general, venta de servicios, transporte terrestre, alquiler de autos, alquiler de espacios dentro y fuera de la terminal, oficinas, terrenos, etc.).
- c) Modelación de los costos de operación y mantenimiento de los Aeropuertos del Proyecto atendiendo a la actividad aeronáutica, costos de personal, mantenimiento, contratos de servicios, servicios públicos, etc.
- d) Requerimientos de inversión según el análisis elaborado anteriormente.
- e) Incorporación de los costos relacionados con el análisis de impacto ambiental y social desarrollado en el Estudio Socio Ambiental.
- f) Construcción de un modelo financiero que además del análisis de viabilidad servirá de herramienta para la estructuración de la APP.

#### **4.4.3.3. *Estrategia de financiación***

La asesoría debe aportar elementos que permitan evaluar las opciones de financiamiento a los cuales los postulantes podrían recurrir, así como su “bancabilidad”, es decir una apreciación del aporte de los mercados financieros y de capitales a apoyar los mismos, así como una apreciación de los riesgos inherentes a las distintas opciones de financiación.

#### **4.4.3.4. *Análisis de viabilidad económica***

Se deberá llevar a cabo un análisis de viabilidad económica del Proyecto así como un estudio VpD(Valor por Dinero), de acuerdo con los estándares del Banco Interamericano de Desarrollo.

Se deberá desarrollar un análisis económico que determine la viabilidad social del Proyecto. Para ello se deberá desarrollar un Análisis Costo - Beneficio que identifique los beneficios y costos sociales que incurre la implementación del Proyecto, así como también tomar en cuenta todas las externalidades tanto positivas o negativas que la construcción y operación del mismo pudiera generar respecto a una situación sin Proyecto.

El análisis deberá desarrollar la metodología para darle valor monetario a los beneficios económicos y sociales del Proyecto, tales como mejoras en seguridad, ahorros de tiempo, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, los costos sociales y externalidades. La metodología deberá tomar en cuenta las mejores prácticas para el desarrollo de este tipo de modelos, así como su socialización y validación con las autoridades involucradas mediante un taller o talleres de validación. Para aquellos casos en que un beneficio o problemática del Proyecto no pueda ser valorizada monetariamente, se solicita que se desarrolle una evaluación “ad hoc”, para este tipo de circunstancias.

El análisis de VpD comparará los costos que implican para el Contratante desarrollar el Proyecto mediante Obra Pública Tradicional vs. APP.

#### **4.4.3.5. Estudio Socio Ambiental**

El estudio social inicial (el “scoping” socio-ambiental) debe realizarse de conformidad con las normas del Banco Interamericano de Desarrollo, “Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales”. En su realización la ATF debe tomar en cuenta los lineamientos y procedimientos establecidos en el Programa Regional del Medio Ambiente y Cambio Climático de COCESNA –PREMAC.

El objetivo del estudio socio-ambiental inicial es realizar una identificación detallada y análisis preliminar de las diferentes afectaciones al medio ambiente que se producirán en las etapas de construcción y operación del Proyecto, y, como resultado, identificar claramente el alcance del Estudio de Impacto Socio Ambiental que será necesario para la eventual APP.

- a) Realizar ante la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (MI AMBIENTE) una gestión ambiental para incluir dentro de las Bases de Licitación los instrumentos que faciliten la obtención de la licencia ambiental por parte del participante privado en la etapa previa a la construcción. El INSEP acompañará al consultor ambiental en dicha gestión. Lo anterior implica:
  - i. Presentación del Proyecto en la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (MI AMBIENTE) por medio del formulario de Evaluación Ambiental Inicial, EAI.
  - ii. Presentación de una propuesta de los Términos de Referencia específicos para la contratación del instrumento “Estudio de Impacto Ambiental”, EIA, el cual deberá realizar el Participante Privado que gane la licitación del Proyecto, de acuerdo con el planteamiento técnico.
  - iii. Gestionar la aprobación de la propuesta de Términos de Referencia específicos por parte del Ministerio, realizando todas aquellas ampliaciones y modificaciones que sean indicados por los técnicos de MI AMBIENTE.
- b) Elaborar un plan de cumplimiento de las normas del Banco Interamericano de Desarrollo sobre Sostenibilidad Ambiental y Social en el desarrollo del Proyecto. Este plan debe incluir la estrategia a trabajar con las autoridades competentes a nivel nacional e internacional que rijan la temática.
- c) Definir un plan de trabajo basado en la información de este componente del estudio y una ruta crítica para que el participante privado obtenga la aprobación

del Estudio de Impacto Ambiental por parte del Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (MI AMBIENTE) para la ejecución del Proyecto.

