

Tercer Proceso de Aseguramiento de **Proyectos** de **Infraestructura** **Pública**



© **Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción-CoST Honduras**

Página web: www.costhonduras.hn

Correo electrónico: secretariacosthn@gmail.com

Edición: Tegucigalpa, junio de 2017

Grupo Multisectorial CoST Honduras 2015/2017

AHROCAFE - Ever Rodríguez, Alfonso Palma

ASJ - Carlos Hernández, Gianni Rivera

CHICO - Carlos Acosta, Silvio Larios

CICH - Tania Murillo, María Ester Carranza

DPTMRE - Verónica Bueso

EROC - Carlos Chinchilla, Naun Tejeda

FDsF – Melissa Elvir, José Filadelfo Martínez

IAIP - Damián Pineda, Belarmino Reyes

GSIP – Alfredo Cantero, Mauricio Ochoa

Gerente de CoST Honduras:

Evelyn Hernández

Equipo de Consultores de Aseguramiento:

Pablo Álvarez Monthiel Coordinador, Especialista en Desarrollo Sustentable
y en Gestión de Proyectos

Sandra Zelaya Especialista Financiera

Mey Lin Chin Especialista en Asociaciones Público – Privadas

Manrique Yu-way Especialista en Estructuras

Ricardo Vásquez Especialista en Gestión del Desarrollo Social

Eduardo Moreno Especialista en Ordenamiento y Gestión del Territorio

Esta publicación puede ser utilizada como referencia en otras investigaciones siempre y cuando se cite la fuente. Su contenido es responsabilidad exclusiva de la Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción (CoST) Honduras.



Sin procesos excelentes en las operaciones, es imposible implementar la estrategia; no importa lo visionaria que pudiera ser. A su vez, sin la visión y la guía de la estrategia, la excelencia operacional no es suficiente para alcanzar y, menos aún, sostener el éxito.

(Michael Porter, SCGG, 2017, Metodología para la Planificación Estratégica Institucional con Enfoque de Resultados, pág. 9)





Resumen ejecutivo

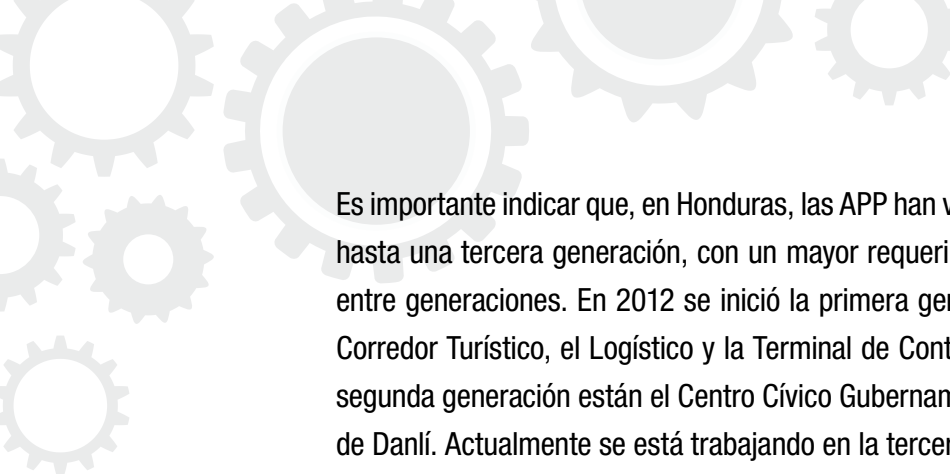
Introducción

En febrero de 2017, CoST Honduras dio inicio al Tercer Aseguramiento, el cual es un estudio piloto de CoST Internacional que incluye una muestra de siete proyectos. De estos, cinco se han realizado bajo el modelo de Alianza Público-Privada (APP). Su estructuración ha sido gestionada por la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) y su seguimiento por la Superintendencia de Alianza Público Privada (SAPP). De los dos proyectos que completan la lista, uno de ellos es cofinanciado por el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), mientras que el otro corresponde a un financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Este informe expone la importancia de las APP en el país, así como la comparación entre el ciclo de gestión de un proyecto tradicional de inversión pública y uno con APP. Además, se expone la metodología y los procedimientos utilizados para este proceso de aseguramiento. También se hace un análisis comparativo de los proyectos desde una perspectiva cuantitativa y cualitativa. Seguidamente, se presentan los principales hallazgos y resultados de este análisis, de acuerdo al nivel de divulgación de la información clave según la etapa de desarrollo del proyecto, el Índice de Elegibilidad para desarrollar el proyecto por APP y su eficiencia y eficacia para jerarquizar el nivel de atención que requiere cada uno de ellos. Finalmente, se extraen las conclusiones y recomendaciones de este Tercer Proceso de Aseguramiento.

Una APP, además de incluir los ciclos tradicionales de CoST¹, incluye la estructuración del modelo financiero, operación, mantenimiento, cesión o transferencia y rescisión de contrato. La estructuración del modelo financiero corresponde a los flujos de efectivo, tanto durante la construcción de las obras como en la etapa de operación. En cuanto a la operación, y mantenimiento en el caso de una carretera, esta debe mantener un nivel de servicio óptimo durante el tiempo de la concesión. La cesión de contrato corresponde a las causas que la motivaron, así como a la capacidad técnica, financiera y legal del cesionario. En la rescisión se incluyen los incumplimientos tanto del concesionario como de la autoridad pública.

¹ Ciclos tradicionales de CoST: Planificación, Adquisición, Contratación, Gestión de los contratos y Ejecución.

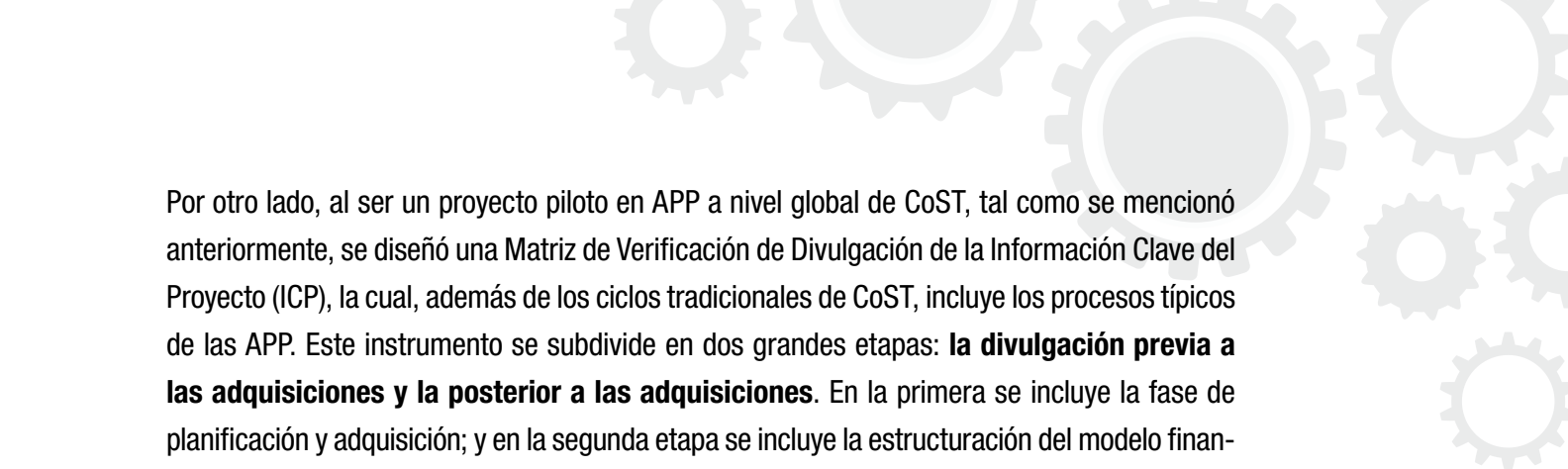


Es importante indicar que, en Honduras, las APP han venido evolucionando, desde una primera hasta una tercera generación, con un mayor requerimiento de estudios a medida se avanza entre generaciones. En 2012 se inició la primera generación, ejecutando proyectos como el Corredor Turístico, el Logístico y la Terminal de Contenedores y de Carga, entre otros. En la segunda generación están el Centro Cívico Gubernamental y la Terminal de Buses y Mercado de Danlí. Actualmente se está trabajando en la tercera generación de APP, dándole un mayor protagonismo a la Secretaría de Finanzas a través de la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF), la cual está elaborando manuales de procesos, análisis de comparador de inversión e Índice de Elegibilidad. Todo ello con el apoyo del Programa Umbral de la MCA – Honduras, la cual también coopera con la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) en la creación de la Unidad de Concesiones de dicho ente. Actualmente, este programa realiza un diplomado en Alianzas Público – Privadas para formar a funcionarios involucrados en este tipo de proyectos.

Metodología para la realización del estudio

La metodología para llevar a cabo este Tercer Estudio de Aseguramiento recurrió a esquemas utilizados por muchos programas APP exitosos que establecen criterios de evaluación (*appraisal criteria*), con el fin de mejorar los procesos que conllevan. Para realizar este apartado se hizo uso del Marco para la Divulgación de Proyectos de las Asociaciones Público-Privadas del Grupo Banco Mundial - CoST, así como de la Guía de Referencia de APP elaborada en conjunto por el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo (BASD) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Además, se tomó en cuenta la metodología del Índice de Elegibilidad del Instituto Tecnológico de Monterrey – BID y las leyes aplicables a este tipo de proyectos en Honduras.

El análisis incluye una evaluación básica de salvaguardas ambientales, sociales, de género y de gestión de riesgo de desastres; realiza un análisis costo – beneficio para determinar la conveniencia de implementar o no el proyecto; efectúa un análisis del Índice de Elegibilidad, el cual valora cualitativamente el potencial de un proyecto para ser implementado bajo la modalidad de asociación público privada –es oportuno referir aquí que, al no disponer de la información concerniente a los modelos financieros, resultó imposible llevar a cabo el análisis del valor por dinero, cuyo objetivo es comparar cuantitativamente la conveniencia de llevar a cabo un proyecto a través de una modalidad de contratación tradicional o mediante una asociación público privada–; finalmente, hace un análisis para el desarrollo territorial sustentable. Con esto buscamos contribuir con la gestión de los entes involucrados en las APP: COALIANZA, Superintendencia de Alianza Público Privada (SAPP) y UCF.



Por otro lado, al ser un proyecto piloto en APP a nivel global de CoST, tal como se mencionó anteriormente, se diseñó una Matriz de Verificación de Divulgación de la Información Clave del Proyecto (ICP), la cual, además de los ciclos tradicionales de CoST, incluye los procesos típicos de las APP. Este instrumento se subdivide en dos grandes etapas: **la divulgación previa a las adquisiciones y la posterior a las adquisiciones**. En la primera se incluye la fase de planificación y adquisición; y en la segunda etapa se incluye la estructuración del modelo financiero, así como la contratación, gestión de los contratos, operación, mantenimiento, cesión o transferencia y rescisión de contrato. Se planteó un instrumento que integrara el punto de datos del Estándar CoST para proyectos tradicionales, más lo estipulado en las leyes aplicables del país y lo sugerido en el Marco de Divulgación del Estándar de Datos del Banco Mundial (BM). Este marco de divulgación resultante, que denominamos CoST – BM – Leyes APP, incluye 130 puntos de datos. Sin embargo, para efectos de este aseguramiento, solo se verificaron los 66 puntos de datos del Estándar CoST aplicables a proyectos tradicionales, ya que fue el marco de divulgación bajo el cual firmó un convenio CoST - Honduras con COALIANZA, siendo esta última la que mayor cantidad de documentos debe divulgar. Es importante mencionar que COALIANZA, por su parte, adoptó el modelo de la matriz de verificación CoST – BM – Leyes APP, que incluye los 130 puntos de datos, como su marco de divulgación de los proyectos APP de este Tercer Aseguramiento.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

- Es un **estudio piloto** a nivel mundial de CoST.

- La matriz de verificación diseñada a partir del estándar CoST - Marco de divulgación CoST – Banco Mundial tiene **130 puntos de datos**; COALIANZA la ha empezado a aplicar, lo cual refleja su **compromiso con la transparencia**.

- De acuerdo al Marco de Divulgación CoST - Banco Mundial, falta la divulgación de la SAPP de los incumplimientos de los contratos tanto del concesionario como de la autoridad pública.

- Hay necesidad de **mejorar en la estructuración** de los proyectos.

- Las **universidades tienen interés en contribuir al desarrollo del país**. Al generar investigación científica aplicada, estas contribuyen a la planificación, monitoreo y evaluación de los proyectos, apoyando así el desarrollo logístico de la nación.



- **Las municipalidades carecen de capacidad técnica y financiera** para realizar seguimiento a los proyectos.

- **La socialización no conllevó procesos de retroalimentación** de otros actores, lo que ha generado algunas **inconformidades entre la ciudadanía**.

- **Los contratos tienen diferentes formatos**. Esto **dificulta su revisión** y provoca que, durante la etapa de adquisición, el inversionista invierta más tiempo en análisis de riesgos y, en algunos casos, asuma una prima de riesgo mayor.

- **Hay una percepción** entre la población de que existe **opacidad y secretividad** en la ejecución de las APP.

- Se constata un riesgo de atraso en la ejecución de obras complementarias a cargo del Gobierno nacional y local.

- En este aseguramiento **se brindó a las instituciones las matrices de verificación de la información divulgada**, con el fin de que ingresaran en sus portales la información faltante. Esta fue una nueva práctica que tuvo un excelente resultado, ya que se dio acompañamiento a las instituciones para que conocieran cómo se evalúa cada punto de datos. El **impacto en el nivel de divulgación** es evidente, al pasar del 21.6% al 85.3%.

- **La cesión de la estructuración a fiduciario no fortalece a COALIANZA**. La Ley de Promoción de la Alianza Público Privada contenida en el Decreto Legislativo nº 143-2010, publicado en el Diario Oficial *La Gaceta* el 16 de septiembre de 2010, establece en el artículo nº 2, “Definiciones”, que COALIANZA es la institución del Estado encargada de gestionar y promover los proyectos y procesos para llevar a cabo alianzas público privadas. Así mismo, el artículo 13, “Funciones de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA)”, establece que una de sus funciones es gestionar de forma exclusiva los procesos de contratación para que permitan la participación público privada en la ejecución, desarrollo y administración de las obras y servicios públicos de interés para el Estado, tanto en el ámbito nacional como local. Si el marco regulatorio se instituyó en 2010 con la ley a la que aquí se hace referencia, el rol de estructurador del proyecto otorgado por COALIANZA a un banco fiduciario, a través de un fideicomiso en 2013, estaría contraviniendo lo dispuesto en la ley, no así su rol de administrador de los recursos financieros.

- **La participación de la SAPP se ve limitada por los contratos**. Según los contratos del Centro Cívico Gubernamental (CCG) y de la Terminal de Contenedores, la participación de la SAPP se contempla, en el caso del CCG, solo en la etapa de operación; y, en el caso de la Terminal de Contenedores, solo con el rol de sancionadora. De acuerdo a ley, la SAPP debe normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar. Cuando se consultó a COALIANZA

y a la SAPP acerca de esta decisión en la etapa de estructuración, COALIANZA respondió que cada modelo de contrato se define de forma diferente y que la SAPP está en concordancia con esta modalidad. Sin embargo, la SAPP se ha integrado a estos proyectos por su cuenta.

-
- **Hay un vacío en la ley** al permitir que los **proyectos se inicien sin** haber realizado el **cierre financiero** y sin todos los **diseños** realizados.
-
- Algunos **gremios** profesionales: el Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras (CICH), el Colegio de Ingenieros Mecánicos, Electricistas y Químicos de Honduras (CIMEQH) y Colegio de Arquitectos de Honduras (CAH), manifestaron que sus **observaciones no se tomaron en cuenta**.
-
- En cuanto al Índice de Elegibilidad, este indica que las **variables a mejorar son las relativas a la cohesión interinstitucional y la participación ciudadana, ya que estos factores inciden** en la solución a un problema público.
-
- **La falta de participación ciudadana** de los involucrados en los proyectos ha provocado el rechazo de algunos sectores de la ciudadanía, por lo que debieran ser objeto de consenso con la sociedad en general a fin de pactar acuerdos que den **solución a los problemas exógenos que producirá el proyecto**.
-
- En ninguno de los casos estudiados se tuvo acceso a la información financiera negociada. Lo anterior impidió tener el contexto financiero real requerido para el análisis integral del proyecto.
-

Recomendaciones

- **Lograr una mayor cohesión interinstitucional** a través de la aplicación de la *Metodología para Planificación Estratégica Institucional con Enfoque de Resultados*, de la Secretaría de Coordinación General del Gobierno.
-
- Elaborar un Plan de Socialización que incluya **mecanismos de sostenibilidad** con amplia participación. De las socializaciones, tanto en la etapa de diseño como en la ejecución y operación, se debe generar un **Plan Estratégico de Comunicación y de Gestión de Riesgos de la Inversión**.
-
- **Diseñar mecanismos de sostenibilidad** con amplia participación para realizar una revisión social de los proyectos de infraestructura. Esta revisión debiera realizarse desde ángulos diferentes, según tipos de actor, para mostrar sus diversas visiones. De este modo, se podrán incluir sus perspectivas, en caso de ser pertinentes para el proyecto.
-

- 
- Subsanan las debilidades que COALIANZA y la SAPP presentan **en la coordinación de los roles que les corresponden de acuerdo a la Ley de APP.**
-

- Cumplir la Ley de APP incluyendo **a la SAPP en los contratos de APP locales.**
-

- Diseñar y aplicar un Manual de Socialización en la etapa de planificación, ejecución y operación.
-

- **Estandarizar las contrataciones** de acuerdo al Centro de Recursos de Infraestructura de Contratos, Leyes y Reglamentos (PPPIRC) del Banco Mundial, para que el inversionista tenga un marco legal e institucional claro. Es importante mencionar que la UCF, con el apoyo del proyecto UMBRAL, está haciendo este tipo de estandarización a fin de mejorar los procesos de estructuración.
-

- **Aplicar el Estándar CoST – Marco de Divulgación del Banco Mundial – Leyes APP** para mitigar la percepción de la población en relación con la opacidad y secretividad en la ejecución de las APP.
-

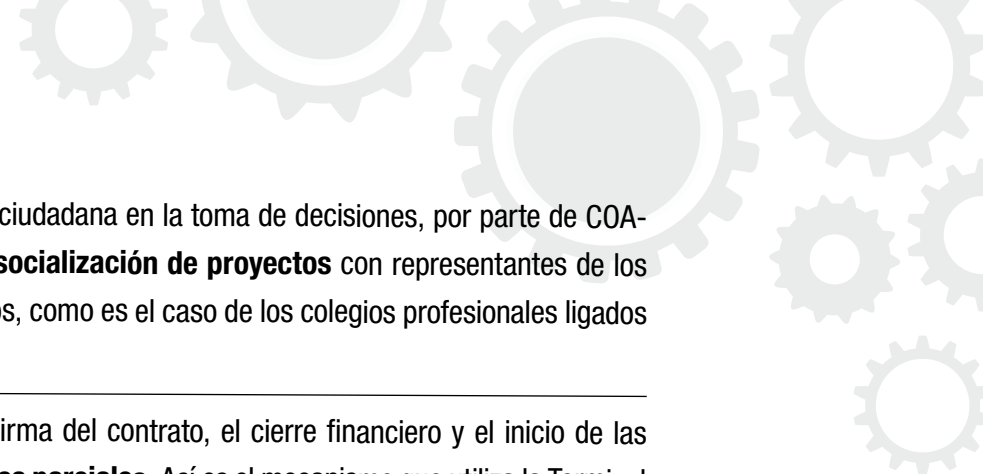
- **Sistematizar las experiencias** para generar manuales de procesos y políticas públicas que permitan tener una **estructura técnica permanente, competente y capacitada** en APP.
-

- **Firmar un convenio con la Comisión Interuniversitaria de Infraestructura** para mejorar la competitividad en logística y transporte. Las universidades ofrecen investigación científica aplicada en infraestructura. El Observatorio Universitario en Ordenamiento Territorial de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras (UNAH) y la Universidad Católica de Honduras (UNICAH Santiago Apóstol de Danlí) tienen una carta de intenciones para desarrollar una comisión en esta línea.
-

- Realizar la buena práctica de **acompañar a las instituciones en la divulgación** de la información en los estudios de aseguramiento posteriores y durante el monitoreo mensual.
-

- **Incorporar en los contratos** del inversionista operador privado la **obligatoriedad de publicar un portal con detalles de las subcontrataciones otorgadas**, sobre todo a las empresas nacionales. Además, en dicho portal, debería de consignarse su porcentaje de participación dentro de la inversión total de la obra y acreditarse el registro de las empresas extranjeras y nacionales en el Comité Intercolegial de Registro y Clasificación de Empresas Constructoras y Consultoras en Ingeniería y Arquitectura (CIRCE).
-

- **Adaptar el Sistema de Información y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión (SISOCS) para APP**, generando un marco y protocolo de divulgación para evitar inconsistencias en la información contenida en los portales.
-

- 
- Establecer, para la participación ciudadana en la toma de decisiones, por parte de COALIANZA, **mesas de consulta y socialización de proyectos** con representantes de los actores directamente involucrados, como es el caso de los colegios profesionales ligados a la industria de la construcción.

