

SOLICITUD DE MANIFESTACIONES DE INTERÉS
SERVICIOS DE CONSULTORÍA - OPERACIONES EJECUTADAS POR EL BANCO
PROCESO DE SELECCIÓN COMPETITIVO SIMPLIFICADO

NOMBRE DEL PROYECTO: Análisis estratégico de alternativas para la mejora de eficiencia y competitividad del Aeropuerto de Tocumen, Panamá: diagnóstico preliminar, mecanismos alternativos de cooperación público-privado y hoja de ruta óptima para su implementación

SELECCIÓN #: PN-T1379-P001

MÉTODO DE SELECCIÓN: Competitivo Simplificado

PAÍS: Panamá

SECTOR OR DEPARTAMENTO: INE/PPP

NOMBRE DE LA CT: Action Plan C&D

FINANCIAMIENTO – CT #: ATN/OC-21478-PN

ENLACE AL DOCUMENTO DE CT: <https://www.iadb.org/en/project/PN-T1379>

Atención Firmas Consultoras: Actualización Importante sobre el Registro en el Portal de Adquisiciones BEO

A partir del 1 de julio, todas las firmas consultoras, tanto nuevas como previamente registradas en el [Portal de Adquisiciones BEO](#), deben agregar su **Número de Socio Comercial (Business Partner Number por sus siglas en inglés)** al perfil de su organización para participar o continuar participando en un proceso de adquisición BEO.

Por favor consulte las [Preguntas Frecuentes](#) (FAQs) en el Portal para más detalles sobre "Cómo encontrar u obtener su Número BP".

Evite retrasos, no espere hasta el último momento para completar esta actualización. Este proceso puede tardar hasta **48 horas** en completarse y podría impedir que su organización participe en un Proceso BEO.

Para preguntas o asistencia técnica, utilice el [chat en vivo](#) en la página del Portal de Adquisiciones BEO o envíenos un correo electrónico a: ocs.procurement@iadb.org

El Banco Interamericano de Desarrollo (el Banco) se creó en diciembre de 1959 para contribuir a acelerar el desarrollo económico y social de América Latina y el Caribe. En la actualidad, el Banco es un importante catalizador en la movilización de recursos para la región (Para más información sobre el Banco, consulte su sitio web en www.iadb.org).

Sección 1. Objeto de la presente Solicitud de Manifestaciones de Interés

- 1.1. El Banco ejecuta el proyecto mencionado. El Banco tiene la intención de contratar los servicios de consultoría descritos en la presente Solicitud de Manifestaciones de Interés (REOI, por sus siglas en inglés). El propósito de esta REOI es obtener información suficiente que permita al Banco evaluar si las empresas consultoras (EC) elegibles poseen la experiencia y la competencia requeridas pertinentes para prestar los servicios de consultoría solicitados por el Banco.
- 1.2. Según se define en la Política de Adquisiciones Institucionales ([GN-2303-33](#)), las EC participantes deben ser de un País¹ o Territorio² miembro del Banco para poder presentar una Manifestación de Interés (EOI por sus siglas en inglés). Las EC que posean la experiencia requerida relevante para el encargo serán evaluadas. El Banco llevará a cabo la evaluación y clasificación (ranking) de las EOI presentadas por las EC que hayan manifestado su interés. El Banco invitará a las EC a presentar una propuesta en el orden en que se haya establecido la clasificación (ranking). Si la propuesta de la EC clasificada en primer lugar es aceptable, se le invitará a negociar un Contrato. Si fracasan las negociaciones con la primera EC, se podrá invitar a la siguiente EC clasificada a presentar una propuesta y negociar.
- 1.3. Esta REOI no debe interpretarse ni como una Solicitud de Propuesta ni como una oferta de contratación y no obliga en modo alguno al Banco a contratar a ninguna EC. El Banco se reserva el derecho de rechazar cualquiera y todas las EC participantes por cualquier motivo o sin motivo alguno, sin necesidad de dar explicaciones. El Banco no se compromete de modo alguno a seleccionar a una empresa consultora participante. El Banco no informará los motivos por los que cualquier EC participante haya o no sido incluida como parte de la lista corta.

Sección 2. Instrucciones para las empresas consultoras elegibles

- 2.1. Las manifestaciones de interés deberán enviarse utilizando el *Portal de Adquisiciones BEO del BID* (el Portal) (<http://beo-procurement.iadb.org>) antes del **21 de marzo 2025 a las 5:00 PM. (hora de Washington, D.C.)** en formato PDF (Max. 45MB).