Para el desarrollo de estas actividades, se solicita al ATF que sean realizadas por un consultor precalificado por la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (MI AMBIENTE como Especialista Ambiental.

También, de conformidad con la Norma de Desempeño los lineamientos y procedimientos establecidos en el Programa Regional del Medio Ambiente y Cambio Climático y demás aplicables; la ATF deberá identificar las diferentes afectaciones sociales que se producirán con la implantación y operación del Proyecto y delinear las medidas de mitigación necesarias para las afectaciones descritas, incluyendo el costo de las mismas y su plan de ejecución. A tal fin:

- a) deberá determinar el alcance que tendrá el Programa de Contingencia Socio Ambiental que el participante privado en el eventual APP tendrá que elaborar.
- b) deberá brindar el apoyo a las autoridades involucradas en el Proyecto con la gestión ante Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (MI AMBIENTE para que el Proyecto cuente con un expediente preparado con la información requerida para que el Concedente y las Instituciones Involucradas puedan utilizarlo en la gestión de aprobación del Programa de Contingencia Socio Ambiental.
- c) deberá diseñar un plan de acercamiento a las comunidades aledañas al aeropuerto con el propósito de socializar el Proyecto, tomando en cuenta los planes de mitigación de riesgos, y el cumplimiento a todo lo establecido en la Ley APP y su reglamento vigente.

Para el desarrollo de este apartado deberá:

1. Guiarse por las prácticas de consulta indicadas en las normas del Banco Interamericano de Desarrollo sobre Sostenibilidad Ambiental y Social.
2. Tomar en cuenta la importancia de iniciar y facilitar un diálogo bidireccional, donde la primera función de la ATF es escuchar a los residentes de las comunidades adyacentes al aeropuerto y otros grupos identificados como potencialmente afectados por el proyecto, para entender, entre otros su percepción de los impactos que tendría una expansión del aeropuerto y del tráfico aéreo.
3. Identificar a grupos en desventajas o vulnerables y tomar en cuenta factores de desventaja como el género, la edad, la etnia, la cultura, el nivel de alfabetización, la discapacidad física o mental, la pobreza o carencia económica y la dependencia de recursos naturales únicos.
4. Delinear la manera de hacer una evaluación de impactos diferenciados sobre hombres y mujeres teniendo en cuenta sus distintos roles socioeconómicos y a sus grados de control y acceso a bienes, recursos productivos y oportunidades, así como normas, prácticas sociales o barreras legales que puedan impidan la participación plena de personas de un género (por lo general mujeres, pero potencialmente hombres) en las consultas, toma de decisiones o participación de los beneficios del proyecto.
5. Identificar las áreas ocupadas por terceros en los tres aeropuertos (Roatán, La Ceiba y San Pedro) y las características de ellos.
6. Elaborar una matriz de riesgos sociales que el Proyecto puede producir al momento de su desarrollo.

7. Planear la realización de un plan de consultas públicas, de entrevistas y/o encuestas con actores que considere conveniente.

8. Proponer medidas de mitigación social, incluyendo un adecuado plan de comunicación a las comunidades o grupos sociales afectados y stakeholders (involucrados directos e indirectamente), el cual deberá desarrollarse en conjunto con las entidades involucradas, con el fin de dar cumplimiento al Artículo 38 Acercamiento con las comunidades, de la Ley APP vigente estimar los costos de las medidas de mitigación social. La estrategia de comunicación debe:

- Permitir escuchar y registrar las perspectivas y preocupaciones de las comunidades afectadas y actores claves acerca de los efectos potenciales del proyecto,
- Indicar que se determinarán las alternativas para responder a los planteamientos expresados y escoger las alternativas de respuesta optimas, y
- Posicionar positivamente al Proyecto con los diferentes interesados a través de una clara articulación de las alternativas consideradas y las decisiones tomadas para poder avanzar hacia una contratación mediante la modalidad APP, o hacia otra modalidad escogida como preferible, de acuerdo con lo definido en la Ley.