 - Para acortar el tiempo entre la firma del contrato, el cierre financiero y el inicio de las obras, **realizar cierres financieros parciales**. Así es el mecanismo que utiliza la Terminal de Contenedores y de Carga de Puerto Cortés: se le va dando en concesión el bien, a medida que se va avanzando en la ejecución de las obras, de acuerdo a la disponibilidad del dinero que se manifiesta en el cierre financiero.

 - Para futuros proyectos bajo la modalidad APP, considerar por parte de COALIANZA la conveniencia de: a) **invertir en diseños con alto grado de precisión**, que ayuda tanto a la entidad contratante como a los oferentes a tener una mejor comprensión del costo del proyecto; o b) **adjudicar el proyecto llave en mano, con cierto grado de incertidumbre transferida al IOP**, incertidumbre que se traduce en mayores costos. Además, en este último caso, los diseños deben ser sometidos a varias instancias de validación.

 - Disminuir el grado de incertidumbre del licitante mediante la inversión de tiempo y recursos en la fase de planeación con el fin de fomentar la participación de nuevos licitantes y promover licitaciones más abiertas.

 - En relación con la **divulgación de la información financiera de los proyectos APP**, asegurar que cubra dos aspectos fundamentales: por un lado, **las inversiones iniciales o referenciales** que comprenden, entre otras, las destinadas a la infraestructura, a construir, reconstruir, ampliar, sustituir o mejorar según corresponda; y, por el otro, las **proyecciones de los ingresos y gastos de operación y mantenimiento**. Sobre el particular, al inicio de cada ejercicio fiscal, divulgar la información financiera del ejercicio fiscal anterior, ya se trate de inversiones iniciales o de ingresos devengados y gastos de operación y mantenimiento incurridos, conforme a la etapa de ejecución en la que se encuentre el proyecto.



Executive Summary

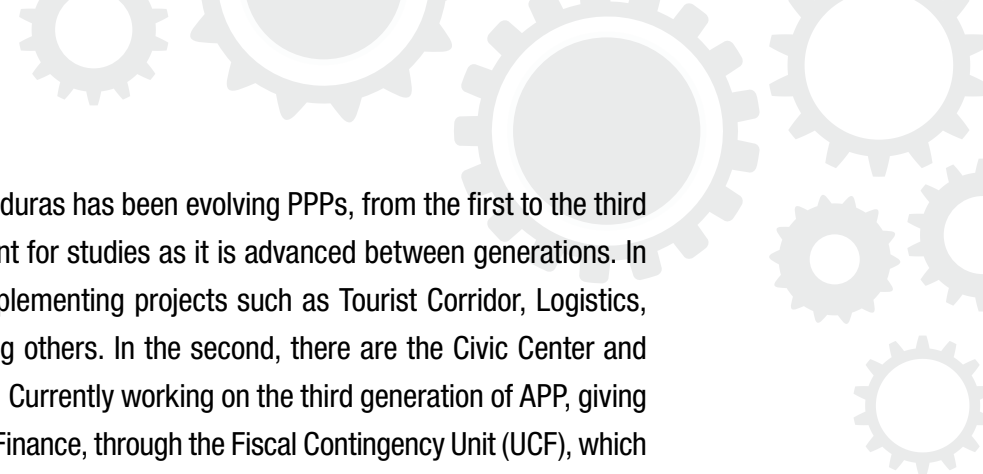
Introduction

In February 2017, CoST Honduras began the Third Assurance, which is a pilot study of CoST International that includes a sample of seven projects. Of these, five have been carried out under the model of Public - Private Alliance (PPPs). Its structuring has been managed by the Commission for the Promotion of Public - Private Partnerships (COALIANZA) and its monitoring by the Superintendency of Public Private Partnerships (SAPP). Of the two projects completing the list, one of them is co-financed by the European Investment Bank and the Central American Bank for Economic Integration (CABEI), while the other is financed by the Inter-American Development Bank (IDB).

This report explains the importance of Public - Private Partnerships in the country, as well as the comparison between the management cycle of a traditional public investment project and a PPP project; In addition the methodology and procedures used for this assurance process are presented. There is also a comparative analysis of the projects from a quantitative and qualitative perspective. Following are the main findings and results of this analysis, according to the level of disclosure of the key information, according to the stage of development of the project, the eligibility index to develop the project by PPP and according to its efficiency and effectiveness to hierarchize, the level of care that each one requires. Finally the conclusions and recommendations of this Third Assurance Process are extracted.

PPP also include traditional cycles CoST², includes Structuring Financial Model, Operation, Maintenance, assignment or transfer and termination. The structuring of the financial model corresponds to the cash flows both during the construction of the works and in the stage of operation. As for the operation, and maintenance, this means in the case of a road, that it must maintain an optimal level of service during the time of the concession, but in any case better. For the assignment of contract, it corresponds to the reasons that motivated it, as well as the technical, financial and legal capacity of the assignee. While the Termination, includes the breaches of both the concessionaire and the public authority.

² CoST's traditional cycles: Planning, Procurement, Contracting, Contract management and Execution.




It is important to point out that in Honduras has been evolving PPPs, from the first to the third generation, with a greater requirement for studies as it is advanced between generations. In 2012, began the first generation, implementing projects such as Tourist Corridor, Logistics, Container and Cargo Terminal, among others. In the second, there are the Civic Center and the Bus Terminal and Market of Danlí. Currently working on the third generation of APP, giving greater prominence to the Ministry of Finance, through the Fiscal Contingency Unit (UCF), which is developing process manuals, investment comparator analysis and eligibility index. This is supported by the MCA - Honduras Threshold Program, which also cooperates with INSEP in the creation of the entity's Concession Unit. Currently, this program performs a Diploma in Public - Private Partnerships, to train officials involved in this type of projects.

Methodology for carrying out the study

The methodology in this Third Study Assurance resorted to schemes used by many successful PPP programs that provide "appraisal criteria" in order to improve the processes involved. In order to carry out this section, it was made use of the Project Dissemination Framework of the Public-Private Partnerships of the World Bank Group - CoST, as well as the PPP Reference Guide prepared jointly by the World Bank, the Asian Development Bank (ADB) and the Inter-American Development Bank (IDB); The methodology of the Eligibility Index of the Technological Institute of Monterrey - IDB and the laws applicable to this type of projects in Honduras.

The analysis initially includes a basic assessment of environmental, social, gender and disaster risk management safeguards, followed by a Cost - Benefit analysis to determine whether or not to implement the project, as well as the analysis of the Eligibility Index that values Qualitatively the potential of a project to be implemented under the modality of public private partnership. It should be pointed out here that, since the information concerning financial models was not available, it was impossible to carry out the analysis of the Value for Money, whose objective is to quantitatively compare the desirability of carrying out a project through a traditional modality Or through a public private partnership. Finally an analysis is made for sustainable territorial development. With this we seek to contribute to the management of the entities involved in PPPs (COALIANZA, SAPP and UCF).

On the other hand, as a pilot in APP global CoST, as mentioned above, it was designed a check matrix Disclosure of key information project, which besides the traditional cycles CoST includes Processes typical of PPPs. This instrument is subdivided into two major stages; - **disclosure prior to acquisitions and post-acquisitions**-. The first includes the planning and procurement phase; And in the second stage, includes the Structuring of the Financial Model, Contracting, Contract Management, Operation, Maintenance, Assignment or Transfer and Termination of



Contract. An instrument was proposed, which will integrate the data point of the CoST Standard for traditional projects, plus what is stipulated in the applicable laws of the country and what is suggested in the World Bank Data Standard Dissemination Framework. This resulting disclosure framework we call CoST - BM - APP Laws, includes 130 data points. However, for the purposes of this assurance only the 66 data points of the CoST standard applicable to traditional projects were verified, since it was the disclosure framework under which an agreement was signed between CoST - Honduras and COALIANZA, the latter being the largest Amount of documents must be disclosed. It is important to mention that COALIANZA, for its part, adopted the model of the verification matrix CoST - BM - APP Laws, which includes the 130 data points, as its framework for disclosure of APP projects of this third assurance. This reflects their commitment to transparency.

Conclusions and recommendations

Conclusions

- It is a **pilot study** worldwide CoST

- The verification matrix designed from the CoST Standard - Disclosure Framework CoST - World Bank, has **130 data points**. COALIANZA has started the application, this reflects their **prospection to towards transparency**.

- The SAPP must **disclose** regarding **breaches of contracts** to close the gap with Disclosure Framework CoST - World Bank

- The need to **improve on Structuring** of projects

- **Universities have Interest to contribute** to the **development of country** to generate scientist research applied, contributing to planning, monitoring and evaluation of projects or supporting their development logistic

- **Lack of capacity and financial of Municipalities**, to track projects

- The Socialization did **not entail processes of feedback** from other actors, which has generated some **nonconformities to the citizens**.

- **Contracts have different formats**, making it **difficult to revision**, which causes during the stage of acquisition, that the investor has to invest more time in analysis risk and some cases assume a higher risk premium.

- Contracts have **different formats** and **no standardized clauses** which make difficult for parties to revise it and analyse risk allocation.
-

- Population **perception of opacity and secrecy** in the implementation of PPPs
-

- Risk of delay in the execution of Complementary Works by the National and Local Government
-

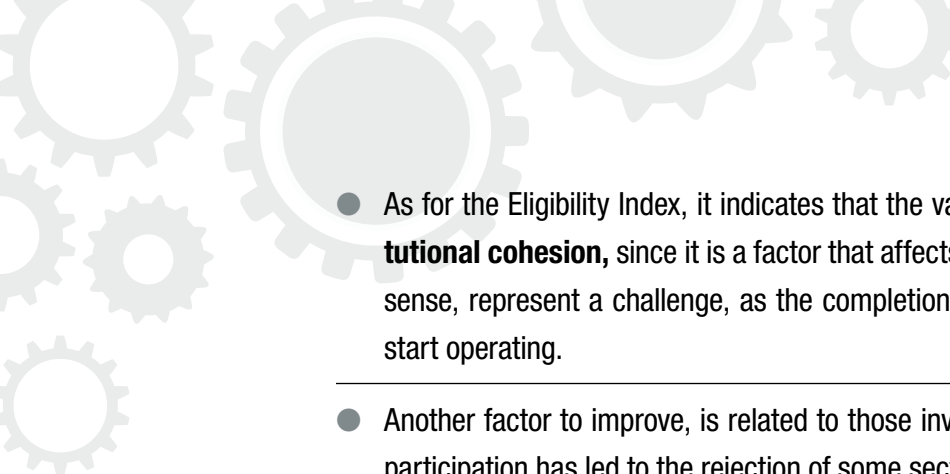
- In this assurance was **provided the matrix of verification of the information disclosed to the institutions** in an attempt to be completed in the portals the missing information, this was a new practice implemented that had an excellent result, since it provided an accompaniment to the institutions, By knowing how each data point is evaluated, the impact on the level of disclosure was evident from 21.6% to 85.3%
-

- **Assignment of structuring to Trust doesn't institutionally strengthen COALIANZA.** The Law on Promotion of PPP contained in Legislative Decree No 143-2010 published in the Official Gazette on September 16, 2010, establishes in Article 2 "Definitions" that COALIANZA is the institution of the State in charge of managing, and Promote projects and processes to carry out public-private partnerships. Likewise, Article 13 "Functions of the Commission for the Promotion of Public Private Partnerships (COALIANZA) establishes that one of its functions is to exclusively manage the contracting processes that allow private public participation in the execution, development And administration of public works and services of interest to the State, at both national and local levels. If the regulatory framework was instituted in 2010 with the Law referred to here, the role of structurer of the project granted by COALIANZA to a trust bank, through a trust in 2013, would be in contravention of the provisions of the law, But not in its role of administrator of financial resources.
-

- **The participation of the SAPP by the Contracts is limited.** According to the Contracts, the Government Civic Center (CCG) and the Container Terminal, in relation to the participation of the SAPP, indicates that this entity will enter until the stage of operation, in the case of the GCC and a role only as sanctioning in The Container Terminal. COALIANZA and the SAPP were consulted about this conception in the structuring stage, since according to law the SAPP should be establish rules, regulation, Supervise, Inspect and Sanction, within the competencies attributed in the Law. COALIANZA responded that each contract model is defined differently, and the SAPP is in accordance with this modality. However SAPP has been integrated into these projects on its own.
-

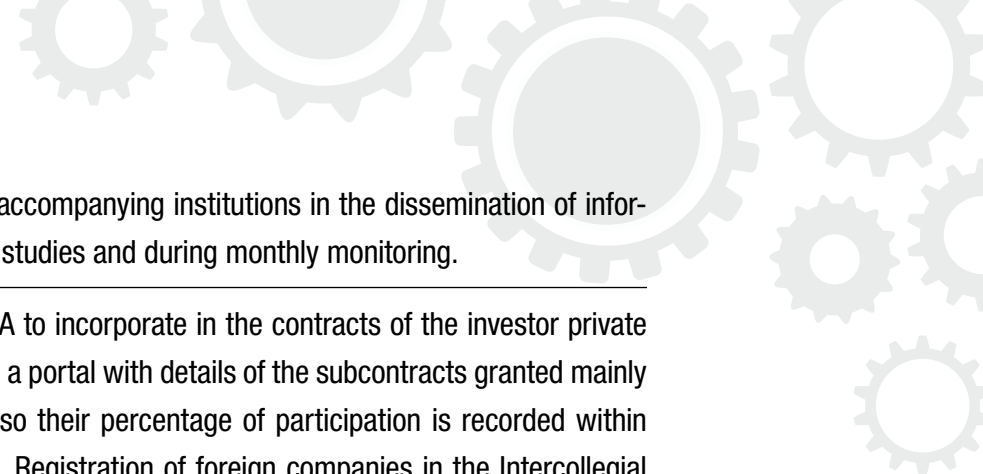
- Void in the law by allowing projects to start without having made the financial closure and without all the designs made.
-

- Some professional **associations** (CIMEQH, CICH and CAH) said their **observations** were **not taken into account**.
-

- 
- As for the Eligibility Index, it indicates that the variables **to be improved** are **interinstitutional cohesion**, since it is a factor that affects the solution to a public problem; in this sense, represent a challenge, as the completion of the works is vital for the projects to start operating.
 - Another factor to improve, is related to those involved in the projects, the lack of citizen participation has led to the rejection of some sectors of citizenship, so they should be the object of consensus with society in general, in order to reach agreements To solve the exogenous problems that the project will produce.

Recommendations

- Achieve greater interinstitutional cohesion through the application of the Methodology for Strategic Institutional Planning with Results Approach of the General Coordination Secretariat of the Government
- Need to design and implement a Socialization Manual.
- Socialization plan that includes sustainability mechanisms with broad participation. Of the socializations both in the design stage and in the execution and operation, a Strategic Communication and Risk Management Plan of the investment must be generated.
- COALIANZA and SAPP must **assume the roles according to the APP Law**
- APP enforce the law by **including in local PPP contracts to the SAPP**
- Design and implement a Socialization Manual in the Planning and Execution stage
- Standardize procurement under the World Bank's Contract Infrastructure, Law and Regulation (PPPIRC) Resource Center, so the investor has a clear legal and institutional framework. It is important to mention that the UCF with the support of the UMBRAL project, are doing this type of standardization, to improve the structuring processes.
- Apply the CoST Standard - World Bank Disclosure Framework - PPP Laws, to mitigate the population perception of opacity and secrecy in the implementation of PPPs
- Systematize experiences and elaborate process manuals that generate a permanent, competent technical structure, capable of structuring PPP projects.
- Sign an agreement with the Interuniversity Commission of Infrastructure for competitiveness in Logistics and Transport. The universities offer applied scientific research in infrastructure, the University Observatory in Territorial Planning of the UNAH and the UNICAH Santiago Apostle of Danlí, have a letter of intentions to develop this commission

- 
- Implement this good practice of accompanying institutions in the dissemination of information in subsequent assurance studies and during monthly monitoring.
-
- It is recommended to COALIANZA to incorporate in the contracts of the investor private operator, the obligation to publish a portal with details of the subcontracts granted mainly to national companies, where also their percentage of participation is recorded within the total investment of the work, Registration of foreign companies in the Intercollegial Committee for Registration and Classification of Construction Companies and Consultants in Engineering and Architecture (CIRCE).
-
- Adapt SISOCS to PPP, generating a framework and protocol of disclosure, thus avoiding inconsistencies in the information contained in the portals.
-
- With regard to citizen participation in decision-making, it recommends to COALIANZA the establishment of consultation and socialization tables for projects with representatives of the actors directly involved, such as professional associations linked to the construction industry.
-
- To shorten the time between the signing of the contract, the financial closure and the beginning of the works, partial financial closures should be made, such as the mechanism that has the Container and Cargo Terminal of Puerto Cortés. Where it is given in concession of the good, as progress is made in the execution of the works, and according to the availability of money that manifests itself in the financial closure.
-
- Design sustainability mechanisms with broad participation, to carry out a social review of infrastructure projects, from different angles, according to types of actor, to show their
-
- It is recommended that COALIANZA for future PPP projects should be asked to: a) Invest in designs with a high degree of accuracy, which will help both the contracting entity and the bidders to have a better understanding of the cost of the project or, B) Adjudicate the turnkey project, with some degree of uncertainty transferred to the IOP, uncertainty that translates into higher costs. In addition, in the latter case, designs must be submitted to several validation instances.
-
- It is in the early stages of planning when the greatest investment savings can be generated. The time and resources invested in the solution to be implemented as the high level of detail of the design decrease the degree of uncertainty. Uncertainty as stated above usually translates into higher costs.
-