¹ **Países miembro:** Alemania, Argentina, Austria, Bahamas, Barbados, Bélgica, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Chile, Croacia, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Eslovenia, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Israel, Italia, Jamaica, Japón, México, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Reino Unido, República de Corea, República Dominicana, República Popular China, República Popular Democrática de Corea, Suecia, Suiza, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Tobago, Reino Unido, Uruguay y Venezuela.

² **Territorios elegibles:** a) Guadalupe, Guayana Francesa, Martinica, Reunión - como Departamentos de Francia; b) Islas Vírgenes de los Estados Unidos, Puerto Rico, Guam - como Territorios de los EE.UU.; c) Aruba - como país constituyente de los Países Bajos; y Bonaire, Curaçao, San Martín, Saba, San Eustaquio - como Departamentos de los Países Bajos; d) Hong Kong - como Región Administrativa Especial de la República Popular China.

- 2.2. Para acceder al Portal, la EC debe generar una cuenta de registro que incluya **todos** los datos solicitados por el Portal. En caso de que no se incluya alguno de los datos solicitados, la empresa consultora no podrá participar en este ni en ningún otro proceso de selección que lleve a cabo el Banco. Si la empresa consultora se ha registrado previamente, verifique que tenga **toda** la información de la EC actualizada y completa antes de presentar una EOI.
- 2.3. Las EC elegibles podrán asociarse en forma de Consorcio/ Joint Venture (JV) para mejorar sus calificaciones. Dicho Consorcio/ JV designará a una de las EC como representante responsable de las comunicaciones, del registro en el Portal y de la presentación de los documentos correspondientes.
- 2.4. Las EC elegibles interesadas podrán obtener más información en horario de oficina, de 09:00 AM a 5:00 PM (**hora de Washington, D.C.**), enviando un correo electrónico a: [\[PPP@iadb.org\]](mailto:PPP@iadb.org)

Banco Interamericano de Desarrollo

División: [PPP Team – Infrastructure and Energy Division](#)

A la atención de: [Denis Leduc](#)

1300 New York Ave, NW

Washington DC 20577

Tel: [+5072060991](tel:+5072060991)

Correo electrónico: denisl@iadb.org

Página web: www.iadb.org

- 2.5. Por la presente, el Banco invita a las EC elegibles a indicar su interés en prestar los servicios descritos a continuación en el borrador de Términos de Referencia para realizar los servicios de consultoría. Las EC interesadas deberán proporcionar información que demuestre que poseen la experiencia necesaria y están calificadas para prestar los servicios. Para que todas las respuestas puedan evaluarse adecuadamente, las EC elegibles deben incluir en sus presentaciones la información solicitada en la siguiente sección, con explicaciones completas y claras.

Sección 3. Servicios de consultoría

- 3.1. Los servicios de consultoría incluyen ***Análisis estratégico de alternativas para la mejora de eficiencia y competitividad del Aeropuerto de Tocumen, Panamá: diagnóstico preliminar, mecanismos alternativos de cooperación público-privado y hoja de ruta óptima para su implementación. Se espera que la duración de la consultoría sea de 100 días calendarios y el presupuesto no supere US\$ 90,000.00***

- 3.2. Aunque no existe un formato estándar para presentar una EOI, las EC elegibles deberán presentar una EOI que contenga la siguiente información:
- a) Información básica: indique el nombre oficial de la EC, el nombre de la persona de contacto, la dirección de correo electrónico, los números de teléfono y la dirección de la oficina de la persona de contacto clave responsable de la EOI.
 - b) Antecedentes: Incluya una descripción de la EC. La EC puede incluir folletos o documentos que proporcionen información sobre su organización, historia, misión, estructura y número de empleados.
 - c) Experiencia relacionada con los servicios de consultoría solicitados: Proporcione todo tipo de pruebas que la EC considere apropiadas para demostrar su experiencia y conocimientos técnicos en la prestación de servicios similares a los descritos en el Anexo A, Términos de Referencia (por ejemplo, folletos, informes, estudios, descripción de encargos similares, referencias a casos en los que haya prestado servicios similares, experiencia en condiciones similares, disponibilidad de habilidades apropiadas entre el personal, etc.)
- 3.3. Presupuesto estimado: **US\$ 90,000.00**

Anexo A. Borrador de los Términos de Referencia

Tenga en cuenta que el Banco podrá modificar los Términos de Referencia adjuntos. Se notificarán estos cambios a las EC que hayan sido preseleccionadas.