Asimismo, la estrategia de comunicación debe enfocarse en dar la información necesaria a los stakeholders en los diferentes momentos clave de desarrollo del Proyecto con el objetivo de mitigar los incidentes y desconformidades sociales que se pudieran generar. Asimismo, la ATF deberá proponer conforme a la estrategia de comunicación planteada, los materiales de apoyo para incidir en la socialización del proyecto.

#### **4.4.4. Análisis Legal**

La asesoría legal tiene por objetivo identificar y proponer planes de acción de los diversos aspectos jurídicos, normativos y regulatorios relacionados con el Proyecto y sus impactos, y que se señalan a continuación:

1. Análisis del marco institucional en Honduras así como el marco legal y regulatorio imperante en Honduras respecto a la implementación de APPs y los mecanismos de supervisión por parte del Estado. Es de notar que el marco legal y regulatorio estará en proceso de revisión durante este periodo.
2. Debida diligencia (Due diligence) jurídica: Hacer un levantamiento y análisis de todos los contratos vigentes y vencidos de los Aeropuertos del Proyecto, permisos otorgados y otros que impacten la operación, ingresos y costos y sus implicancias con relación al Proyecto.
3. Determinar la existencia de restricciones jurídicas que impidan la realización del Proyecto o que impliquen riesgos, así como la estrategia para solucionarlos.
4. Identificación de acciones requeridas a nivel de gobierno y la legislación aplicable para el desarrollo del Proyecto, enfatizando en las cláusulas contractuales y regulatorias que deben de incluirse en el Contrato de APP.

#### **4.4.5. La formulación del Informe de Estructuración**

En base a las tareas realizadas y utilizando el modelo financiero como herramienta de análisis y medición de resultados, se llevará a cabo la estructuración de la transacción considerando los aspectos relacionados con una APP incluyendo, inter-alia, el plazo de la APP, las responsabilidades y niveles de riesgo de cada una de las partes, los indicadores de rendimiento exigidos, las contraprestaciones al GdH, al Concedente y a la UTEP-APP, el

criterio de selección de oferentes, la composición pretendida de los consorcios, etc.

No se descarta la posibilidad de que la estructuración de la APP implique la implementación de varios contratos, agrupando a los aeropuertos en más de un paquete.

El producto final de esta etapa será la formulación de un Informe de Estructuración de la Transacción, el cual servirá como documento base para la aprobación por parte del GdH, el Concedente y la UTEP-APP y para el lanzamiento de la etapa de implementación.

#### **4.5. Detalle de tareas a realizar en la Fase 2: Licitación, contratación y cierre financiero**

Durante esta etapa, la asesoría ATFL en forma coordinada entre las tres disciplinas y con debida interacción con las instituciones relevantes del GdH, se encargará de la conducción del proceso de implementación del proceso licitatorio de la APP.

##### **4.5.1. Preparación de la Sala de Datos Virtual (Data Room) y material de promoción**

- Preparación de un listado de oferentes potenciales (operadores, constructores e inversionistas) a ser contactados por el Gobierno.
- Preparación y recopilación de toda la documentación legal que se pondrá a disposición en la sala de datos virtual.
- Elaboración del material de promoción del proyecto.
- Asistencia al GdH en la disseminación de la información y acompañamiento en el proceso de promoción, incluyendo la producción de road-shows y presentaciones a posibles oferentes
- Preparación de toda la documentación técnica y recopilación de todos los datos técnicos y comerciales que se pondrán a disposición en la sala de datos virtual.
- Elaboración de un Memorando de Información a ser disseminado a los oferentes potenciales, conteniendo una descripción detallada del activo, con proyección de pasajeros pero sin proyecciones financieras.