Contenido

Resumen ejecutivo.....	v
Introducción	v
Metodología para la realización del estudio.....	vi
Conclusiones y recomendaciones	vii
Executive Summary	xxii
Introduction	xii
Methodology for carrying out the study.....	xiii
Conclusions and recommendations.....	xiv
Siglas y acrónimos.....	xxiii
1. Introducción.....	1
1.1 Importancia de las APP en la inversión en infraestructura pública de Honduras.....	2
1.2 Comparación del ciclo de gestión entre un proyecto tradicional y una Alianza Público – Privada (APP)	3
2. Metodología para la realización del Estudio.....	5
3. Etapas del estudio	7
3.1 Verificación del cumplimiento del estándar de datos de infraestructura pública	7
3.2 Identificación de temas de interés potencial	7
3.3 Revisión detallada de una muestra de proyectos.....	8
4. Selección y ubicación de los proyectos	9

5. Evaluación comparativa de los proyectos..... 12

5.1 Nivel de divulgación de la Información Clave del Proyecto (ICP).....	12
5.1.1 Procedimiento de verificación de información.....	12
5.1.2 Medición del nivel de divulgación.....	14
5.2 Etapa de desarrollo del proyecto.....	17
5.2.1 Planificación.....	17
5.2.2 Adquisición.....	18
5.2.3 Contratación.....	19
5.2.4 Estructuración del modelo financiero.....	20
5.2.5 Gestión de los contratos.....	20
5.2.6 Ejecución de la obra.....	22
5.2.7 Operación.....	22
5.2.8 Mantenimiento.....	23
5.2.9 Cesión o transferencia.....	23
5.2.10 Rescisión.....	24
5.3 Análisis comparativo de la APP: aplicación del Índice de Elegibilidad.....	24
5.4 Análisis de eficiencia y eficacia de los proyectos.....	25

6. Hallazgos y recomendaciones..... 28

6.1 Hallazgos.....	28
6.1.1 Centro Cívico Gubernamental (CCG).....	28
6.1.2 Terminal de Contenedores y de Carga.....	29
6.1.3 Corredor Turístico.....	30
6.1.4 Aeropuerto de Palmerola.....	31
6.1.5 Terminal de Buses y Mercado de Danlí.....	33
6.1.6 La Entrada – Santa Rosa de Copán.....	34
6.1.7 CA-1, Júcaro Galán – El Tránsito.....	35
6.2 Recomendaciones.....	35
6.2.1 Centro Cívico Gubernamental.....	35
6.2.2 Terminal de Contenedores y de Carga.....	36
6.2.3 Corredor Turístico.....	36
6.2.4 Aeropuerto de Palmerola.....	37
6.2.5 Terminal de Buses y Mercado de Danlí.....	37
6.2.6 CA-4, La Entrada – Santa Rosa de Copán.....	38
6.2.7 CA-1, Júcaro Galán – El Tránsito.....	38

7. Conclusiones y recomendaciones..... 39

7.1 Conclusiones.....	39
7.2 Recomendaciones.....	41

Anexos..... 45

Anexo 1. Matriz de Verificación de la Divulgación del Estándar CoST – Marco de Divulgación del Banco Mundial – Leyes APP.....	45
Anexo 2. Metodología del Índice de Elegibilidad.....	48
Anexo 3. Marco legal y regulatorio de las Alianzas Público-Privadas en Honduras.....	50
Marco legal y regulatorio de la etapa de adquisición de los proyectos de Alianza Público – Privada.....	52

Anexo 4. Marco Institucional de las APP en Honduras	63
De la Ley de Promoción de Alianzas Público-Privadas:.....	63
Del Reglamento General de la Ley de Promoción de Alianzas Público-Privadas:.....	66

Bibliografía..... 69

Documentos de referencia	72
1. Centro Cívico Gubernamental.....	72
2. Terminal de Buses y Plaza Comercial Municipal de Danlí, El Paraíso.....	74
3. Terminal de Contenedores y de Carga de Puerto Cortés.....	75
4. Aeropuerto de Palmerola.....	78
5. Corredor Turístico	80

Índice de tablas

Tabla 1. Comparación entre un proyecto tradicional y una APP	4
Tabla 2. Metodología de evaluación de la gestión de los proyectos de APP	6
Tabla 3. Lista de proyectos APP objeto de aseguramiento.....	10
Tabla 4. Lista de proyectos tradicionales objeto de aseguramiento	11

Índice de gráficos

Gráfico 1. Origen de los fondos (según datos de los portales de SISOCS y CoST-Coalianza, feb. 2017).....	2
Gráfico 2. Inversión APP según actividad (datos de los portales de SISOCS y CoST-Coalianza, feb. 2017).....	3
Gráfico 3. Número de proyectos APP (según su actividad)	3
Gráfico 4. Cronología de la divulgación de ICP	14
Gráfico 5. Nivel de divulgación de la ICP según proyecto.....	15
Gráfico 6. Nivel de divulgación de la ICP según entidad	15
Gráfico 7. Comparativo según etapa de gestión entre Estándar CoST y Estándar combinado	16
Gráfico 8. Comparativo según entidad entre Estándar CoST y Estándar combinado	17
Gráfico 9. Tipologías de APP de acuerdo a la distribución de responsabilidades entre el ente público y el privado	18
Gráfico 10. Comparativo entre empresa que expresaron interés y las que participaron en el proceso del concesionario.....	18
Gráfico 11. Comparativo entre empresa que expresaron interés y las que participaron en el proceso del Supervisor.....	19
Gráfico 12. Plazo en meses entre aviso de expresión de interés y firma del contrato.....	19
Gráfico 13. Inversión referencial (millones de US\$)	20
Gráfico 14. Plazo en meses entre firma del contrato y cierre financiero	21
Gráfico 15. Plazo en meses entre cierre financiero e inicio de obras	21
Gráfico 16. Plazo en meses entre firma del contrato e inicio de obras.....	22
Gráfico 17. Plazo en meses entre aviso de expresión de interés e inicio de la explotación	23
Gráfico 18. Índice de Elegibilidad	25
Gráfico 19. Jerarquización de la atención en los proyectos	27

Siglas y acrónimos

ADASA	Autopistas del Atlántico S.A. de C.V.
AHAC	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil
AHROCAFE	Asociación Hondureña de Productores de Café
ASJ	Asociación para una Sociedad más Justa
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
CHICO	Cámara Hondureña de la Industria de la Construcción
CICH	Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras
COALIANZA	Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada
CoST	Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción
DPTME	Dirección Presidencial de Transparencia y Modernización del Estado
EA	Entidades de Adquisición
ECA	Equipo de Consultores de Aseguramiento
EROC	Espacio Regional de Occidente
GMS	Grupo Multisectorial (máxima autoridad de CoST en Honduras)
GSIP	Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva
IAIP	Instituto de Acceso a la Información Pública
IOP	Inversionista Operador Privado
ICP	Información Clave de Proyecto
INSEP	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos
INVEST-HN	Inversión Estratégica de Honduras
SAPP	Superintendencia de Alianzas Público Privadas
SEFIN	Secretaría de Finanzas
SISOCS	Sistema de Información y Seguimiento a Obras y Contratos de Supervisión
SCGG	Secretaría de Coordinación General del Gobierno
UCF	Unidad de Contingencias Fiscales de la Secretaría de Finanzas
UE	Unidad Ejecutora



1. Introducción

La Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción (CoST, por sus siglas en inglés) es un programa internacional dirigido a los países que desean adherirse de forma voluntaria al mismo y que buscan mejorar el valor del dinero que se invierte en la infraestructura pública, a través de una mayor transparencia y rendición de cuentas en la ejecución de los proyectos de construcción.

El Programa CoST, a nivel internacional, ha definido tres procesos que debe seguir todo programa nacional:

- **Divulgación.** CoST requiere que las entidades responsables de los procesos de adquisición en el país publiquen una cantidad limitada de información clave en las etapas seleccionadas del ciclo de proyecto (divulgación proactiva) y dar acceso a otra información relevante de los proyectos, a solicitud de los interesados (divulgación reactiva).
- **Aseguramiento.** CoST evalúa la credibilidad de los resultados de divulgación de información y contribuye a interpretar los mensajes de interés para los principales actores clave del sector. Al ser llevado a cabo por un equipo o entidad independiente, abarca dos niveles de revisión: por una parte, a nivel de sector o entidad de adquisición, se revisa la integridad y exactitud de la información divulgada y las características generales de desempeño; y por otra, a nivel de proyecto, se constituye en una pequeña muestra aleatoria de proyectos para la cual se resaltan los asuntos que pueden ser potencialmente preocupantes para los actores clave del sector.
- **Demanda ciudadana de rendición de cuentas.** CoST promueve el involucramiento ciudadano con el objetivo de que los diferentes grupos de interés y los beneficiarios de los proyectos utilicen la información divulgada y monitoreen a nivel local las recomendaciones emitidas por CoST y/o desarrollen sus propios procesos de auditoría social.

En febrero de 2017, CoST Honduras dio inicio al Tercer Aseguramiento. Este es un estudio piloto de CoST Internacional que incluye una muestra de siete proyectos, cinco con Alianza Público-Privada (APP), gestionada su estructuración por la Comisión para la Promoción de la

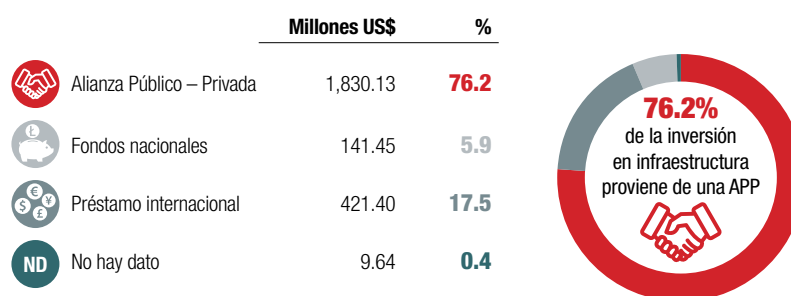
Alianza Público–Privada (COALIANZA) y su seguimiento por la Superintendencia de Alianza Público Privada (SAPP). Dos proyectos más completan la lista: uno de ellos es cofinanciado por el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE); y el otro corresponde a un financiamiento del BID.

Este informe expone la importancia de las APP en el país, así como la comparación entre el ciclo de gestión de un proyecto tradicional de inversión pública y uno con APP; además, incluye la metodología y procedimientos utilizados para este proceso de aseguramiento. También hace un análisis comparativo de los proyectos desde una perspectiva cuantitativa y cualitativa; presenta los principales hallazgos y resultados de este análisis, de acuerdo al nivel de divulgación de la información clave según etapa de desarrollo del proyecto, el Índice de Elegibilidad para desarrollar el proyecto por APP y según su eficiencia y eficacia para jerarquizar el nivel de atención que requiere cada uno de ellos; y, finalmente, plantea las conclusiones y recomendaciones de este proceso denominado Tercer Aseguramiento.

1.1 Importancia de las APP en la inversión en infraestructura pública de Honduras

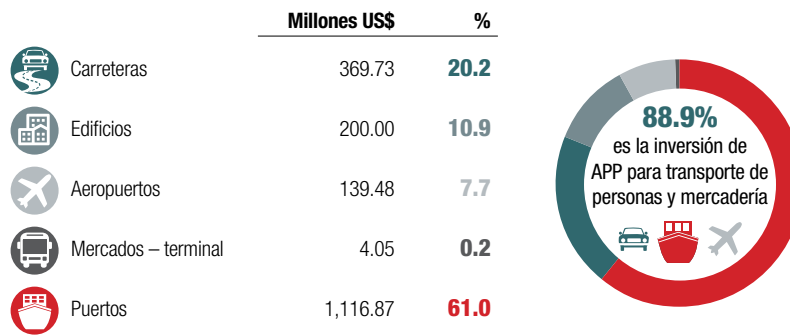
Con las APP se busca reducir la brecha de la inversión requerida en infraestructura. A partir de 2012 en Honduras la inversión en APP triplica a la realizada en proyectos de inversión pública, faltando aún los que se encuentran en cartera y no están divulgados en el portal CoST – COALIANZA. Las siguientes gráficas corresponden al primer monitoreo mensual de CoST-Honduras, realizado en febrero de 2017, tomando en cuenta la información divulgada de 655 proyectos en los portales SISOCS y CoST – COALIANZA.

Gráfico 1. Origen de los fondos (según datos de los portales de SISOCS y CoST-Coalianza, feb. 2017)



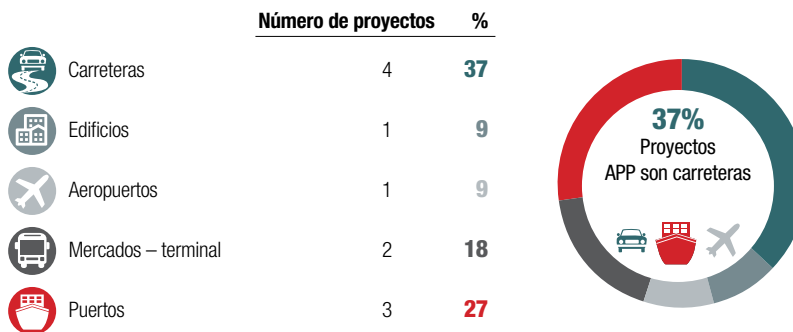
Según su actividad, el 89% de la inversión en APP corresponde a logística para el transporte de mercaderías y personas, principalmente en puertos y carreteras. Esto evidencia la estrategia gubernamental de convertir al país en un referente logístico.

Gráfico 2. Inversión APP según actividad (datos de los portales de SISOCS y CoST-Coalianza, feb. 2017)



De acuerdo al número de proyectos APP según su actividad, el 37% de los mismos son carreteras.

Gráfico 3. Número de proyectos APP (según su actividad)



1.2 Comparación del ciclo de gestión entre un proyecto tradicional y una Alianza Público – Privada (APP)

Una APP, además de incluir los ciclos tradicionales de CoST, incluye la estructuración del modelo financiero, operación, mantenimiento, cesión o transferencia, y rescisión de contrato. La estructuración del modelo financiero corresponde a los flujos de efectivo tanto durante la construcción de las obras como en la etapa de operación. La operación y el mantenimiento se refieren a que, por ejemplo, en el caso de una carretera, esta debe mantener un nivel de servicio óptimo durante el tiempo de la concesión. La cesión de contrato corresponde a las causas que la motivaron, así como la capacidad técnica, financiera y legal del cesionario. En la rescisión se incluyen los incumplimientos tanto del concesionario como de la autoridad pública.

Tabla 1. Comparación entre un proyecto tradicional y una APP

Proyecto tradicional	Proyecto APP
Planificación	Planificación
Adquisición	Adquisición
	Estructuración del modelo financiero
Contratación	Contratación
Gestión de los contratos	Gestión de los contratos
Ejecución de las obras	Ejecución de las obras
	Operación
	Mantenimiento
	Cesión o transferencia
	Rescisión

Es importante indicar que en el país las APP han venido evolucionando: de la primera hasta la tercera generación, con un mayor requerimiento de estudios a medida se avanza entre generaciones. Iniciando en 2012, la primera generación se corresponde con proyectos como el Corredor Turístico, el Corredor Logístico, Terminal de Contenedores y de Carga, entre otros. En la segunda generación están el Centro Cívico Gubernamental y la Terminal de Buses y Mercado de Danlí. Actualmente se está trabajando en la tercera generación de APP, dándole un mayor protagonismo a la Secretaría de Finanzas, a través de la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF), la cual está elaborando manuales de procesos, análisis de comparador de inversión e Índice de Elegibilidad. Todo ello con el apoyo del Programa Umbral de la MCA – Honduras, la cual también coopera con la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) en la creación de la Unidad de Concesiones de dicho ente. Actualmente, este programa realiza un Diplomado en Alianzas Público – Privadas para formar funcionarios involucrados en este tipo de proyectos.



2. Metodología para la realización del Estudio

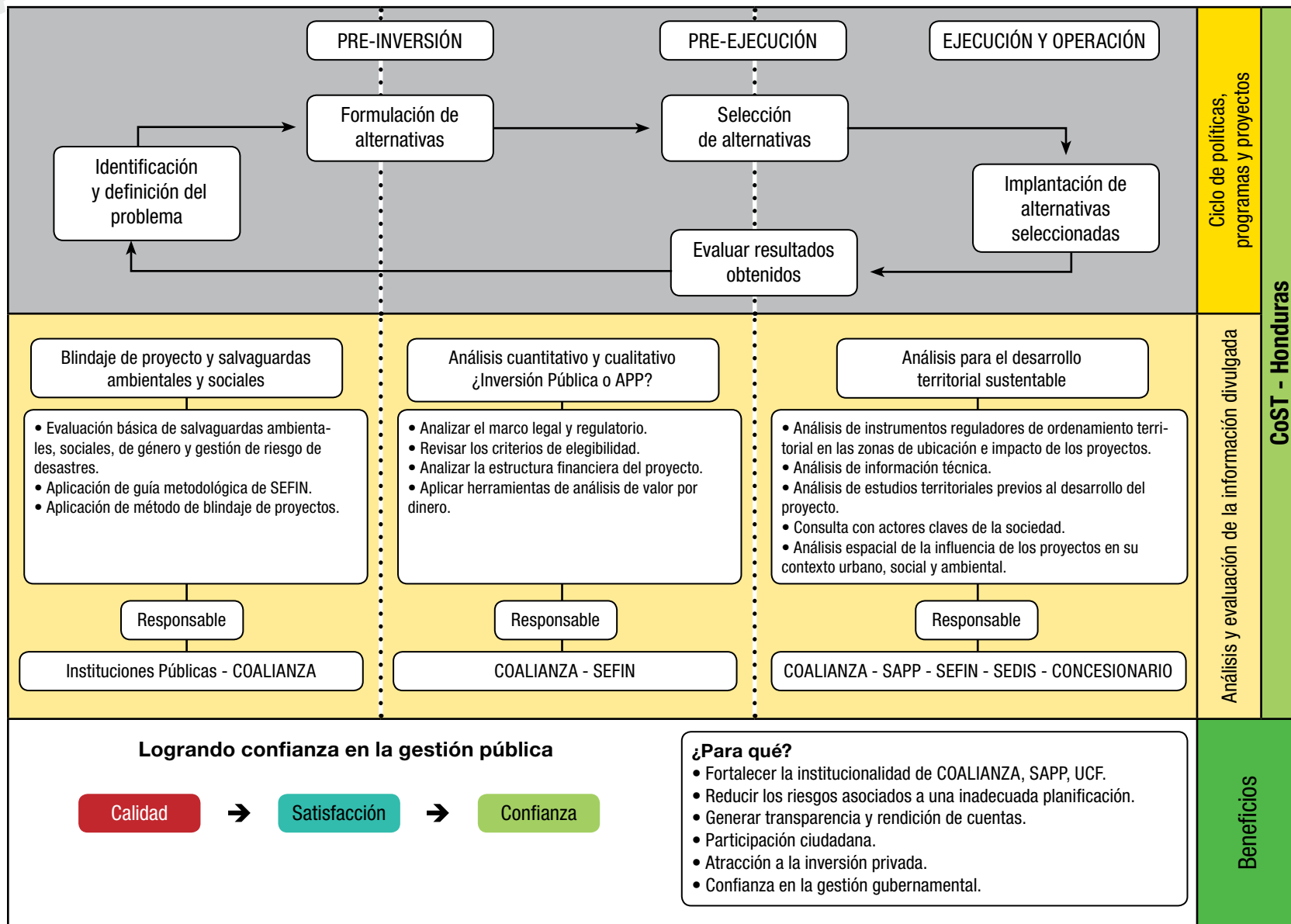
La metodología en este Tercer Estudio de Aseguramiento recurrió a esquemas utilizados por muchos programas APP exitosos que establecen “criterios de evaluación” (appraisal criteria) con el fin de mejorar los procesos que conllevan. Para realizar este apartado se hizo uso del Marco para la Divulgación de Proyectos de las Asociaciones Público–Privadas del Grupo Banco Mundial – CoST, así como de la Guía de Referencia de APP elaborada en conjunto por el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); además, se tuvo en cuenta la metodología del Índice de Elegibilidad del Instituto Tecnológico de Monterrey – BID y las leyes aplicables a este tipo de proyectos en Honduras.