Términos de Referencia

Análisis estratégico de alternativas para la mejora de eficiencia y competitividad del Aeropuerto de Tocumen, Panamá: diagnóstico preliminar, mecanismos alternativos de cooperación público-privado y hoja de ruta óptima para su implementación

Panamá

Cooperación Técnica No Reembolsable

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. **Breve contexto del programa de Asociaciones Público-Privadas en Panamá:** Panamá es uno de los principales e históricos países de la Región en el desarrollo de infraestructuras claves, con amplia participación del sector privado. Hasta la fecha, Panamá tiene una cartera oficial de proyectos en curso de preparación o adjudicados por un valor de US 1,300

millones. De acuerdo con nuestro diagnóstico en conjunto con el Economist Impact en cuanto al desarrollo de Asociaciones Público-Privadas (APP) eficientes y sostenibles, *las principales fortalezas de Panamá residen en su marco regulatorio e institucional para las asociaciones público-privadas, pero también muestra un desempeño admirable en todo el índice. El país cuenta con reglas integrales que promueven la licitación y contratación competitivas, tiene una sólida capacidad de selección y preparación de proyectos, su entorno macroeconómico es uno de los más desarrollados de la región y presta una atención sólida a las prácticas de monitoreo de proyectos y gestión de riesgos (especialmente el riesgo de desastres).* El BID ha apoyado y apoya al Gobierno desde su reforma regulatoria en 2019 “aguas arriba”, y encontramos en la actualidad trabajando juntos en la estructuración de proyectos en sectores tan diferentes como transportes, como la carretera Panamericana Oeste, edificación pública con la Ciudad Judicial Regional de Panamá, o saneamiento con el proyecto gestión integral de residuos sólidos para el distrito de Panamá y San Miguelito.

- 1.2. **Asociaciones Público-Privadas en el sector aeroportuario.** Las Asociaciones Público-Privadas (APP) han constituido una herramienta esencial en el desarrollo aeroportuario de América Latina y el Caribe, atendiendo al volumen de inversión, números de aeropuertos desarrollados o que operan bajo este esquema, y pasajeros transportados en aeropuertos APP de la región. De acuerdo con nuestros diagnósticos desde el BID³, los países de América Latina y el Caribe (ALC) conforman la región donde mayor concentración de proyectos APP ha tenido lugar a nivel mundial desde 1990 hasta la actualidad. Estos modelos han sido instrumentales para atender el volumen de inversión en este sector y la creciente demanda de pasajeros transportados en la región. En total, las inversiones mediante APP en el sector acumulan más de USD 38,000 millones. 168 aeropuertos han sido desarrollados bajo diferentes esquemas de colaboración público-privado durante el mismo período, frente a 202 que usaron otro tipo de esquemas (ya sea aeropuertos de titularidad pública y operados por entes públicos, o aeropuertos de titularidad y operación privada). Asimismo, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo-IATA (2019), la demanda de pasajeros mundial experimentó un crecimiento anual medio del 3,5% durante la última década. La región cuenta con un volumen de pasajeros transportados cercano a los 590 millones al año. De ellos, alrededor de 70%, esto es, más de 410 millones pasajeros por año, son transportados desde/hacia aeropuertos APP.
- 1.3. **Es necesario identificar cual es el modelo más eficiente de implementación de infraestructura aeroportuaria en función de diagnóstico del activo, servicios, y los objetivos de política pública.** El modelo de APP es reconocido como una fuente de eficiencia, calidad de los servicios y beneficios a los usuarios, gobiernos e inversionistas, tanto para aeropuertos individuales como agrupados (especialmente cuando se trata de aeropuertos con altos volúmenes de pasajeros). Sin embargo, la conclusión en cuanto al

³ Para mayor detalle sobre diferentes asociaciones público-privadas en el sector aeroportuario, ver <https://publications.iadb.org/es/perfil-de-las-asociaciones-publico-privadas-en-aeropuertos-de-america-latina-y-el-caribe>.

mejor modelo a elegir en el caso concreto (alcance de responsabilidades del sector privado, asignación de riesgos, modelo de contratación etc.) depende de un diagnóstico del activo y de la política de transporte aéreo que se persiga.