##### **4.5.2. Precalificación de oferentes**

- Discusión con el GdH, el Concedente y la UTEP-APP sobre el perfil del oferente deseado, teniendo en cuenta los insumos técnicos. Financieros y legales para la precalificación de los posibles oferentes, proponiendo el rol de cada miembro del consorcio y definiendo su responsabilidad contractual.
- Definición de los criterios desde el punto de vista técnico-financiero-legal para la precalificación y la selección de oferentes.
- En base a insumos técnico-financieros y otras consideraciones de orden legal, redactar el llamado a precalificación y conducción del proceso.
- En base a los análisis técnicos, financieros y legales, formular las correspondientes secciones del contrato de concesión preliminar a ser presentado a los oferentes interesados en precalificar.
- Elaboración de la documentación técnica, financiera y legal relativa a los documentos de llamado a precalificación de los oferentes.
- Publicación del llamado a precalificación.

- Asistencia al GdH, al Concedente y a la UTEP-APP en el proceso de precalificación desde el punto de vista técnico, financiero y legal.

#### **4.5.3. *Elaboración del Contrato de APP preliminar y diálogo competitivo***

En base a una colaboración entre las tres disciplinas, preparar la documentación legal como sigue:

- Formular la versión preliminar del contrato de APP para su revisión con el GdH, el Concedente y la UTEP-APP
- Asistir en el diálogo con los oferentes calificados en el proceso de sondeo de mercado, incluyendo la discusión sobre el contrato preliminar.
- Definir el contrato de APP final, teniendo en cuenta las inquietudes de los oferentes precalificados y las discusiones con el GdH, el Concedente y con la UTEP-APP.
- Conjuntamente con los equipos del GdH, del Concedente y de la UTEP-APP confeccionar el marco regulatorio económico que regirá la APP.

#### **4.5.4. *Proceso de Licitación***

- Elaborar el mecanismo y los criterios de evaluación de las ofertas.
- Llevar a cabo el armado de la documentación para el llamado a presentación de ofertas (pliegos de licitación).
- Administrar el proceso de llamado a licitación, recepción de ofertas y evaluación, conjuntamente con el Asesor Legal
- Selecciona la oferta ganadora.
- Asistir al GdH, al Concedente y a la UTEP-APP en el proceso de cierre comercial de la APP.
- Si se requiriera, el Gobierno podrá solicitar la participación del ATFL durante el proceso de cierre financiero, debiéndose éste cotizarse por separado y no siendo parte de estos términos de referencia.

### **5. Resultados y Productos Esperados**

#### **5.1. Productos de la Fase 1**

- 5.1.1.** Informe relacionado a los aspectos técnicos financieros del proyecto
- 5.1.2.** Informe relacionado a los aspectos legales del proyecto
- 5.1.3.** Informe de estructura de la transacción.

#### **5.2. Productos de la Fase 2**

- 5.2.1.** Informe relativo a la etapa de licitación y contratación de la APP

### **6. Calendario del Proyecto e Hitos**



Mes / Entregable	Fase	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18					
Informe relacionado a los aspectos técnicos financieros del proyecto	1																							
Informe relacionado a los aspectos legales del proyecto																								
Informe de estructura de la transacción.																								
Informe relativo a la etapa de licitación y contratación de la APP	2																							

## **7. Requisitos de los Informes**

**7.1.** Los informes que se deriven de cada una de las tareas a ejecutar por la firma consultora deberán ser presentados en formato digital en idioma español.

## **8. Criterios de aceptación**

**8.1.** Todos los entregables deben ser presentados en un solo archivo PDF consolidado generado a partir de los archivos de origen (no escaneados) y también en formato editable de acuerdo con el archivo de origen (por ejemplo, MS-Word para el texto, tablas de datos en MS-Excel, en horarios de MS-Project, fotos en formato JPG, archivos CAD, etc.).

**8.2.** Se solicita que toda la información utilizada para el desarrollo de la presente consultoría – información de terceros y la información generada – incluyendo informes, análisis en Excel, presentaciones y otros relacionados con el desarrollo de los trabajos de la consultoría sean accesibles al Concedente y a la UTEP-APP a través de un sistema de información online.