El análisis incluye inicialmente una evaluación básica de salvaguardas ambientales, sociales, de género y de gestión de riesgos de desastres. Seguidamente se incluye un análisis costo – beneficio para determinar la conveniencia de implementar o no el proyecto, así como un análisis del Índice de Elegibilidad que valora cualitativamente el potencial de un proyecto para ser implementado bajo la modalidad de asociación público privada. Es oportuno referir aquí que, al no disponer de la información concerniente a los modelos financieros, resultó imposible llevar a cabo el análisis del valor por dinero, cuyo objetivo es comparar cuantitativamente la conveniencia de llevar a cabo un proyecto a través de una modalidad de contratación tradicional o mediante una asociación público privada. Finalmente se hace un análisis para el desarrollo territorial sustentable. Con esto se busca contribuir con la gestión de los entes involucrados en las APP (COALIANZA, SAPP y UCF).

Al ser un proyecto piloto a nivel internacional de CoST, se adecuó el Manual de Aseguramiento para evaluar Alianzas Público – Privadas (APP). El mismo se integra además con herramientas y procesos enfocados hacia el desarrollo de una infraestructura sustentable, verificando la aplicación de buenas prácticas de gestión institucional y de políticas de salvaguardas ambientales, sociales, gestión de riesgo, pueblos indígenas y de género, a lo largo del ciclo de gestión de los proyectos.

También se incluyeron los formatos de matriz de divulgación adecuada a APP, combinando el estándar CoST – BM – Leyes APP (ver anexo 1). Luego se socializó la metodología con las entidades, una vez que fue aprobado por el GMS. A continuación, se presenta el marco conceptual de la metodología de evaluación de la gestión de los proyectos APP.

Tabla 2. Metodología de evaluación de la gestión de los proyectos de APP



3. Etapas del estudio

3.1 Verificación del cumplimiento del estándar de datos de infraestructura pública

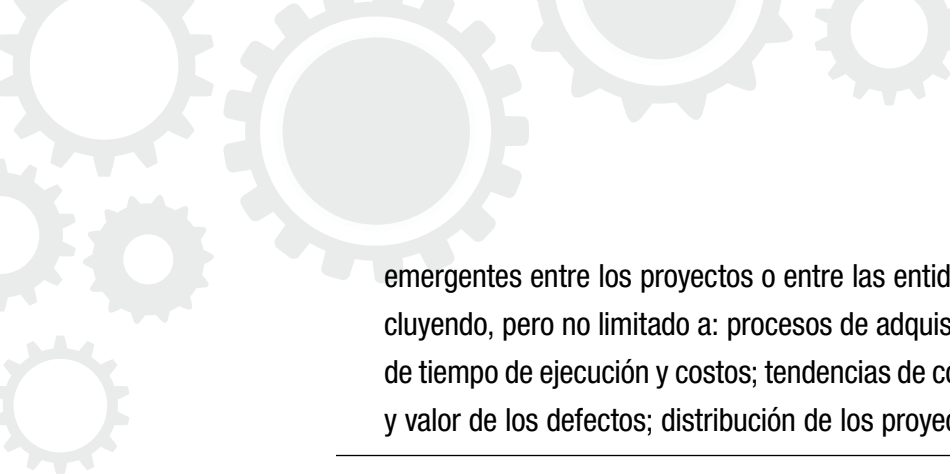
Se desarrolló una matriz de divulgación adecuada a las APP, combinando el Estándar CoST – BM – Leyes APP, para una verificación lo más detallada posible, en las diferentes etapas del estudio, de los siguientes elementos:

- Información divulgada públicamente mediante el SISOCS, portal CoST – COALIANZA y SAPP (entre otros sistemas relevantes), identificando si la información divulgada está completa y es correcta, contrastando la misma con los registros originales y evaluando su nivel de precisión.
- Comparación con otras fuentes de la información divulgada por las entidades de adquisiciones (por ejemplo, los registros o documentación del supervisor y / o contratistas, o la revisión de diversos sistemas de información). En algunos casos fue necesario realizar un examen más detenido de otros documentos, incluyendo variaciones, reclamos, registros de pago e informes de avance, con el fin de verificar las razones de los aumentos en el costo o en el tiempo.

3.2 Identificación de temas de interés potencial

Se realizó una investigación exhaustiva, con la matriz integral del proyecto aplicada a cada una de las fases, desde la planificación hasta la operación del proyecto. El objetivo fue focalizar los temas de interés o de preocupación general, tomando en cuenta que:

- estas inquietudes pueden estar relacionadas con el costo y la calidad de la construcción y con si los cambios del proyecto están debidamente justificados, entre otros temas emergentes de interés;
- el análisis del contenido de la información de los proyectos tiene como objetivo hacer énfasis en potenciales problemas u observaciones respecto a rendimiento u otros temas



emergentes entre los proyectos o entre las entidades de adquisiciones participantes (incluyendo, pero no limitado a: procesos de adquisición y niveles de competencia; excesos de tiempo de ejecución y costos; tendencias de costo promedio y comparaciones; número y valor de los defectos; distribución de los proyectos y actividad de gastos, entre otros).

3.3 Revisión detallada de una muestra de proyectos

Basado en las conclusiones y recomendaciones de las etapas previas, se realizó un examen más detallado de los proyectos en etapa de ejecución en los que uno o más de los indicadores de desempeño fueran débiles. A tal efecto:

- Se identificó el enfoque y alcance de la revisión, de tal forma que se pudiera detectar el problema más relevante del proyecto. El enfoque incluyó todo el proyecto y todos sus contratos, con el análisis general de la información clave. En algunos casos fue necesario centrar la atención en un aspecto o fase específica, realizando un análisis más detallado, y requerir toda la información adicional disponible en ese aspecto.
 - Se solicitó información adicional de los proyectos cuando fue necesario, para llevar a cabo un análisis más profundo de los temas de preocupación. La información solicitada se basó en el enfoque acordado y el alcance de la revisión. La información adicional se solicitó a la entidad de adquisiciones para ser publicada de forma reactiva.
 - Se llevaron a cabo visitas de campo para comprobar que el progreso de la construcción actual y, en algunos casos, de operaciones, sea reflejado con precisión en la información divulgada. Además, esto permitió cotejar la información con los documentos adicionales que solo están disponibles en la oficina de campo. Aunque no fue posible establecer conclusiones firmes sobre la calidad de la construcción, el Equipo de Consultores de Aseguramiento (ECA) fue capaz de extraer algunas observaciones generales.
 - Se resumieron y destacaron los temas de interés, tomando nota de las áreas donde el proyecto es compatible o incompatible con sus objetivos. Además, se hizo énfasis en las principales preocupaciones que puedan ser relevantes para los interesados o que deberían llamar su atención.
-

4. Selección y ubicación de los proyectos

En relación con la selección de los proyectos a asegurar, se aplicaron varios criterios de elegibilidad, entre los que se puede mencionar:

- Proyectos con mayores niveles de inversión.
- Proyectos divulgados en el Sistema de Información y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión (SISOCS) y portal CoST – COALIANZA.
- Importancia para el país.
- Grado de avance en su ciclo de gestión.
- Existencia de proyectos similares.
- Pertinencia con el Plan de Desarrollo Nacional.
- Incorporación a la muestra de dos proyectos solicitados por el Grupo Multisectorial (GMS).
- Un proyecto correspondiente a una APP local, considerándose como muestra de este tipo, ya que muchas municipalidades están optando por esta opción para invertir en sus ejidos.

Con base en los criterios anteriores se seleccionaron los siete proyectos. Estos, de acuerdo a su naturaleza, se agrupan en cuatro dimensiones: aeropuertos, edificaciones urbanas, puertos, y carreteras. Debido a su complejidad y diversidad, se convocó a profesionales de distintas especialidades: financista, APP, ingeniero estructural, en carreteras y aeropuertos, en desarrollo social, ordenamiento y gestión del territorio, desarrollo sustentable y gestión de proyectos, de tal forma que se pueda ofrecer un reporte de alta calidad técnica y de fácil comprensión para el público en general.

Estos proyectos están distribuidos geográficamente en ocho departamentos del país: Valle, Francisco Morazán, El Paraíso, Comayagua, Cortés, Copán, Atlántida y Yoro. Sin embargo, su impacto es a nivel nacional y, en algunos casos, como el de la Terminal de Contenedores y de Carga de Puerto Cortés, incluso regional.

Ilustración 1. Mapa de ubicación de los proyectos objeto del Tercer Aseguramiento



Fuente: elaboración propia.

Tabla 3. Lista de proyectos APP objeto de aseguramiento

Entidad de adquisiciones	Proyecto	Concesionario	Supervisor de obras	Inspector de obras	Banco fiduciario	Inversión referencial (*) (Millones US\$)	Monto supervisión (US\$)	Monto inspector de obras (US\$)	Monto de contrato de fideicomiso
COALIANZA	Terminal de Contenedores y Carga de Puerto Cortés	Operadora Portuaria Centroamericana (OPC)	MB Desarrollos Integrales	TECNISA	FICOHSA	624.37	2,120,110.12	508,219.51	0.37% anual calculado sobre los ingresos brutos obtenidos de la operación mensual de la terminal
	Corredor Turístico	Autopistas del Atlántico S.A. de C.V.	Nippon Koei CO. LTD., Nippon Koei Latin America, Caribbean CO. LTD. y Gabinete Técnico, S.A, de C.V	No aplica	No aplica	162.54	3,310,050.17	No aplica	No aplica
	Terminal de Buses y Mercado de Danlí	Constructora CELAQUE	Consultores de Proyectos S.A. de C.V (COPROSA)	No aplica	No aplica	4.31	174,522.61	No aplica	No aplica

Entidad de adquisiciones	Proyecto	Concesionario	Supervisor de obras	Inspector de obras	Banco fiduciario	Inversión referencial (*) (Millones US\$)	Monto supervisión (US\$)	Monto inspector de obras (US\$)	Monto de contrato de fideicomiso
COALIANZA	Centro Cívico Gubernamental	Desarrolladora y Operadora de Infraestructura de Honduras S. A.	Consorcio TECNISA/ CINSA.	No aplica	LAFISE	176.03	2,282,382.75	No aplica	1.45% de los flujos a ser administrados para el proyecto
	Aeropuerto de Palmerola	Palmerola International Airport S.A. de C.V.	CINSA -Felipe Ochoa y Asociados S.C. (FOA Consultores) y FOA Ingeniería y Servicios S. de R.L. de C.V. (FIS)	No aplica	No aplica	163.64	2,673,669.54	No aplica	No aplica

Fuente: elaboración propia (en ninguno de los casos estudiados se tuvo acceso a la información financiera negociada).

Tabla 4. Lista de proyectos tradicionales objeto de aseguramiento

Entidad de adquisiciones	Proyecto	Ejecutor	Supervisor	Monto ejecución (millones US\$)	Monto supervisión (US\$)
UEBCIE	Construcción Rehabilitación Vial del Corredor de Occidente: Tramo La Entrada - Santa Rosa de Copán	En proceso contratación	En proceso contratación	7.76 (presupuestado)	1,642,632.95 (presupuestado)
INVEST - HN	Rehabilitación Carretera CA-1, Tramo 1, Lote A: Júcaro Galán – El Tránsito (Puente Los Corrales)	ASTALDI SpA	ACI S. DE R.L de C.V, para el Lote A y B	9.12	1,080,680.14

Fuente: elaboración propia.



5. Evaluación comparativa de los proyectos

A partir de la recolección de la información clave de los proyectos objeto de estudio, se generaron gráficos y tablas para las distintas variables de investigación, realizando luego un análisis cualitativo y cuantitativo que ayuda a tener una mejor comprensión de los resultados obtenidos. A continuación se detalla los resultados de los análisis comparativos de los proyectos, de acuerdo a diferentes criterios:

- Nivel de divulgación de la Información Clave del Proyecto (ICP).

- Etapa de desarrollo de los mismos.

- Análisis de la APP: aplicación del Índice de Elegibilidad.

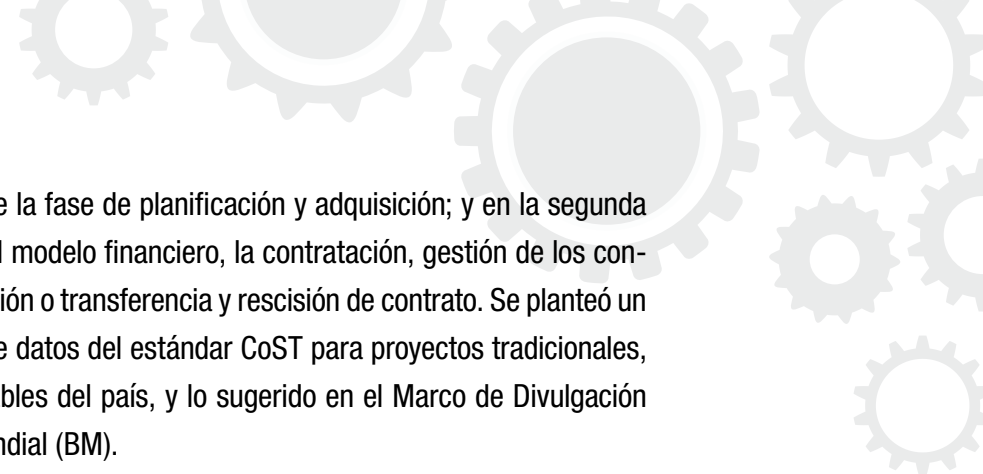
- Análisis de eficiencia y eficacia de los proyectos.

5.1 Nivel de divulgación de la Información Clave del Proyecto (ICP)

5.1.1 Procedimiento de verificación de información

Para definir el nivel de divulgación es necesario analizar la información contenida en los portales de transparencia de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) y de la Superintendencia de la Alianza Público Privada (SAPP), conformando un indicador compuesto del mismo.

Por su estatus de proyecto piloto en APP a nivel global de CoST, se diseñó una matriz de verificación de divulgación de la Información Clave del Proyecto, la cual, además de los ciclos tradicionales de CoST, incluye los procesos típicos de las APP. Este instrumento se subdivide en dos grandes etapas: **la divulgación previa a las adquisiciones y la posterior a las ad-**



quisiciones. En la primera se incluye la fase de planificación y adquisición; y en la segunda etapa se incluye la estructuración del modelo financiero, la contratación, gestión de los contratos, operación, mantenimiento, cesión o transferencia y rescisión de contrato. Se planteó un instrumento que integrara el punto de datos del estándar CoST para proyectos tradicionales, más lo estipulado en las leyes aplicables del país, y lo sugerido en el Marco de Divulgación del Estándar de Datos del Banco Mundial (BM).

El marco de divulgación resultante, que denominamos CoST – BM – Leyes APP, incluye 130 puntos de datos. Sin embargo, para efectos de este aseguramiento solo se verificaron los 66 puntos de datos del estándar CoST aplicables a proyectos tradicionales, ya que fue el marco de divulgación bajo el cual se firmó un convenio entre CoST – Honduras y COALIANZA, siendo esta última la que mayor cantidad de documentos debe de divulgar. Es importante mencionar que COALIANZA, por su parte, adoptó el modelo de la matriz de verificación CoST – BM – Leyes APP, que incluye los 130 puntos de datos, como su marco de divulgación de los proyectos APP de este tercer aseguramiento, lo cual refleja su compromiso hacia la transparencia.

Una vez con la metodología diseñada y, con el propósito de socializarla en conjunto con los objetivos del Tercer Aseguramiento, se llevaron a cabo reuniones con la participación de miembros del Grupo Multisectorial de CoST, con las autoridades superiores de COALIANZA, con la SAPP y con el Equipo de Consultores de Aseguramiento (ECA). Es importante señalar que se dieron varias reuniones, tanto en COALIANZA como en la SAPP, para la revisión conjunta de la matriz de divulgación de la Información Clave del Proyecto.

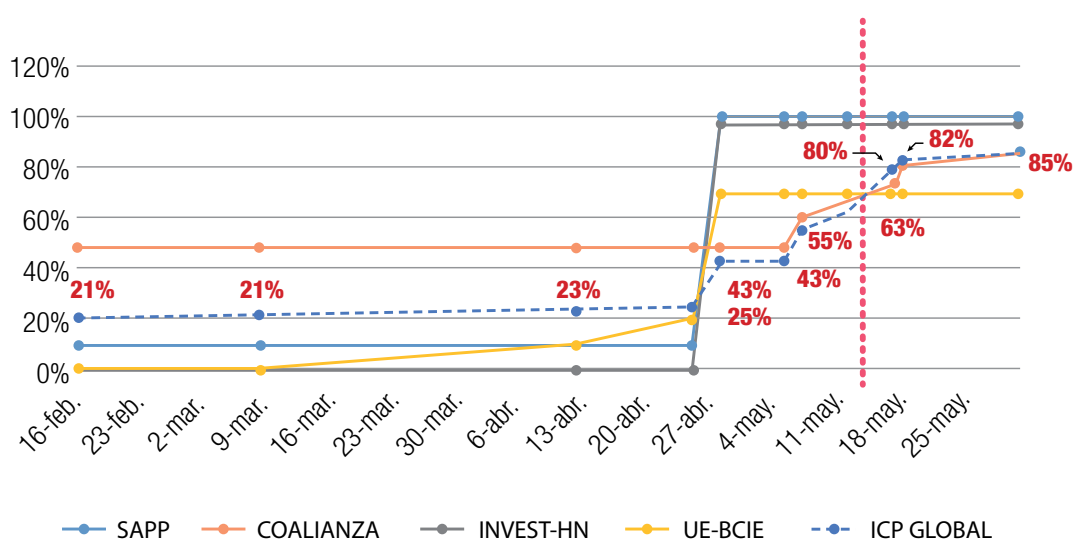
Para la obtención de la información proactiva de los proyectos se acudió a los portales de transparencia de COALIANZA, CoST – COALIANZA, SAPP y SISOCS. Posteriormente, la matriz de divulgación de la información proactiva clave del proyecto (ICP) fue remitida a las entidades, para que realizaran una autoevaluación, procurando que completaran la información faltante en los portales. Esta fue una nueva práctica implementada que tuvo un buen resultado, ya que se dio un acompañamiento a las instituciones. Estas, al conocer cómo se evalúa cada punto de datos, tuvieron una mayor reacción en el nivel de divulgación.

Después de esto, en el mes de abril, se llevaron a cabo las visitas a los cinco proyectos de APP con la participación de COALIANZA, la supervisión, el concesionario, el ECA y, a dos proyectos la SAPP. En estas visitas se pudo verificar el estado de los trabajos, lo que dio lugar a la formulación de las consultas que, vía correo electrónico, fueron remitidas a los ingenieros Héctor Cruz y Nicolle Suazo, de la COALIANZA y la SAPP respectivamente. La remisión vía correo electrónico se hizo a fin de que quedara constancia de la solicitud, así como de las respuestas que las entidades presentaron.