- 1.4. **El modelo que ha presentado mayor potencial de eficiencia en la América Latina es un modelo de APP auto sostenible en que la propiedad de activo sigue publica y en que las inversiones y gestión del activo son privadas mientras está vigente un contrato de largo plazo.** En la gran mayoría de las ocasiones, el modelo que ha sido exitoso en la Región se trata de aeropuertos públicos sobre los cuales Gobiernos firman contratos que establecen obligaciones del sector privado de diseño, Construcción, Financiación, Gestión de la infraestructura y operación de servicios. Este modelo permite que la autoridad preserve la propiedad de los activos (en 90% de los contratos de la región), además de realizar la regulación del contrato asegurando un nivel de calidad del servicio mediante indicadores de desempeño en el contrato. Los contratos, en su mayoría fueron adjudicadas en procesos competitivos (90%), donde en la gran mayoría de las ocasiones se reciben dos o más propuestas sólidas a la fase final de evaluación previo a la firma del contrato (84%), siempre gracias a procesos de diseño del proyecto y contratos sólidos. De manera general, estas APP se han estructurado y concedido a aquellos que ofrecen un mayor pago (canon) inicial y anual al Estado. Otra característica frecuente es que el programa de inversión y expansión, implementado por el sector privado es contingente a que ciertos niveles de demanda sean realizados por medio de gatillos contractuales específicos.
- 1.5. **Experiencia del Grupo BID en la estructuración de asociaciones público-privadas en aeropuertos.** El Grupo BID ha apoyado en más de 20 de concesiones aeroportuarias bajo nuestros brazos públicos y privados, con muestras tan notables como el Dorado en Colombia, o el Aeropuerto de Lima en Perú, entre muchos otros. Asimismo, se creó en 2018 un equipo especializado en procesos de concesión, creado para optimizar la intervención del Grupo BID y acompañar al sector público en la estructuración de concesiones. En la actualidad, contamos con más de 50 transacciones activas, con un CAPEX total de USD 16,000 millones, de los cuales más de US\$10.000 millones están en sector de transporte. y un equipo de alrededor de 30 especialistas en APP (técnicos, económico-financieros, socio medioambiental, legal, etc.), como parte de la Gerencia de Infraestructura del BID y el acompañamiento de la División de Transportes del BID, y Oficiales de Inversión de BID Invest (en cumplimiento con estándares de inexistencia de conflicto de interés) para analizar bancabilidad. Del mismo modo, el Equipo APP del BID cuenta con presencia local permanente en Ciudad de Panamá.
- 1.6. **Experiencia del Grupo BID en la estructuración de asociaciones público-privadas en Panamá.** El grupo BID se encuentra actualmente liderando cuatro iniciativas de proyectos de infraestructura bajo la modalidad APP en Panamá siendo estos (i) dos proyectos carreteros para la Autoridad del Canal de Panamá con la Extensión del corredor logístico del Canal y el Ministerio de Obras Públicas con la Carretera Panamericana Oeste; (ii) un

proyecto de construcción y mantenimiento de la Ciudad Judicial Regional de Panamá, y un proyecto en el sector de saneamiento de gestión integral de los residuos sólidos en el distrito de Panamá y San Miguelito. Las inversiones esperadas para los cuatro proyectos aproximan los US\$ 1,650 millones. Adicionalmente, el BID está contribuyendo al fortalecimiento de las instituciones del país con el lanzamiento de un programa de capacitación en asociaciones público-privadas (*CP3P Certification program*) en tres niveles para los funcionarios públicos del MOP, MEF, ETESA, AITSA, el Órgano Judicial y la Contraloría General de la Nación.