**8.3.** Para la presentación de los informes deberá utilizarse el software necesario para cada tipo de información, como Word, Excel, PowerPoint, AutoCAD, y en algún otro necesario para cada especialidad técnica. Los informes deberán presentarse en original y copia en medios impresos de acuerdo con el tipo de documento que sea, así como en formato electrónico en CD o similar en formato editable y en formato PDF.

**8.4.** Todo los informes y documentación deberán ser redactados en idioma castellano

## **9. Otros Requisitos – Requisitos de Participación**

**9.1.** Requisitos para la calificación de empresas participantes

<b>Experiencia</b>	<b>Acreditación</b>
En estructuraciones de los aspectos técnico-financieros de APP específicas	<ul style="list-style-type: none"><li>estructuración e implementación de al menos 4 proyectos de APP de aeropuertos</li><li>estructuración e implementación de al menos 6 proyectos de APP en el sector de transporte</li><li>estudios relacionados con la estructuración o implementación de APPs de aeropuertos en al menos 5 países miembros del BID</li></ul>
En los aspectos legales de estructuraciones de APP específicas	<ul style="list-style-type: none"><li>estructuración e implementación de al menos 2 proyectos de APP de aeropuertos</li><li>estructuración e implementación de al menos 4 proyectos de APP en el sector de transporte</li><li>estudios relacionados con la estructuración o implementación de APPs de aeropuertos en al menos 5 países miembros del BID</li><li>contar con soporte legal local en Honduras, con experiencia en proyectos de infraestructura</li></ul>

En el caso de citar proyectos APP realizados o por el equipo o por los expertos individuales, se deberá aportar una breve información sobre cada proyecto que permita establecer lo siguiente:

- El nombre del proyecto
- El país de ubicación del proyecto
- El sector de actividad del proyecto
- El año en el cual se adjudicó el proyecto y un estimativo del tiempo que llevó su estructuración, licitación y adjudicación
- La situación actual del proyecto, que incluye un breve comentario sobre su evolución en el tiempo y eventual comentario sobre modificaciones importantes aportadas al contrato y las razones de las mismas.

El equipo clave requerido con el perfil mínimo es el siguiente:

## 9.2. Requisitos para la composición y calificación de los expertos clave

El equipo consultor deberá presentar su propuesta de organización que deberá contar con por lo menos el siguiente equipo de expertos clave identificados por disciplina:

### 9.2.1. Requisitos para composición y calificación de los expertos clave técnico financieros

<b><i>Experto clave y funciones principales</i></b>	<b><i>Estudios académicos</i></b>	<b><i>Experiencia</i></b>
<b>Director General del Proyecto:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tendrá a su cargo la coordinación del estudio técnico y será el punto de contacto con el Gobierno de Honduras, con el equipo del BID y con el Coordinador general que se designara</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Profesional graduado en ingeniería, economía o administración, con especialidad en aeropuertos</li> <li>• Contar con título a nivel de maestría o posgrado en áreas afines a la presente consultoría.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia profesional superior a los 10 años en la coordinación de estudios para proyectos de infraestructura de transporte. Experiencia mínima de haber participado como coordinador de por lo menos 5 consultorías para proyectos APP de las cuales al menos 1 debe ser de aeropuertos.</li> <li>• Experiencia mínima de haber participado en por lo menos 2 consultorías relacionadas con estudios aeroportuarios bajo la modalidad de APPs.</li> </ul>