El 7 de mayo (2017) se creó en COALIANZA el portal relativo al Tercer Aseguramiento. Desde esa fecha se ha ido divulgando paulatinamente la información solicitada, pasando el nivel de

divulgación del 21.6% al 85.3%. Entre el tiempo de solicitud de la información y la publicación de la misma en los portales transcurrieron siete semanas, tal como se muestra en la gráfica siguiente que refleja la cronología de la divulgación de la Información Clave del Proyecto. Se puede observar que la mayor divulgación se dio en los últimos días del estudio, a siete días de la fecha de finalización de la consultoría. Para esta fecha límite, el nivel de divulgación era del 63%. Por tal razón se le solicitó autorización al GMS para permitir que COALIANZA continuara ingresando información, ya que se había escaneado 295 documentos, con extensión desde 5 hasta 600 páginas. La última revisión de la divulgación se realizó el 31 de mayo de 2017.

Gráfico 4. Cronología de la divulgación de ICP



5.1.2 Medición del nivel de divulgación

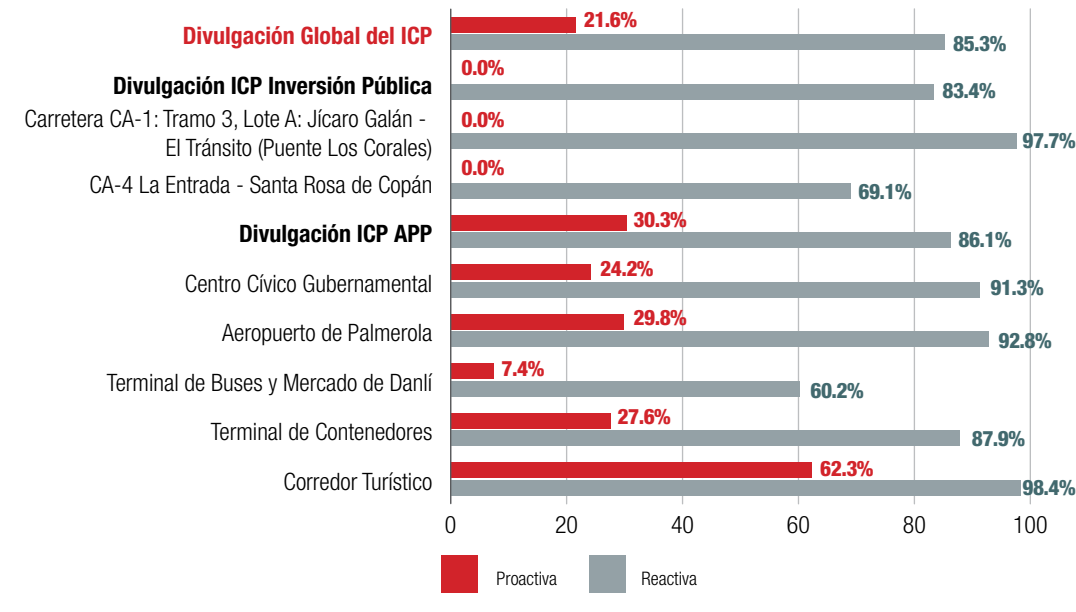
5.1.2.1 Nivel de divulgación de la Información Clave del Proyecto (ICP) con base en el estándar CoST adaptado a APP

La medición se realizó con base en el estándar CoST de proyectos tradicionales, adaptado a APP. Sin embargo, como se expone más adelante, hay una brecha que se debe salvar para generar una mayor divulgación de la información. Para los proyectos tradicionales o de inversión pública se utilizó el Estándar CoST, para este tipo de proyectos.

Es importante indicar que este ha sido un esfuerzo grande por parte de las entidades, debido a la gran cantidad de documentos que fueron divulgados y que ahora están a disposición del ciudadano. Por ejemplo, en el caso de los proyectos APP, a diferencia de los tradicionales, se debe revisar un mayor número de documentos y con mayor contenido. COALIANZA divulgó 295 documentos que representan casi el 95% del porcentaje de divulgación para proyectos

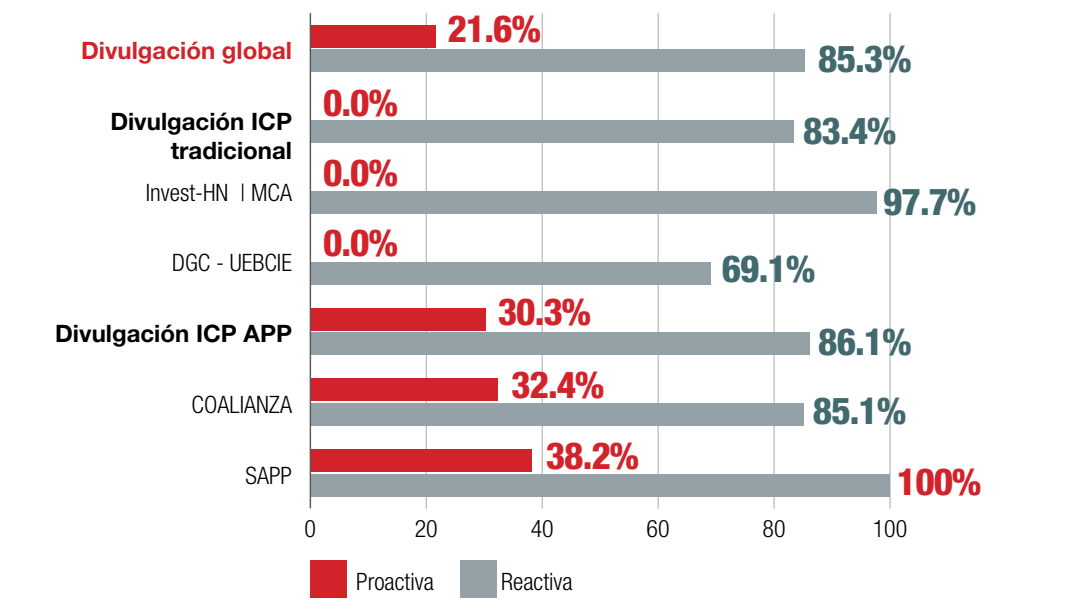
APP. Es válido destacar que esta institución, desde antes, había escaneado la mayor parte de la documentación. Se puede ver que hay una correlación entre el porcentaje de COALIANZA y el nivel de divulgación del ICP APP: 85.1% y 86.1% respectivamente.

Gráfico 5. Nivel de divulgación de la ICP según proyecto



A la SAPP le correspondía divulgar 15 documentos. Esto representa el 100% de lo que tiene como nota asignada.

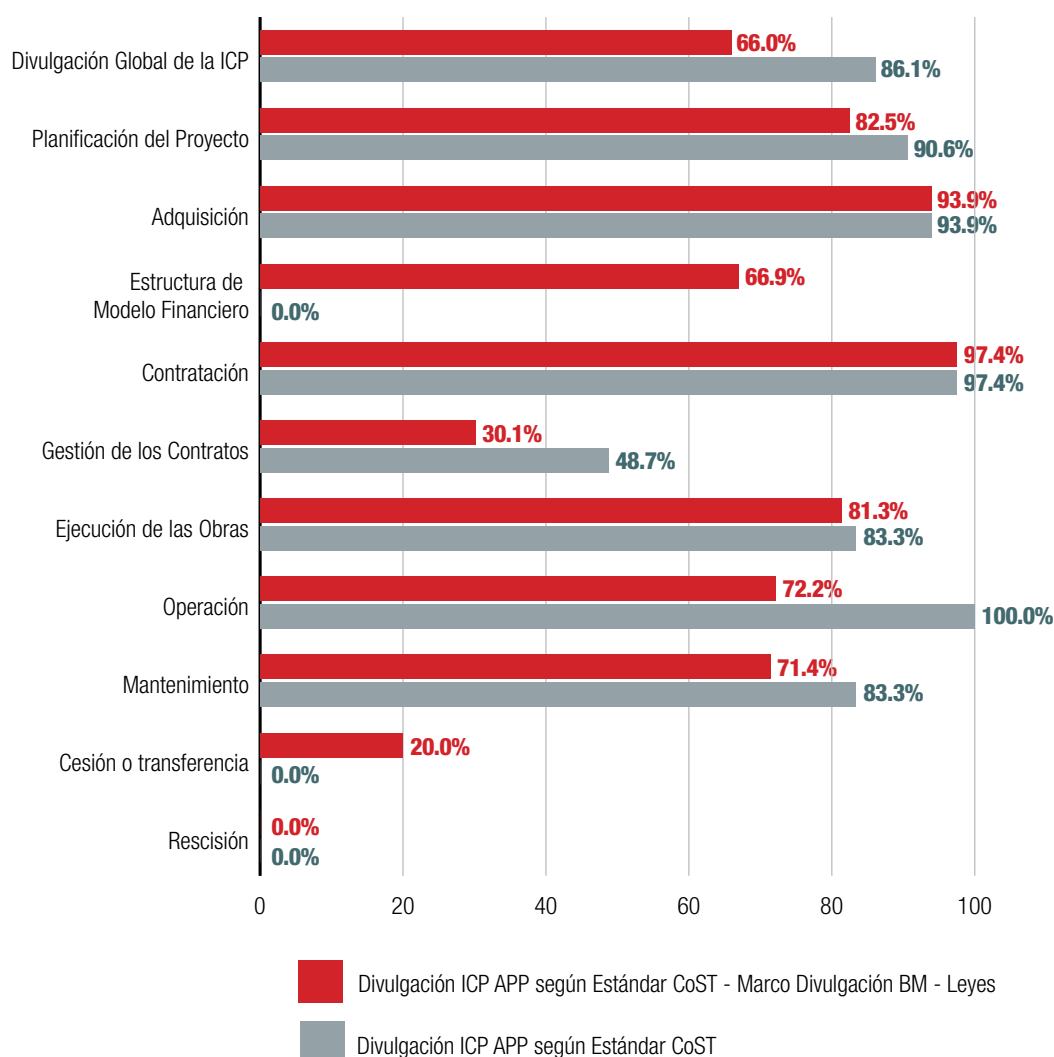
Gráfico 6. Nivel de divulgación de la ICP según entidad



5.1.2.2 Comparativo según etapa de gestión entre Estándar CoST y Estándar combinado

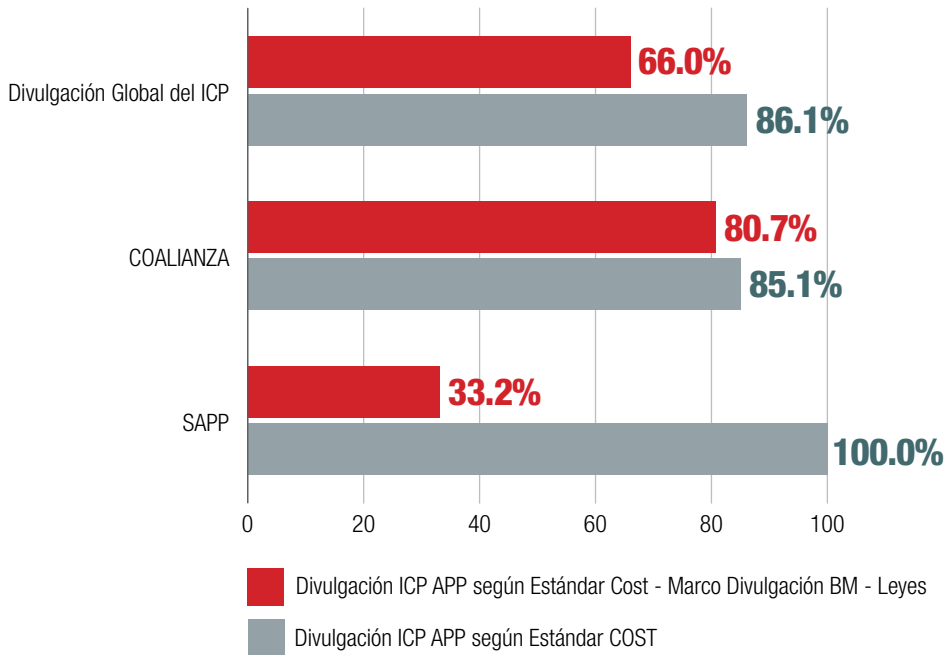
Con el propósito de generar recomendaciones sobre la brecha que se debe cerrar para una mayor divulgación, se procedió a diseñar una matriz de divulgación que incluyera el marco de divulgación para proyectos APP del Banco Mundial - CoST y el Estándar CoST de proyectos tradicionales adaptados para APP, así como las leyes relacionadas con las APP que aplican de acuerdo a cada proyecto (Estándar combinado). En el siguiente gráfico se puede observar que la brecha a cerrar sería de casi un 20%. Sin embargo, es importante mencionar que COALIANZA adoptó, para divulgar los proyectos de este Tercer Aseguramiento, la matriz de divulgación combinada Banco Mundial – CoST, lo que demuestra una buena disposición hacia la transparencia: en sus proyectos no hay una brecha muy grande, excepto en la estructuración del modelo financiero y la cesión o transferencia. Para la SAPP, la brecha es alrededor del 67%, centrándose en la rescisión del contrato, correspondiendo a divulgar los incumplimientos del concesionario y el gobierno.

Gráfico 7. Comparativo según etapa de gestión entre Estándar CoST y Estándar combinado



Esto se refleja mejor en la gráfica siguiente. En ella se observa que COALIANZA solo debe cerrar una brecha del 5%. En cambio, para la SAPP, la brecha es aproximadamente del 67%. Sin embargo se cuenta con la documentación; solo sería necesario divulgarla, para que la ciudadanía sepa qué deben mejorar el concesionario y la autoridad pública encargada del contrato.

Gráfico 8. Comparativo según entidad entre Estándar CoST y Estándar combinado



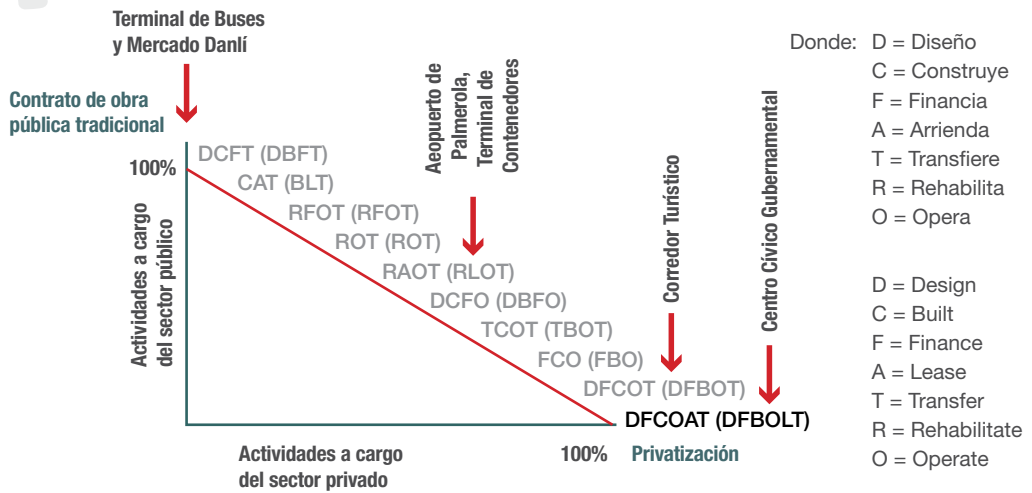
5.2 Etapa de desarrollo del proyecto

En esta etapa solo se realiza la comparación de proyectos con APP. En cuanto a los proyectos tradicionales, se hace referencia a ellos en los hallazgos y recomendaciones ya que no son comparables.

5.2.1 Planificación

En el siguiente diagrama se muestra una escala basada en el modelo definido por el Instituto Tecnológico de Monterrey y el BID, en el cual se observan las diferentes tipologías de APP, de acuerdo a la distribución de responsabilidades entre el ente público y privado. De acuerdo a ello, el modelo del proyecto en algunos casos transfiere todas las actividades al inversionista operador privado y en otros casos no. También hay modelos como el Aeropuerto de Palme-rola y la Terminal de Contenedores y de Carga, donde tanto el Estado como el inversionista comparten actividades.

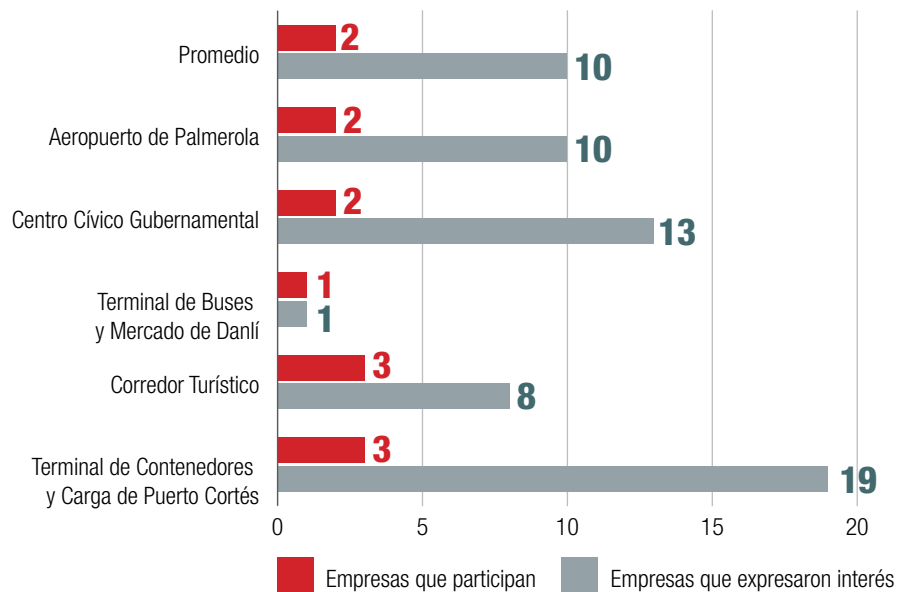
Gráfico 9. Tipologías de APP de acuerdo a la distribución de responsabilidades entre el ente público y el privado



5.2.2 Adquisición

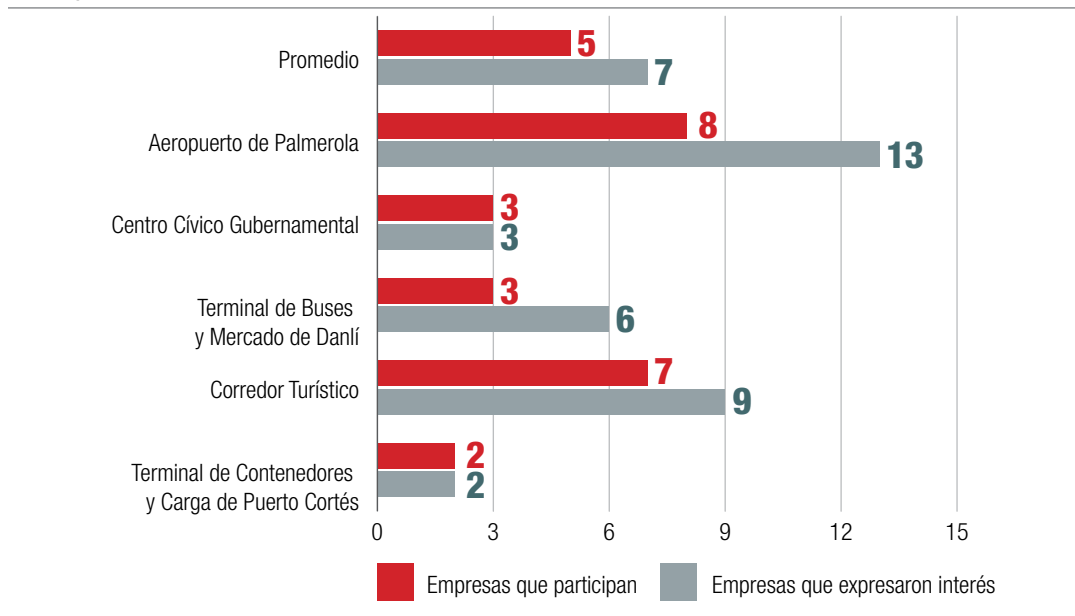
Muchas veces, algunas empresas manifiestan su interés en el proceso del concesionario y compran su derecho a participar, cuyo costo oscila alrededor de US\$ 5,000 para proyectos grandes y US\$ 2,000 para proyectos con iniciativa privada. Sin embargo, al evaluar los requerimientos, como el nivel de servicio o productividad, a menudo desisten, según manifestó COALIANZA. El proyecto que tiene mayor participación es la Terminal de Contenedores y Corredor Turístico; el menor es la Terminal de Buses y Mercado de Danlí, siendo esta una iniciativa privada. Se puede ahondar más sobre este asunto en el anexo 3, correspondiente al Marco Legal y Regulatorio de las APP, y en el anexo 4, Marco Institucional de las APP en Honduras.