- 1.7. **El BID agrega valor en el proceso de estructuración ofreciendo metodología comprobadas para el diseño de contratos eficientes, bancables y sostenibles.** El abordaje público-privado del BID permite ofrecer un análisis enfocado en el interés público asociado a la inversión privada. Es decir, a partir de las experiencias internacionales elaboramos contratos que explotan eficiencias de la colaboración público-privada y que genera valor para gobiernos, usuarios, e inversionistas. El liderazgo del equipo APP en la asesoría técnica permite la determinación del esquema óptimo de colaboración público-privada, y el apoyo en las ventanillas pública – para la colaboración con la política aérea y aeroportuaria nacional – y privada – con el apoyo en el financiamiento de proyectos promueven las sinergias posibles entre los sectores.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de la consultoría es realizar un análisis estratégico que proponga y compare diferentes escenarios de colaboración público-privada en términos de:
 - 2.1.1. Posibles esquemas de empaquetamiento del aeropuerto de Tocumen con aeropuertos regionales.
 - 2.1.2. Modelo de gestión de la concesión incluyendo diferentes arreglos de asignación de riesgos y esquemas de transacción.
- 2.2. Los escenarios serán comparados a partir de criterios que consideran la eficiencia de la implementación de la política pública de transporte en materias aeronáutica, la atractividad comercial del proyecto y la generación de valor para los usuarios de los servicios.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1.1. Diagnóstico de la situación actual del Aeropuerto Internacional de Tocumen y de las necesidades que tiene la empresa estatal Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A. (AITSA) en términos de inversiones para mantener o mejorar su nivel de competitividad, y comparativa en profundidad con aeropuertos regionales e internacionales de características comparables, en términos técnicos, de demanda, económico-financiero, fiscales, entre otros. El diagnóstico debe considerar las relaciones entre el aeropuerto y los aeropuertos regionales operados por AITSA. Asimismo, esta primera actividad deberá incluir análisis de costos (en función de la disponibilidad de información), considerando costos de turnaround por avión y su comparación con bechmarking seleccionados (global, y con especial foco en Miami, Lima, y Bogotá). Potencial de carga

y pasajeros.

- 3.1.2. Diagnóstico de la dinámica operacional de Tocumen y los aeropuertos regionales, incluyendo sin limitarse: frecuencias de vuelo, tipos de aeronaves, cantidad de pasajeros, etc. atendiendo a la complejidad de la gestión de aviación comercial y aviación general.
- 3.1.3. Elaboración de las diferentes alternativas de modelo de colaboración publico privado en términos de alcance de intervención del sector privado, asignación de riesgos, aspectos críticos del modelo financiero y/u otro criterio relevante (e.g. concesión, contrato de gestión/operación y mantenimiento, *joint-venture*).
- 3.1.4. Elaboración de escenarios de inclusión en el alcance del contrato de aeropuertos regionales que contribuyan para la implementación de la política de transporte, preservando la viabilidad comercial del contrato.
- 3.1.5. Descripción de cada escenario indicado con la presentación de las ventajas, desventajas y potencial de implementación de diferentes modalidades de colaboración público-privada. Deben ser considerados temas como la eficiencia de los modelos, necesidad y reconocimiento de inversiones, distribución de riesgos, sostenibilidad del sistema, impacto fiscal, diagnóstico/ potencial interés del sector privado (mercado relevante, tensión competitiva). Deben ser consideradas las ventajas, desventajas y potencial de implementación de colaboración público-privada individual para el Aeropuerto Internacional de Tocumen, o agrupada con los aeropuertos regionales gestionados por AITSA, y consideración de esquemas de subsidios cruzados, efectos de red de la modalidad de colaboración.
- 3.1.6. Identificación de temas transversales que afectan al conjunto de modalidades, tanto en su coordinación con la política pública (optimización del espacio aéreo, entre otros) como con la necesidad de restructuración de la deuda con el sector privado (bonos actuales).
- 3.1.7. Propuesta de hoja de ruta, y necesidades de estudios técnicos, legales, económico-financieros, socioambientales, entre otros, para el avance en el proceso de estructuración para cada una de las diferentes modalidades.

4. Actividades Clave

- 4.1. Entrega de un índice anotado de los diferentes productos, que deberá ser validado por el BID y que incluirá un esquema de tiempos, insumos a considerar y requerimiento de información a la contraparte pública.
- 4.2. Participación en reuniones de trabajo semanales, presentando avances en el desarrollo del análisis junto con el responsable de la consultoría del BID y los representantes de Gobierno.
- 4.3. Desarrollo de presentaciones como insumos intermedios para la revisión y validación de avances por el BID, en coordinación con el Gobierno
- 4.4. Entrega de versión intermedia de los productos para revisión, y de sus versiones finales incorporando los comentarios técnicos del BID y Gobierno.
- 4.5. Desarrollo de presentación final para los diferentes productos, y participación en seminario

de presentación.