<p><b>Coordinador de Infraestructura aeroportuaria y del estudio técnico:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsable por la coordinación de todos los trabajos técnicos asociados al Proyecto, incluyendo los estudios de mercado, operación aeroportuaria, socioambientales, entre otros relacionados.</li> <li>• Deberá contar con un equipo de apoyo responsable del desarrollo de los estudios de ingeniería. En su equipo deberá contar con un especialista encargado de la elaboración de protocolos de operación, indicadores de nivel de servicio (KPIs) en el contexto de APP para proyectos aeronáuticos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Título universitario a nivel de ingeniería o licenciatura con especialidad en aeropuertos</li> <li>• Contar con título de maestría o posgrado en áreas afines a la presente consultoría.</li> </ul>	<p><b>Ingeniero Senior:</b></p> <p>Experiencia mínima de 10 años en la elaboración de estudios de diseño de infraestructuras aeroportuarias.</p> <p>Deberá además acreditar experiencia con el sector privado en al menos 2 proyectos aeroportuarios de APP.</p> <p><b>Ingeniero Junior:</b></p> <p>Experiencia mínima de 6 años en la elaboración de estudios de operación y mantenimiento de proyectos de aeroportuarios.</p>
<p><b>Coordinador de análisis y Evaluación de Proyectos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsable del análisis y modelación financiera del Proyecto. Brindar las alternativas APP con sus respectivos modelos financieros viables para los tres aeropuertos, de análisis de valor por dinero y desarrollo de estrategias de financiamiento de proyectos de infraestructura de tipo concesión o APP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Título universitario a nivel de posgrado de Economía, Administración de Empresas, Bancaria o económica - financiera (si fuera ingeniero, no deberá tener un título de posgrado)</li> </ul>	<p><b>Experto Senior:</b></p> <p>Experiencia mínima de 8 años en análisis y evaluación de proyectos. Experiencia mínima de 6 estructuraciones financieras de Proyectos que se hayan desarrollado en el contexto de una APP.</p> <p><b>Experto Junior</b></p> <p>Experiencia mínima de 3 años en análisis y evaluación de proyectos. Experiencia mínima de al menos 2 estructuraciones financieras de proyectos de APP.</p>
<p><b>Coordinador socioambiental y del estudio predial:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinar un equipo socioambiental que incluya profesionales locales capaces de brindar el apoyo legal que requiere el Proyecto</li> </ul> <p>Para el caso de los estudios ambientales deberá coordinar los estudios con un ambientalista local registrado en la Secretaría MIAmbiente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Título universitario a nivel de licenciatura o ingeniería en las Ciencias ambientales. contar con título a nivel de maestría o posgrado en áreas afines a la consultoría.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia mínima de 15 años en análisis ambientales para Proyectos de infraestructura de transporte</li> <li>• Por lo menos haber trabajado en la implementación de 5 proyectos de APP que hayan llegado a la etapa de licitación pública internacional y haber tramitado al menos 3 licencias ambientales en países de la región CA para proyectos de transporte de preferencia aéreo.</li> </ul>

		· Acreditar la experiencia específica detallada abajo.
--	--	--

**Experiencia específica en planeamiento de aeropuertos:**

El participante deberá presentar el currículum de los servicios de apoyo requeridos, el cual deberá incluir al menos los siguientes puestos:

· **Equipo de elaboración de los Estudios de Ingeniería:** Deberá contar con una Firma o profesionales especialistas responsables de:

- a. Estudio Topográfico y estudio de superficie limitadora de obstáculos (OLS) de las áreas afectas del Proyecto en los tres aeropuertos los cuales deberán de estar debidamente geo referenciados.
- b. Diseño geométrico de las obras;
- c. Hidráulica, Hidrología y Socavación;
- d. Geotecnia y geología;
- e. Pavimentos
- f. Señalización;
- g. Tratamiento de desechos sólidos y líquidos
- h. Manejo sin riesgo de mercancías peligrosas
- i. Manejo de fauna y peligro aviar
- j. Interferencias de naves no tripuladas
- k. Otros relacionados con estudios técnicos de la aviación comercial.

· **Equipo de apoyo socioambiental:** Deberá contar con al menos un (1) profesional que tenga experiencia y conozca la Legislación Nacional en aspectos y normativas socio ambientales. Asimismo, deberá conocer los acuerdos y normativa a nivel internacional en materia ambiental que apliquen para Honduras y el desarrollo aeronáutico del país.