Gráfico 10. Comparativo entre empresas que expresaron interés y las que participaron en el proceso del concesionario



Al hacer el comparativo para el proceso de supervisión, se observa que el proyecto que tiene una mayor participación es el Aeropuerto de Palmerola y el que tiene una menor participación es la Terminal de Contenedores. Es importante mencionar que, en el caso de la Terminal de Danlí, la invitación al proceso de supervisión fue por concurso privado, invitando a seis empresas a participar, de las cuales solamente tres entregaron ofertas.

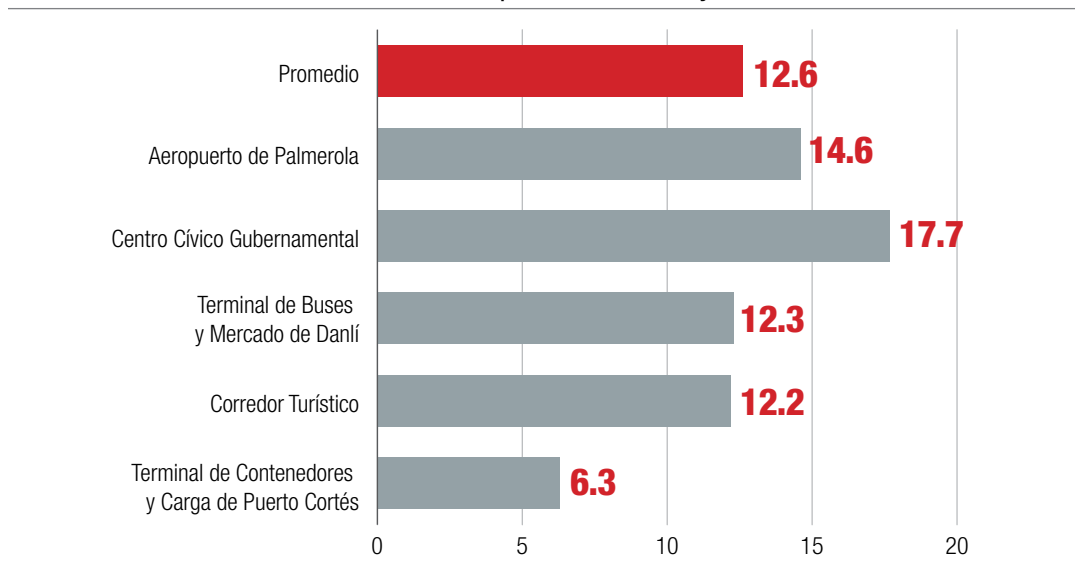
Gráfico 11. Comparativo entre empresas que expresaron interés y las que participaron en el proceso del Supervisor



5.2.3 Contratación

Al ser una APP un esquema de negocios, los plazos para la inversión son críticos. Al extenderse los plazos, se van generando mayores costos para los concesionarios. Se observa que la Terminal de Contenedores es la que necesitó menor tiempo.

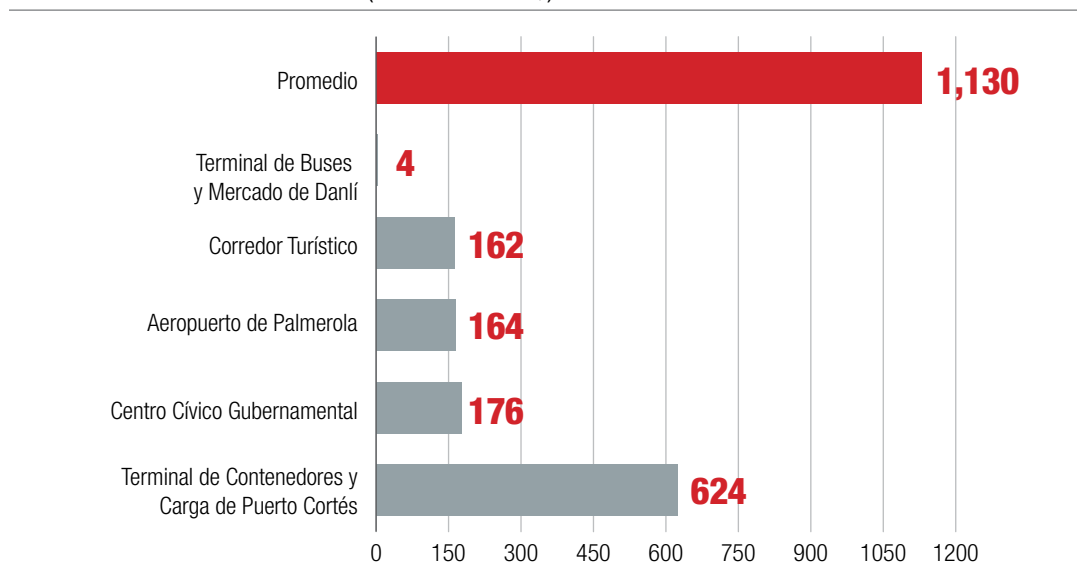
Gráfico 12. Plazo en meses entre aviso de expresión de interés y firma del contrato



5.2.4 Estructuración del modelo financiero

Es importante destacar que para ninguno de los casos en estudio se tuvo acceso a la información financiera negociada, lo cual no ubicó en el contexto real financiero requerido para el análisis integral del proyecto. El siguiente cuadro hace referencia a la inversión referencial. Es decir, solo a la inversión para las obras y, en algunos casos, para el equipamiento, por lo que no incluye la etapa de operación.

Gráfico 13. Inversión referencial (millones de US\$)



5.2.5 Gestión de los contratos

En el siguiente gráfico se puede observar que la Terminal de Contenedores tiene un mejor tiempo. La ventaja que tiene este proyecto en este aspecto es que los cierres financieros se realizan parcialmente. Esto permite empezar la obra lo antes posible, sin necesidad de tener todo el monto referencial. Además, en el contrato se estableció el cumplimiento de ciertas condiciones para desarrollar por etapas el proyecto. Sin embargo, cada contrato de APP es distinto y esto evidencia la necesidad de estandarizar los contratos APP, a fin de que sean de mayor beneficio para el país y los inversionistas.

En el gráfico Plazo en meses entre cierre financiero e inicio de obras se observa que los proyectos del Aeropuerto de Palmerola y el CCG empezaron antes del tiempo estipulado en el contrato. En la Ley de APP no se estipula nada sobre esta situación. Sin embargo, desde el punto de vista de los inversionistas, a ellos les conviene iniciar lo antes posible porque antes de la firma del contrato ellos deben acreditar que poseen un porcentaje del monto referencial. Sin embargo, este dinero no puede estar estático. Recordemos que las APP son un esquema de negocios donde todos deben ganar, tanto el inversionista como la población, al tener un bien en óptimas condiciones.

Gráfico 14. Plazo en meses entre firma del contrato y cierre financiero

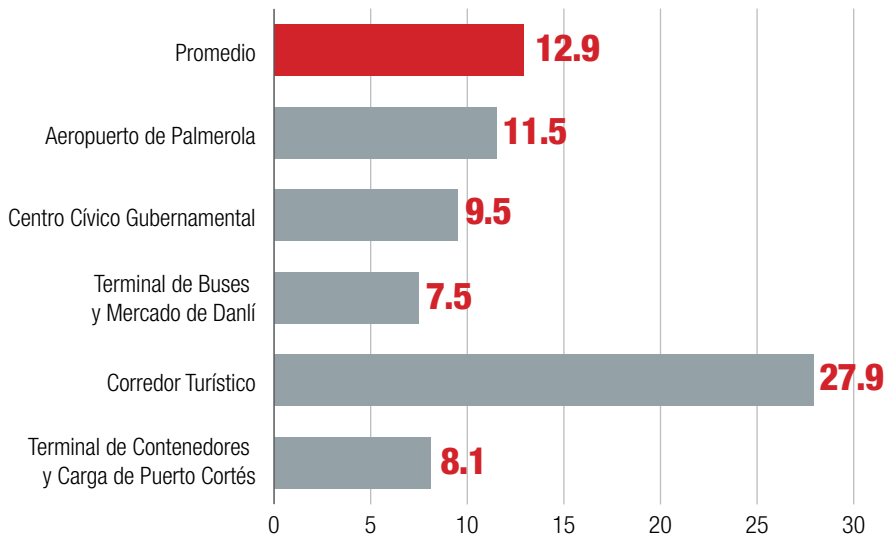
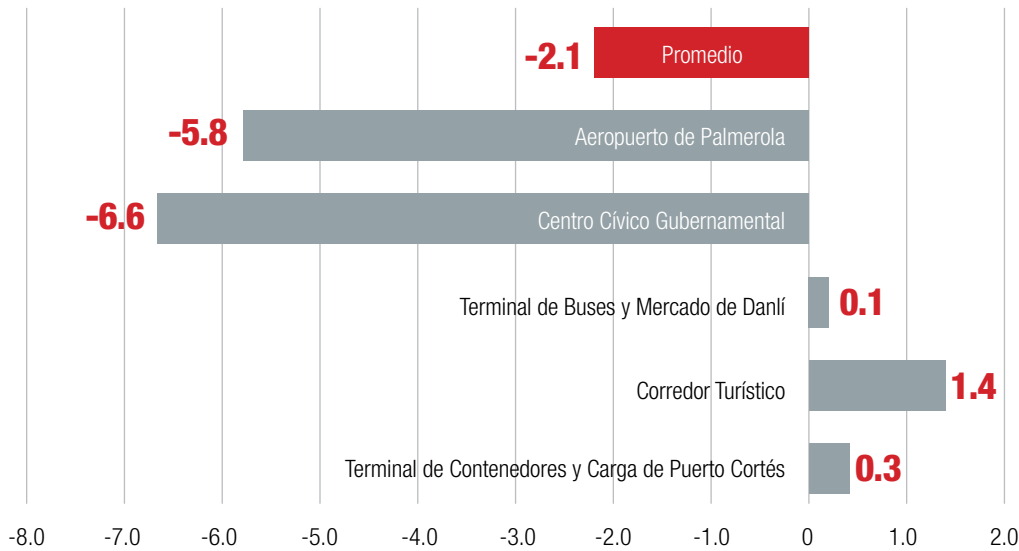


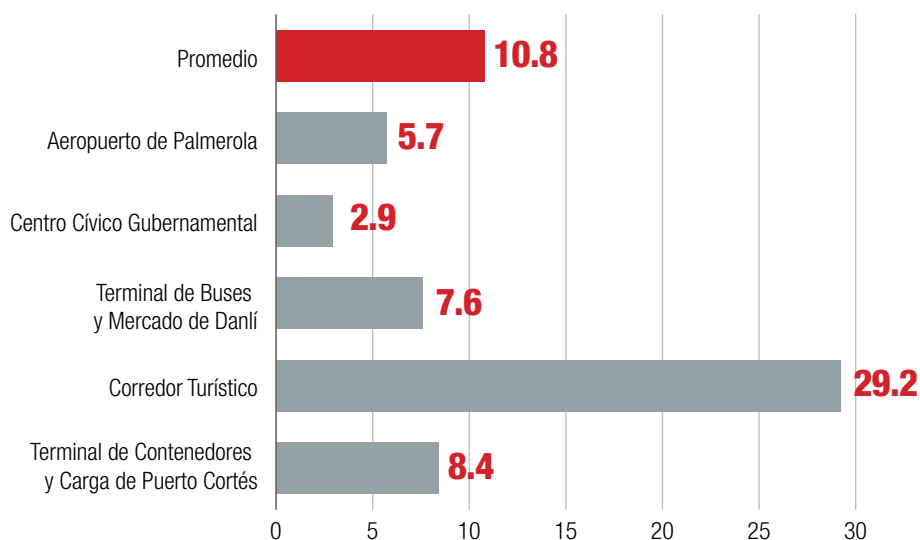
Gráfico 15. Plazo en meses entre cierre financiero e inicio de obras



5.2.6 Ejecución de la obra

Los proyectos que tienen mejor tiempo son los que iniciaron la obra sin haber hecho el cierre financiero. Es importante que la tercera generación de APP considere hacer concesiones parciales en un mismo contrato.

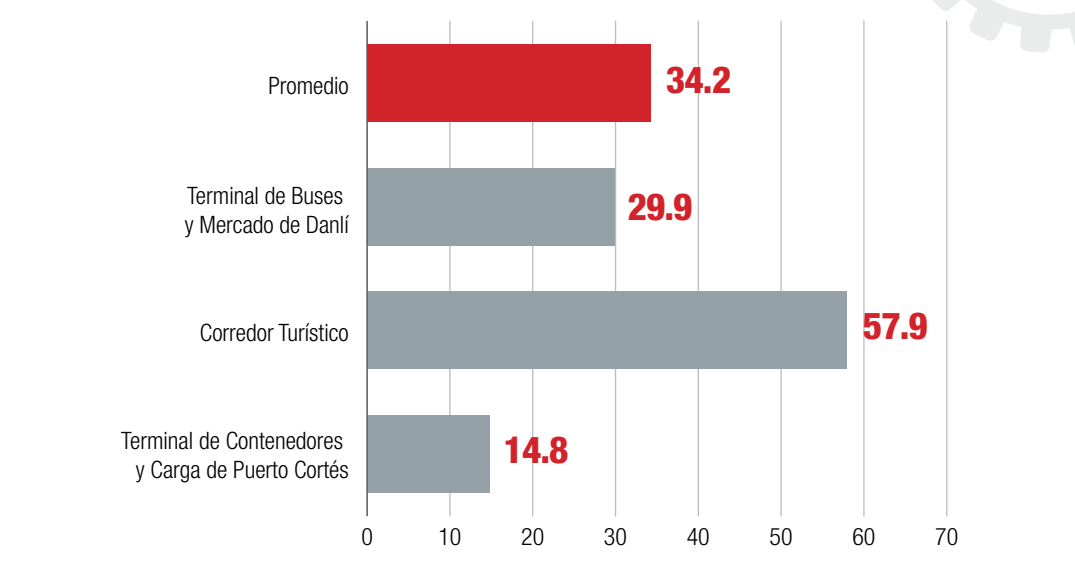
Gráfico 16. Plazo en meses entre firma del contrato e inicio de obras



5.2.7 Operación

Un punto de alto interés para la población es saber cuándo entrará en operación el proyecto. Esto significa que se ha alcanzado cierto nivel de obras. Una vez más es la Terminal de Contenedores la que entra en operación en un corto tiempo. Esto refleja el grado de estructuración y de estudios que tenía al momento de entrar en proceso de concesión, lo cual supone otra buena práctica de este proyecto. Cabe mencionar que inicialmente se consideró realizar la modernización de las obras mediante un préstamo con el BID que ejecutaría la ENP. Terminar estas obras era una condición para seguir con la segunda fase de las obras de la concesión. Dicha situación estaba generando un atraso. Por tal razón se realizó una adenda al contrato de concesión, donde se incluían las obras del préstamo BID y la construcción de un muelle para atracar de barcos postpanamax, los cuales tienen una capacidad aproximada de 12,000 TEUs (un TEU es un contenedor de 20 pies de largo). Estos barcos tienen aproximadamente una longitud de 350 metros, un ancho de 49 metros y un calado de 15 metros. Si hacemos una analogía, es como tener todos los contenedores alineados desde la salida de Tegucigalpa hasta el aeropuerto de Palmerola.

Gráfico 17. Plazo en meses entre aviso de expresión de interés e inicio de la explotación



5.2.8 Mantenimiento

Los únicos dos proyectos que han llegado a este nivel son el Corredor Turístico y la Terminal de Contenedores. En el caso de la Terminal de Contenedores, a pesar de que en el portal de la SAPP se ha divulgado un cronograma general de obras para los años 2017 - 2018, no se incluye el plan de mantenimiento y conservación de la terminal, punto contractual del operador en el anexo n.º 9, que debe cumplirse como complemento para alcanzar los niveles mínimos de servicio y productividad. En el caso del Corredor Turístico, la SAPP indica lo siguiente: “en el tramo San Pedro Sula – El Progreso, ya se hizo la puesta a punto, sin embargo, no se está dando apropiadamente el mantenimiento contractual, limpieza de derecho de vía, cunetas, alcantarillas, puentes y demás elementos de la vía. Se notan muchas deficiencias en la limpieza de este tramo. Como consecuencia de esta desatención, se ha enviado el día 02 de marzo de 2017 una Notificación de Parámetro de Condición Insuficiente, la que a este momento permanece sin atender, excepto por la sustitución de un enmohecido aviso de destino notificado en dicho documento” (SAPP, 2017).

5.2.9 Cesión o transferencia

El único proyecto de los asegurados que ha tenido una cesión es la Terminal de Buses y Mercado de Danlí, el cual es una iniciativa privada. Además, cuando se licitó, el esquema de la APP era: diseño, financiamiento, construcción, operación y transferencia. Luego, una vez realizada la cesión del contrato, cambió el esquema a: diseño, financiamiento, construcción y transferencia. Es necesario divulgar las causas que motivaron dichos cambios.



5.2.10 Rescisión

El Corredor Turístico es el único proyecto en donde, de acuerdo a lo divulgado, la SAPP indica que “se ha abierto el Expediente SAPP-023-2016-6, relacionado con el incumplimiento de fechas de inicio de obras. La Dirección Técnica concluyó la fase de examinar los descargos del Concesionario; y se solicitó aportar documentación de respaldo sobre ciertos hechos alegados por ellos como atrasos involuntarios; específicamente relacionados con el puente La Democracia. La documentación adicional fue proporcionada y el informe técnico respectivo fue entregado a la Secretaría General” (SAPP, 2017, pág. 4).