5. Resultados y Productos Esperados

- 5.1. El resultado esperado de los diferentes productos pasa por ofrecer al Gobierno de Panamá un análisis estratégico que alimente la toma de decisiones del sector público sobre el esquema óptimo de colaboración público-privada para el Aeropuerto de Tocumen, y recomendaciones para su implementación/hoja de ruta. De manera específica, las actividades se concentran en tres reportes secuenciales:
- 5.1.1. Producto 1: Índice anotado de los diferentes productos
 - 5.1.2. Producto 2: diagnóstico del activo y prestación de servicios en el Aeropuerto de Tocumen y Benchmarking internacional (actividad 3.1.1.)
 - 5.1.3. Producto 3: Reporte descriptivo de los escenarios en términos del modelo de transición y de esquemas de empaquetamiento (actividades 3.1.2, 3.1.3)
 - 5.1.4. Producto 4: Reporte de análisis comparativo de los escenarios actividades (3.1.4 y 3.1.5).
 - 5.1.5. Producto 5: Propuesta de hoja de ruta (3.1.6).

6. Calendario del Proyecto e Hitos

Producto	Plazo (días)
Producto 1	10
Producto 2	30
Producto 3.	60
Producto 4	90
Producto 5	100

7. Requisitos de los Informes

- 7.1. Los productos deben ser presentados al BID en idioma español.
- 7.2. El equipo consultor deberá presentar cada Producto detallado en la sección 5 por escrito y de forma digital al BID, incluyendo todos los insumos intermedios, y plantillas de análisis desarrollados.
- 7.3. Cuando el BID lo solicite formalmente, el equipo consultor deberá presentar el avance de los trabajos también por escrito y de forma digital. Específicamente, se prevé que el equipo consultor realice entregas parciales a nivel de borrador.

8. Otros requerimientos

- 8.1. Se requerirá por parte de la empresa consultora contratada por el Banco presentar el equipo mínimo detallado a continuación. El equipo de Asesores deberá contar con probada

experiencia internacional en estructuración de APP y complementarse con un equipo de apoyo en cada una de las especialidades que requiera el proyecto.

- 8.1.1. Jefe de proyecto: Experiencia profesional superior a los 15 años en el desarrollo de consultorías estratégicas y preparación de proyecto de infraestructura en el sector Aeroportuario.
- 8.1.2. Especialista en APP: Experiencia profesional superior a los 15 años en la coordinación y preparación de estudios para Proyectos de infraestructura de transporte de diferentes tipos bajo la modalidad de concesión/APP (Aeropuertos, Puertos, carreteras, férreo).
- 8.1.3. Especialista legal: Experiencia profesional superior a los 10 años en análisis jurídicos de Proyectos de infraestructura de diferentes tipos con conocimiento específico del marco legal del sector aeronáutico panameño.
- 8.1.4. Equipo de apoyo: Equipo de consultores especializados en el sector Aeroportuario y gerenciamiento de proyectos/consultorías.
- 8.1.5. El equipo consultor debe tratar toda la información proporcionada por el Gobierno y el BID como confidencial a menos que el BID le indique lo contrario a través de una comunicación escrita.

9. Criterios de aceptación

- 9.1. Corresponderá a la contraparte técnica del BID indicada en el numeral 10 siguiente revisar los informes, documentos y otros antecedentes que le sean proporcionados por el equipo consultor, y determinar si éstos son suficientes para cumplir con los requerimientos establecidos en los presentes TDR y el contrato.
- 9.2. Los servicios de la consultoría se prestarán en las condiciones que requiera el BID, que podrán ser documentalmente, en la elaboración de informes, minutas o presentaciones; y presencialmente/virtualmente, en la comparecencia personal o virtual en reuniones de trabajo que el BID determine, ante instituciones públicas o privadas, o con particulares.
- 9.3. El equipo consultor será informado por correo electrónico si se requieren realizar ajustes a los documentos presentados.
- 9.4. Una vez validados por el BID, el contenido y la calidad de los Productos, el equipo consultor será notificado por correo electrónico y se procesará el pago correspondiente.

10. Supervisión e Informes

- 10.1. Todos los informes y documentos deberán ser enviados para aceptación de Gastón Astesiano (gastona@iadb.org), Ancor Suarez (ancors@iadb.org), Marcos Siqueira (msiqueira@iadb.org), y Denis Leduc (denisl@iadb.org).

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>Entregables</i>	%
<i>Producto 1</i>	10%
<i>Producto 2</i>	20%
<i>Producto 3</i>	20%
<i>Producto 4</i>	20%
<i>Producto 5</i>	30%
TOTAL	100%