- Se requiere que al menos un (1) profesional cuente con la precalificación vigente según MiAmbiente como especialista socio ambiental y se involucre en los estudios ambientales.
- Que al menos uno (1) de los consultores del equipo, cuente con experiencia de al menos 3 Proyectos de Estudios de Impacto Ambiental en Proyectos de infraestructura de transporte.
- Deberá contar con un (1) profesional que tenga experiencia y conozca los procedimientos internos de las instituciones relacionadas con el tema, en cuanto a lo relacionado con la identificación de poblaciones afectadas, socialización de proyectos con comunidades/personas afectadas y medidas de mitigación de las mismas.
- Experiencia en el diseño y ejecución de Evaluaciones de Impacto Social, medición de indicadores de desarrollo humano y bienestar social, al menos cinco (5) años de experiencia y haber participado en al menos tres (3) Proyectos de infraestructura de transporte.
- Que al menos uno (1) de los consultores del equipo, cuente experiencia mínima de 5 años en avalúos de bienes muebles e inmuebles en Honduras.

#### 9.2.2. Requisitos para composición y calificación de los expertos legales clave

<i>Experto clave y funciones principales</i>	<i>Estudios académicos</i>	<i>Experiencia</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Líder del Equipo Legal</li> <li>• Tendrá a su cargo la coordinación del estudio legal y será el punto de contacto con el Gobierno de Honduras, con el equipo del BID y con el Coordinador general que se designara</li> <li>• Coordinar un Equipo Legal que incluya profesionales locales capaces de brindar el apoyo jurídico y catastral que requiere el Proyecto.</li> <li>• Elaborar la propuesta de bases de precalificación, bases de licitación y de Contrato de Alianzas para el Desarrollo de</li> <li>• Infraestructura Económica y los documentos a los que se refiere la presente consultoría respecto al tema jurídico y de transacción</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Título universitario a nivel de licenciatura o su equivalente en otros países en Ciencias Jurídicas. contar con título de maestría o posgrado en áreas afines a la consultoría.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia mínima de 15 años en análisis legales de Proyectos de infraestructura de transporte</li> <li>• Experiencia mínima en 10 países</li> <li>• Por lo menos haber trabajado en la implementación de 4 proyectos de APP que hayan llegado a la etapa de licitación pública internacional</li> </ul>

<p>APP y en particular el contrato APP.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Discusión con equipos del BID, GdH y Asesor Técnico Financiero</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de documentación legal.</li> <li>• Elaboración de documentos.</li> <li>• Discusión con equipos del BID, GdH y Asesor Técnico Financiero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Título universitario a nivel de licenciatura o su equivalente en otros países en Ciencias Jurídicas.</li> <li>• Nivel semi-senior</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia mínima de 5 años en análisis legales de Proyectos de infraestructura de transporte</li> <li>• Experiencia mínima en 5 países</li> <li>• Por lo menos haber trabajado en la implementación de 3 proyectos de APP que hayan llegado a la etapa de licitación pública internacional</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de documentación legal.</li> <li>• Elaboración de documentos.</li> <li>• Discusión con equipos del BID, GdH y Asesor Técnico Financiero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Título universitario a nivel de licenciatura o su equivalente en otros países en Ciencias Jurídicas.</li> <li>• Nivel junior</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia mínima de 3 años en análisis legales de Proyectos de infraestructura de transporte</li> <li>• Experiencia mínima en 2 países</li> <li>• Por lo menos haber trabajado en la implementación de 1 proyecto de APP que hayan llegado a la etapa de licitación pública internacional</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asesor legal local</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Título universitario en leyes y acreditación para desarrollarse como asesor legal en Honduras</li> <li>• Nivel senior</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia mínima de 5 años de desarrollo de la profesión de abogado en Honduras, con experiencia específica en al menos un proyecto de infraestructura</li> </ul>

## 10. Supervisión e Informes

- 10.1.** La propuesta técnica deberá incluir ambas etapas (1 y 2). La firma consultora deberá presentar los productos acordados en cada etapa al equipo APP del BID quien será el responsable de la aprobación de los mismos.



## 11. Calendario de Pagos

- 11.1.** Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 11.2.** La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos	
<i><b>Entregables</b></i>	<b>%</b>
1. <i>A la firma del contrato, contra entrega del Plan de Trabajo</i>	20%
2. <i>Con la conclusión de la Fase 1 y aprobación por parte del BID</i>	40%
3. <i>Con la conclusión de la Fase 2, a la firma del Cierre Comercial</i>	40%
<b>TOTAL</b>	100%