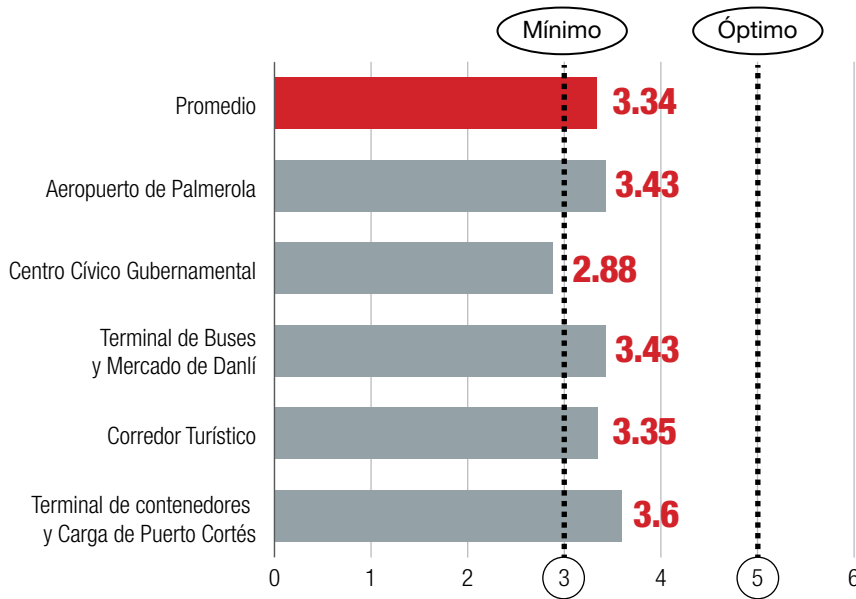
5.3 Análisis comparativo de la APP: aplicación del Índice de Elegibilidad

Se ha ensayado la aplicación del Índice de Elegibilidad en esta etapa para identificar las fortalezas y debilidades más importantes del proceso de estructuración del proyecto de APP y cómo está teniendo efectos sobre la etapa de ejecución de las obras y, en algunos casos, sobre la operación. El fin es generar recomendaciones a ser aplicadas a futuras formulaciones, contribuyendo así al proceso de mejora continua que está realizando el Gobierno de Honduras.

El Índice de Elegibilidad es una herramienta desarrollada por el especialista Sergio Hinojosa para el Instituto Tecnológico de Monterrey y el BID, aplicado por múltiples entidades a nivel mundial para identificar el potencial que tiene un proyecto para ser desarrollado por APP. Consiste en un cuestionario de 31 preguntas que relaciona variables económicas, sociales y financieras. Es una herramienta similar al índice *Infrascopes*, desarrollado por la Unidad de Inteligencia de *The Economist* para el Fondo Multilateral de Inversiones del BID (ver en anexo 2 las variables de evaluación de dicho índice).

En la gráfica Índice de Elegibilidad podemos observar que el proyecto que tiene un mejor índice es la Terminal de Contenedores. Por su parte, el que debe de mejorar para alcanzar el mínimo es el Centro Cívico Gubernamental. En general, se debe de mejorar en cohesión institucional e involucrar a la ciudadanía en los proyectos, para que tenga una mayor participación.

Gráfico 18. Índice de Elegibilidad



5.4 Análisis de eficiencia y eficacia de los proyectos

Luego de que se han realizado todos estos análisis, se consolidan los datos en una matriz de sensibilidad denominada de eficiencia y eficacia. Esto permite identificar qué proyecto demanda mayor atención y buscar soluciones que eviten que el proyecto pueda requerir mayor tiempo para entrar en operación, brindando el servicio de acuerdo al propósito para el cual fue concebido. Aquí se aplica la técnica del semáforo. Es decir, a medida que sube el valor de significancia del proyecto, la celda se vuelve más roja; y entre menor es, se vuelve verde. En esta matriz solo se consideró la magnitud de la variable, no la importancia del proyecto.

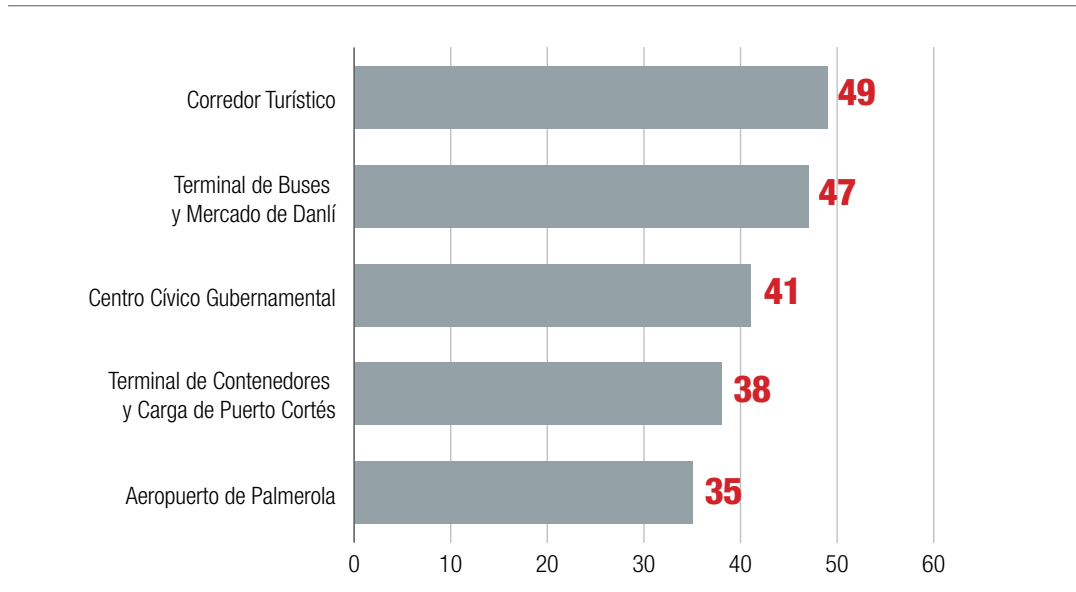
Tabla 5. Análisis de eficiencia y eficacia de los proyectos

Ítem	Proyecto	Importancia	Variables												Significancia por proyecto				
			Plazo en meses entre Aviso de Expresión de Interés y firma del contrato		Plazo en meses entre firma del contrato y cierre financiero		Plazo en meses entre firma del contrato e inicios de obra		Plazo en meses entre Aviso de Expresión de Interés e inicio de la explotación		ICP		Índice de Elegibilidad			Número de empresas que participaron en el proceso del concesionario		Número de empresas que participaron en el proceso del supervisor	
			8	12	8	12	8	12	8	12	8	12	8	12		8	12	8	12
1	Terminal de Contenedores y Carga de Puerto Cortés	1	0.356	6.3	0.2903	8.10	0.29	8.40	14.80	0.68	0.88	0.80	3.60	0.33	3.00	1.00	2.00	37.66	
			2.85		3.48		3.45		5.48				6.40	4.00		12.00			
2	Corredor Turístico	1	0.69	12.2	1.00	27.90	1.00	29.20	57.90	0.61	0.98	0.86	3.35	0.33	3.00	0.29	7.00	48.71	
			5.51		12.00		12.00		4.89				6.88	4.00		3.43			
3	Terminal de Buses y Mercado de Danlí	1	0.69	12.3	0.27	7.50	0.26	7.60		1.00	0.60	0.84	3.43	1.00	1.00	0.67	3.00	46.63	
			5.56		3.23		3.12		8.00				6.72	12.00		8.00			
4	Centro Cívico Gubernamental	1	1.00	17.7	0.34	9.50	0.10	2.90		0.66	0.91	1.00	2.88	0.50	2.00	0.67	3.00	40.55	
			8.00		4.09		1.19		5.27				8.00	6.00		8.00			
5	Aeropuerto de Palmerola	1	0.82	14.6	0.41	11.50	0.20	5.70		0.65	0.93	0.84	3.43	0.50	2.00	0.25	8.00	34.79	
			6.60		4.95		2.34		5.19				6.72	6.00		3.00			

La gráfica Nivel de Atención por Proyecto presenta la jerarquización de la atención demandada; así, el proyecto que requiere mayor atención es el Corredor Turístico, seguido por la Terminal de Buses y Mercado de Danlí. Cuando se señala que un proyecto requiere mayor atención, se hace con el fin de buscar soluciones que eviten que el proyecto pueda requerir mayor tiempo para entrar en operación y brindar el servicio de acuerdo al propósito para el cual fue concebido.

Si no se toman medidas urgentes, entre ellas las recomendadas en este estudio, el Aeropuerto de Palmerola podría situarse entre los primeros lugares, es decir, entre los que necesitan más atención.

Gráfico 19. Jerarquización de la atención en los proyectos





6. Hallazgos y recomendaciones

6.1 Hallazgos

6.1.1 Centro Cívico Gubernamental (CCG)

- El Plan Maestro, el dictamen preliminar de la nota de prioridad y los pliegos de condiciones del Centro Cívico Gubernamental plantean la construcción de 3 edificios en el Sitio A (Plaza José Cecilio del Valle, que albergaría a 5,900 empleados) y la construcción de 4 edificios en el Sitio B (El Zarzal, que albergaría a 4,364 empleados), con un área máxima de construcción de 240,717.88 m². Sin embargo, el contrato contempla la construcción del CCG solo en el predio A. La información disponible no despeja la siguiente interrogante: qué criterios determinaron la selección del Sitio A (63,000 m²) para concentrar en él toda la infraestructura que albergará a 10,264 empleados, descartando el Sitio B (81,000 m²). Es probable que la respuesta se encuentre en las 32 circulares que mediaron entre LAFISE/COALIANZA y los ofertantes durante el concurso público internacional para la selección del IOP, las cuales no han sido divulgadas.

- Los criterios utilizados para la selección del Sitio A requieren mayor profundidad y análisis técnico de variables de impacto. No queda claro si las obras complementarias que el gobierno se compromete a desarrollar, según el “Dictamen preliminar viabilidad del proyecto CCG de Tegucigalpa”, son producto de un análisis por el impacto del proyecto en la zona o están contempladas en algún plan de desarrollo vial previo de la Alcaldía Municipal del Distrito Central (AMDC).

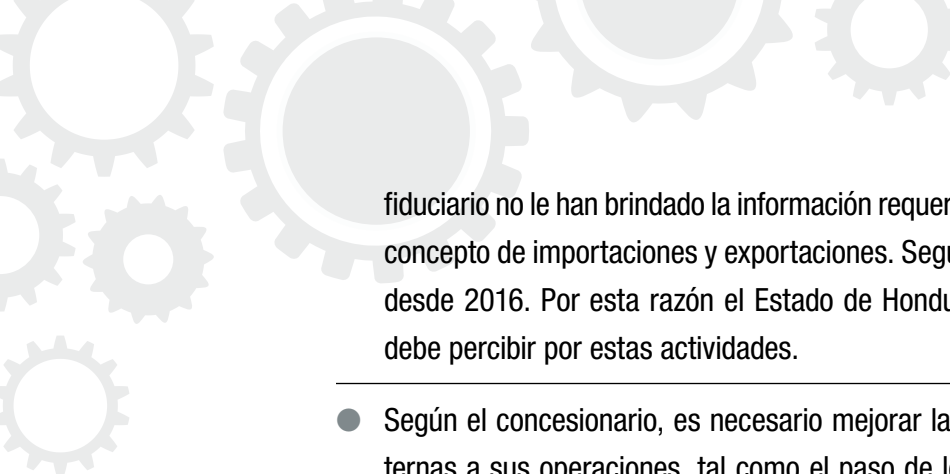
- Con el fin de dar mayor previsibilidad a los participantes en torno a la tramitación de permisos, el Gobierno de Honduras incluyó en el marco legal del proyecto CCG el “Certificado de incorporación y viabilidad de operación”, extendido mediante Decreto Ejecutivo PCM-01-2015, que contiene, entre otros puntos, la exoneración de permisos, licencias y autorizaciones presentes y futuras, requeridas por organismos del Gobierno central, desconcentrado y descentralizado, incluyendo también la AMDC, institutos públicos y

empresas públicas, para el diseño, estructuración, construcción, ejecución, acondicionamiento, operación y administración del proyecto. Con la emisión de dicho decreto se limita la labor de las instituciones que son responsables de la emisión de licencias y permisos que garantizan la construcción de infraestructura sin perjuicios y daños a terceros.

- Hay riesgo de un drástico incremento del tráfico vehicular actual. Uno de los efectos que tendrá la decisión de haber concentrado la construcción en el Sitio A, es el congestionamiento vial. El reglamento de la zonificación y uso del suelo en el Distrito Central indica que se deberán presentar estudios de impacto vial para una obra de tal envergadura.
- Otro probable riesgo es la afectación del sistema respiratorio de los vecinos al estar sometidos a una exposición prolongada o repetitiva de las PM10. Honduras no cuenta con normativa ambiental para proyectos de edificios altos. La contaminación, además de ser generada durante el movimiento de tierra, también se genera durante la etapa de construcción en los pisos altos, con la colocación de tabla yeso y durante el proceso de pintura del edificio. Este aspecto es crítico debido a la cercanía del Hospital Escuela Universitario (HEU), pudiendo provocar efectos nocivos en el sistema respiratorio de los pacientes, incluso complicaciones graves como problemas cardiopulmonares. De acuerdo a las especificaciones de los hospitales modernos, estos deben tener ventanas de cierre hermético y aire acondicionado. Sin embargo, las salas de recuperación del HEU carecen de estas condiciones.
- La socialización no conllevó procesos de retroalimentación de otros actores, generando algunas inconformidades entre los interesados, como el caso de los gremios profesionales (CIMEQH, CICH y CAH). Estos manifestaron, por medio de un comunicado de prensa, que sus observaciones no fueron tomadas en cuenta.
- Hay riesgo de atraso en la ejecución de las siguientes obras: el embaulamiento de la quebrada La Orejona, la conducción del agua que está en tanque del SANAA, denominado Canal 11 (cercano al edificio Torre Sky), y de la conexión eléctrica desde la subestación Suyapa hasta el sitio del CCG. De todas ellas, el embaulamiento de la quebrada La Orejona es la más crítica, ya que se debe evitar la filtración de agua hacia la cimentación del CCG.
- Falta divulgar la información de interés para los gremios profesionales vinculados a la industria de la construcción, acción que podría abonar a encontrar soluciones en conjunto.

6.1.2 Terminal de Contenedores y de Carga

- Tanto en el informe de la SAPP como en el informe del inspector se manifiesta que hay tardanza en el envío del expediente técnico al supervisor por parte del concesionario, lo cual dificulta el trabajo. El inspector, por su parte, manifiesta que el concesionario y el



fiduciario no le han brindado la información requerida para conocer el monto de ingreso por concepto de importaciones y exportaciones. Según indican, no obtienen esta información desde 2016. Por esta razón el Estado de Honduras no conoce cuánto es el canon que debe percibir por estas actividades.

- Según el concesionario, es necesario mejorar la cadena logística en las actividades externas a sus operaciones, tal como el paso de los contenedores por el escáner, que es obsoleto; y por aduana, donde el tiempo que toma puede ser de hasta tres o cuatro días.
-
- La política de gestión integral crea valor compartido.
-
- El operador ha implementado medidas para poder alcanzar la equidad de género entre su personal operario, para lograr que un 50% de este personal en las diversas labores de la terminal sea del sexo femenino, desde el motorista de cabezales o tractores hasta el personal administrativo.
-

6.1.3 Corredor Turístico

- Existe riesgo de incumplir el ingreso mínimo anual garantizado (IMAG). En la zona donde se ubica la caseta San Manuel, según el estudio de tráfico, el 62% de los pobladores son de bajos ingresos, por debajo de L 7,000 mensuales; pese a ello, el 59% del IMAG se centra en esta caseta. El estudio también indica que la mayoría de los viajes se deben a trabajo y educación, de manera que las ciudades del Valle de Sula, por ejemplo El Progreso y San Manuel, funcionan como ciudades dormitorio. Es importante considerar lo anterior debido a que el pago por peaje diario que realiza un usuario tipo de El Progreso es de L 50 ida y vuelta, habida cuenta de que debe pagar los dos peajes de Autopistas del Atlántico S.A. de C.V. (ADASA), más el peaje municipal de San Pedro Sula.
-
- La coordinación interinstitucional para completar la reubicación de los postes de líneas de energía eléctrica que se localizan dentro de las zonas de ampliación es limitada. En ocasiones el concesionario los ha reubicado por su cuenta para evitar atrasos.
-
- Según la supervisión, en su informe mensual correspondiente al mes de abril, la falta de financiamiento del concesionario ha afectado la liberación de los predios dentro del derecho de vía. Esta falta de financiamiento obedece a que los usuarios de la vía no pagan el peaje y a que los bancos financieros han suspendido el financiamiento de las obras por ese motivo. Sin embargo, su retraso no es crítico todavía, ya que los actuales retrasos en ejecución de obra no se deben a este concepto (NIPPON KOEI- GATESA, 2017).
-
- En su informe de tráfico vehicular, Louis Berger DCE indica que las estimaciones de tráfico que se hacen enfrentan la limitante de que el país no tiene estadística al respecto.
-

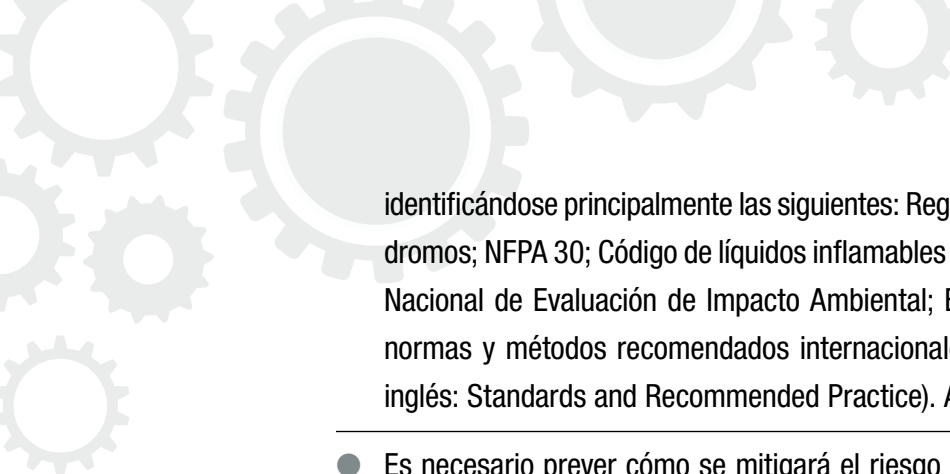
- Según los rangos de distribución de ingreso y su porcentaje de paso por la caseta San Manuel, la mayor parte de viajes es realizada por usuarios de bajos ingresos (**ingresos bajos**: menores de 3,000 (32%), de 3,000 a 5,000 (16%), de 5,000 a 7,000 (13%); **ingresos medios**: de 7,000 a 14,000 (27%); e **ingresos altos**: mayores de 14,000 (12%). (Louis Berger DCE, 2013, p. 182). Pese a lo anterior, la contribución de esta caseta al IMAG representa el 59.2%, de acuerdo a la modificación n°. 4 del contrato de concesión (COALIANZA - ADASA, 2015, cláusula 9.2).
-

- Los contratos de medidas de mitigación y los informes del supervisor de los diferentes tramos indican que no se realizó una adecuada socialización del proyecto en los diferentes municipios involucrados. Esto se ha visto reflejado en las constantes protestas de los usuarios de la vía.
-

- Supervisión manifiesta retraso en el pago de sus facturaciones. Por ello se ha solicitado a COALIANZA, a través del oficio J2N021-LT-053, entregado el 10 de noviembre de 2015, tomar las acciones pertinentes para dar cumplimiento a la cláusula novena del contrato de supervisión del Corredor Turístico. Dicha cláusula establece contratar un fideicomiso a través del cual: a) se capten los fondos destinados a la supervisión de obras, que están previstos en la cláusula 10.6 del contrato de concesión, según la cual el concesionario debe transferir pagos mensuales iguales a favor de COALIANZA por un monto de hasta 3.5% de la inversión referencial del proyecto de concesión; b) se realicen los pagos de las facturaciones del consorcio supervisor que cuenten con la orden girada por COALIANZA para tal fin y que previamente hayan sido aprobados por la SAPP, según se estipula en la misma cláusula novena del contrato de supervisión. Por la importancia de este fideicomiso para el cumplimiento tanto del contrato de concesión como del contrato de supervisión, el tema fue planteado ante la SAPP, INSEP y COALIANZA en reuniones sostenidas con autoridades y coordinadores de proyecto de estas instituciones los días 20, 21 y 22 de octubre de 2015 respectivamente. Hasta el momento la supervisión no tiene respuesta oficial sobre este asunto (NIPPON KOEI- GATESA, 2017, pág. 45).
-

6.1.4 Aeropuerto de Palmerola

- Existe riesgo de no lograr la certificación internacional del aeropuerto debido al cambio de ubicación de la terminal cerca de un tanque de combustible de dos millones de galones. En el complejo funciona un tanque de abastecimiento de combustible de alta capacidad para la base aérea norteamericana. De acuerdo al diseño propuesto para la nueva terminal (ubicada al lado este de la pista), este tanque podría suponer un riesgo si el radio mínimo estipulado por las normas NFPA con respecto a la ubicación de tanques de combustible no se cumple. Se realizó la revisión de todos los instrumentos de normativas para el proyecto,



identificándose principalmente las siguientes: Regulación Aeronáutica Civil (RAC-139-aeródromos; NFPA 30; Código de líquidos inflamables y combustibles; Reglamento del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental; Estudio de Impacto Ambiental (EIA); las normas y métodos recomendados internacionales de la OACI (SARP, por sus siglas en inglés: Standards and Recommended Practice). Anexo 14: Aeródromos.

- Es necesario prever cómo se mitigará el riesgo para la infraestructura del aeropuerto o la remoción tardía del tanque de combustible por parte de la fuerza militar, ya que este queda dentro del área de operación. COALIANZA indicó que el concedente y la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) están revisando el análisis de riesgo presentado por el concesionario, de acuerdo a las normas internacionales que rigen este tipo de proyectos (OACI). Además, se están elaborando los acuerdos correspondientes para establecer los procedimientos a seguir en orden a la operación conjunta del aeropuerto con la referida estación de combustible.

 - Existen riesgos de urbanización desordenada en las áreas de aproximación. Hasta el momento, ninguno de los municipios que serán influenciados territorialmente por el proyecto cuenta con un Plan de Desarrollo Regional o Plan de Ordenamiento Territorial aprobado, que contemple el funcionamiento de un aeropuerto internacional y las fuerzas de atracción económica y de uso del territorio que esto conlleva.

 - La conectividad terrestre entre el aeropuerto y la capital de la República amerita medidas de mitigación del riesgo por accidentes viales en la conexión por carretera ya que, aunque esta es una autopista en buenas condiciones, existen tramos muy sinuosos.

 - La reubicación de las actividades de Toncontín en Palmerola suponen el traslado de personas que actualmente viven de la venta de servicios en el aeropuerto capitalino y obliga a crear, de manera planificada, las condiciones para nuevos establecimientos residenciales en la zona que faciliten los servicios necesarios con los que actualmente cuentan en la capital (educación, salud, etc.).

 - El contrato de Interairport indica en la cláusula 2.3 que el Estado de Honduras se compromete a no construir, habilitar, financiar o facilitar, directamente o mediante un ente del sector público, ningún aeropuerto internacional durante el período de la concesión. Ante ello, se preguntó a COALIANZA cómo se tiene planificado afrontar este riesgo, donde ambos inversionistas pueden salir perjudicados, según contrato que termina en 2020. COALIANZA respondió que el Decreto Ejecutivo Número 012-2016 del 7 de marzo de 2016 ordena, por razones de interés público, el rescate del Aeropuerto de Toncontín. Este otorga los servicios aeroportuarios de vuelos internacionales a la concesionaria Palmerola International Airport, S.A. de C.V., dejando únicamente la operación de vuelos nacionales por el resto que dure el plazo de la concesión actual del Aeropuerto de Toncontín.
-

6.1.5 Terminal de Buses y Mercado de Danlí

- Este proyecto es una iniciativa privada. Cuando se licitó, el esquema de la APP era diseño, financiamiento, construcción, operación y transferencia. Luego, una vez realizada la cesión del contrato, cambió de esquema a diseño, financiamiento, construcción y transferencia.

- La memoria de cálculo se encuentra incompleta en su definición sísmica, por lo que no se puede verificar el cortante en la base de la estructura.

- En la memoria no se declara el valor utilizado para definir la intensidad de viento en los marcos resistentes.

- Durante la visita de campo se observó que los pernos de anclaje de las columnas están dentro o abajo de las alas de los perfiles. Estructuralmente este tipo de conexión no es adecuado.

- En la visita de campo se observó que las conexiones realizadas en la estructura no son conexiones típicas. En la memoria de cálculo no se encuentra el apartado correspondiente a las conexiones para verificar.

- Existe afectación potencial de la capacidad de respuesta de la estructura metálica ante sismos y vientos, que puede hacer que esta colapse, poniendo en riesgo la vida de los usuarios y visitantes.

- Durante la visita de campo no se contó con la presencia del supervisor de la obra, por lo que no se pudo obtener su punto de vista de los trabajos realizados. En la reunión con los locatarios, estos también manifestaron que el supervisor tampoco se encontraba en la obra durante una visita que ellos realizaron.

- En 2012 el FHIS contrató los servicios de una empresa española para la elaboración de un Plan de Desarrollo Urbano. En el Plan se expresa que no era adecuado que el mercado y la terminal estuvieran juntos. Este documento identificaba la situación como un efecto urbano negativo: “el antecedente de esta terminal es que se convirtió en el transcurso de los años en una terminal con un mercado improvisado. Esta situación cada día se ha vuelto menos controlable y la inseguridad, tanto de pasajeros como de las personas que venden en los alrededores y dentro del mismo edificio, es más obvia”.

- La socialización no conllevó procesos de retroalimentación de otros actores, lo que ha generado algunas inconformidades a la ciudadanía. Al no estar establecidos adecuadamente los canales de comunicación, tanto los locatarios como los transportistas desconocen realmente como quedará su situación una vez terminado el proyecto. Además, los locatarios indican que el 70% de ellos no pueden pagar un préstamo y consideran que

serían excluidos; los transportistas indican, además, que no tienen espacio para arreglar sus buses. Tanto COALIANZA como la Alcaldía indican que todo eso está solucionado.

6.1.6 La Entrada – Santa Rosa de Copán

- La totalidad de los actores involucrados y entrevistados manifestaron su complacencia con el proyecto por razones comerciales en general y, específicamente, por la disminución de costos en repuestos y combustible.
-
- La región del occidente de Honduras cuenta con un largo proceso de formación, profesionalización y participación activa de organizaciones de la sociedad civil, que ha servido de ejemplo para otras regiones del país. Este accionar organizacional de varias décadas ha permitido que occidente cuente con una excelente estructura de organización social, que ha posibilitado la concertación de proyectos sociales con alianzas entre el Gobierno, la sociedad civil, la cooperación internacional y la empresa privada. El Espacio Regional de Occidente (EROO), que representa la sociedad civil organizada, cuenta con diversas acciones de revisiones y propuestas técnicas documentadas, que han servido para que se pudiera emprender transparentemente la reconstrucción de este tramo carretero.
-
- El proyecto carretero en referencia ha contado con la participación de diversos actores estatales, privados y sociales durante todo el proceso de planificación. Tal es así que hubo apertura pública para el análisis de las ofertas de las empresas concursantes durante la etapa de apertura de las ofertas de licitación.
-
- La cooperativa de transporte también ha hecho aportes de propuestas técnicas directas hacia el Gobierno central referente al tramo carretero en cuestión.
-
- El contrato del tramo carretero señala el proceso de reasentamiento de las personas que actualmente están ocupando un espacio físico en el derecho de vía de la carretera. Sin embargo, estos participantes todavía desconocen los detalles de tal acción, dado que al momento de desarrollar esta revisión se estaba finalizando el plan de acción directa para su socialización.
-
- Los actores participantes de la región de occidente consideran importante diseñar una estrategia o mecanismo de mantenimiento de corto y mediano plazo del tramo carretero, cuyo plan será necesario pase por un proceso de concertación social amplio.
-
- Después de la visita de campo, se inició la ejecución del proyecto. Sin embargo, según manifestaron miembros del EROO, aún no se ha realizado una socialización del proyecto.
-
- El proceso de reasentamiento se incluyó en la estructura de financiamiento del contrato del ejecutor con la intención de agilizar dicho proceso. Su ejecución estará a cargo de una

empresa especializada en materia de reasentamientos. Sin embargo, al no tener acceso al contrato de ejecución de la obra, tal punto no se pudo verificar.

6.1.7 CA-1, Jícara Galán – El Tránsito

- Socialización durante el diseño y antes de iniciar la ejecución.
 - Modificación en un 22% del monto del contrato del ejecutor.
-

6.2 Recomendaciones

6.2.1 Centro Cívico Gubernamental

- Divulgar y socializar los criterios por los cuales se seleccionó el Sitio A, con su respectiva respuesta a los problemas que generará el funcionamiento del CCG.
- Hacer, al menos, un análisis de impacto vial y ambiental.
- Divulgar el Plan de Desarrollo Vial de la AMDC, verificando que incluya el impacto vial del CCG y diseñar estrategias que faciliten el ingreso y salida del personal (por ejemplo adaptaciones a los horarios de trabajo).
- Crear una normativa ambiental para proyectos de edificios altos. Realizar monitoreo de partículas PM10 y PM2.5 y análisis de simulación de viento para verificar las zonas más afectadas. Coordinar acciones con el HEU.
- Como el proyecto CCG se ubica dentro de la “CATEGORÍA E”, correspondiente a establecimientos mayores a 5,000 m² de área útil, presentar estudios de impacto vial. Estos deben determinar los impactos que ocasionará el establecimiento en el sector en el que se desarrollará y una descripción de las obras necesarias para minimizar estos impactos, lo cual no está muy detallado en la documentación técnica del proyecto que ha sido publicada.
- Analizar aun más, por parte de COALIANZA, el impacto que provocaría en la zona el proyecto CCG en el Sitio A, considerando los posibles cambios de uso que se darían debido a las fuerzas de atracción de actividades humanas y al funcionamiento del complejo.
- Aunque contar con un Certificado de Incorporación y Viabilidad de Operación sea importante para el inversionista operador privado (IOP), no se debe eximir, por ningún motivo, la realización de los estudios técnicos adecuados que garanticen que el proyecto no afectará el funcionamiento de la ciudad y la calidad de vida de los ciudadanos. Las instituciones

estatales deben tener un involucramiento mayor para garantizar que no se generen pasivos sociales y ambientales.

6.2.2 Terminal de Contenedores y de Carga

- Crear una política pública de gestión integral de los proyectos para la creación de valor compartido y verificar su impacto a través de la Secretaría de Desarrollo e Inclusión Social (SEDIS).
 - Cumplir con las normas jurídicas correspondientes y aplicar por parte de la SAPP las sanciones que manda la ley.
 - Mediar, por parte de COALIANZA, para que el IOP y el fiduciario faciliten la información a los entes que lo requieran.
-

6.2.3 Corredor Turístico

- Para proyectos futuros, realizar estudios de tráfico vehicular diario de por lo menos un año, así como un análisis multidisciplinario en la etapa de planificación.
 - Para menguar el posible impacto del IMAG en esta vía, ante la negativa de los pobladores a pagar el peaje, idear soluciones que pueden contribuir a hacer bancable el proyecto financieramente. Una probable solución es construir un puerto seco en la región de Guaymitas, El Progreso, que se conecte por la vieja ruta del Ferrocarril Nacional, partiendo de este sitio, pasando por la comunidad de Urraco, y saliendo a Baracoa hasta llegar a Puerto Cortés. Es importante mencionar que por esta ruta aún existen los puentes y los bordos sobre los que se movía el ferrocarril que usaron las compañías bananeras. La ventaja de este punto es que confluyen tres departamentos: Atlántida, Yoro y Cortés. Además de ser corredor turístico, sería parte del corredor logístico; y se potenciaría la inversión en el valle del Aguán y en el de Leán. Este corredor, de aproximadamente 50 kilómetros, también sería parte del ferrocarril interoceánico que promueve el presidente de la República. Guaymitas debería ser pensada como una ciudad logística integral que contribuya a realizar un desaduanaje acelerado. El proyecto se debe integrar con la Terminal de Contenedores y Graneles de Puerto Cortés, de tal forma que no afecte sus modelos financieros.
 - Solicitar al IOP, por parte de COALIANZA, que actualice sus fianzas de garantía de expropiaciones y las próximas a vencer.
 - En torno a la participación ciudadana en la toma de decisiones, establecer, por parte de COALIANZA, mesas de consulta y socialización de proyectos con representantes de los actores directamente involucrados.
-

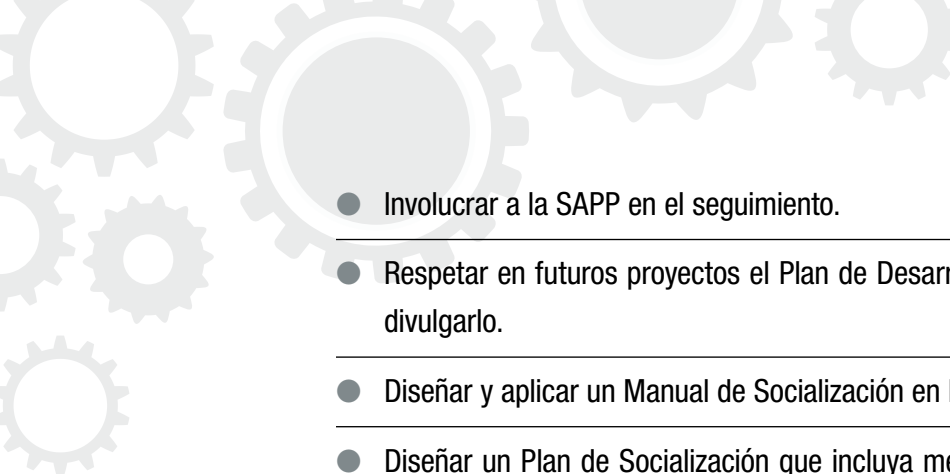
- Al no tener acceso al modelo financiero, se desconoce las causas que motivaron la concentración del 59.2% del IMAG en la caseta de San Manuel, sin embargo se recomienda ajustar el contrato de concesión y apegarse a las distribuciones contempladas en el estudio de tráfico vehicular para realizar el modelo financiero.
-

6.2.4 Aeropuerto de Palmerola

- Verificar con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con la Asociación Nacional de Protección contra el Fuego (NFPA, por sus siglas en ingles), todo lo referente a lo que estipula la primera en el anexo 14 en relación a aeródromos, así como lo que estipula la segunda en referencia a las normas NFPA 30 (2015) y NFPA 407 (2017).
-
- Ampliar detalles en el diseño para la ubicación, tamaño y tiempos de respuesta de la estación de bomberos sobre la pista, ya que en el diseño se ven algo comprometidos los radios de giro y ubicación de la estación.
-
- Diseñar planes de ordenamiento territorial, en conjunto con los municipios que están dentro del área de influencia del aeropuerto de Palmerola. En ese sentido es necesario incorporar este proyecto en la actualización o generación de sus modelos de desarrollo, a fin de garantizar el dinamismo en la economía local mediante la creación de nuevas fuentes de empleo.
-
- Publicar las estrategias a seguir para la reubicación de las personas que trabajan en Toncontín y que suponen su traslado a Palmerola, con el fin de que conozcan que contarán con los servicios necesarios con los que actualmente cuentan en la capital (educación, salud, etc.).
-
- Aunque se promueve Palmerola como el aeropuerto más grande de Honduras, dejar claro las jerarquías y el funcionamiento de Palmerola como un sistema integrado con los demás aeropuertos internacionales de Honduras, para prever posibles afectaciones en la oferta y demanda de otros aeropuertos internacionales cercanos, evitando así consecuencias que supongan pérdidas para el Estado, por ejemplo, el Aeropuerto Ramón Villeda Morales (San Pedro Sula, a 172 km por vía terrestre de Palmerola).
-

6.2.5 Terminal de Buses y Mercado de Danlí

- Divulgar y socializar la información de sustento para cambios en la gestión del proyecto.
-
- Verificar la presencia de supervisión en la obra.
-
- Realizar un análisis estructural profundo por un experto para generar recomendaciones.
-

- 
- Involucrar a la SAPP en el seguimiento.

 - Respetar en futuros proyectos el Plan de Desarrollo Urbano. Si no existiera, diseñarlo y divulgarlo.

 - Diseñar y aplicar un Manual de Socialización en la etapa de planificación y ejecución.

 - Diseñar un Plan de Socialización que incluya mecanismos de sostenibilidad con amplia participación, procurando que las socializaciones generen un Plan Estratégico de Comunicación y Gestión de Riesgos de la Inversión, para buscarle soluciones a los problemas planteados por los involucrados.
-

6.2.6 CA-4, La Entrada – Santa Rosa de Copán

- Diseñar un manual de socialización, Plan estratégico de comunicación y plan de gestión de riesgos de la inversión.

 - Verificar el contrato de ejecución de la obra del proyecto para analizar el plan de reasentamiento en el marco de la política del Banco Mundial: el plan de reasentamiento debe iniciarse en las etapas tempranas del ciclo del proyecto y por empresa con independencia que disponga de facultades y capacidades para ejecutarlo. Un plan deficiente o la falta de independencia de la empresa especializada, al estar incluida en el contrato del ejecutor, puede dar lugar a ambigüedades jurídicas e institucionales, con los consiguientes riesgos de presiones políticas, demoras y costos que superan las previsiones.

 - Realizar la socialización y que la misma conlleve procesos de retroalimentación de actores participantes. En caso contrario, se pueden generar algunas inconformidades entre la ciudadanía si las expectativas no son las esperadas.
-

6.2.7 CA-1, Júcaro Galán – El Tránsito

- Estandarizar la buena práctica de socialización en la etapa de planificación y ejecución.

 - Afinar criterios de diseño en la etapa de planificación – Secretaría de Infraestructura y Servicio Públicos (INSEP).
-



7. Conclusiones y recomendaciones

7.1 Conclusiones

- Este es un **estudio piloto** a nivel mundial de CoST.

- La matriz de verificación, diseñada a partir del Estándar CoST - Marco de divulgación CoST – Banco Mundial, tiene **130 puntos de datos**. COALIANZA la ha empezado a aplicar, lo que refleja una **tendencia hacia la transparencia**.

- De acuerdo al Marco de Divulgación CoST - Banco Mundial, **falta la divulgación de la SAPP de los incumplimientos de los contratos** tanto del concesionario como de la autoridad pública.

- Existe necesidad de **mejorar en la estructuración** de los proyectos.

- **Las universidades tienen interés en contribuir al desarrollo del país** al generar investigación científica aplicada, contribuyendo a la planificación, monitoreo y evaluación de los proyectos, apoyando así el desarrollo logístico de la nación.

- **Hay una carencia de capacidad técnica y financiera en las municipalidades** para realizar seguimiento a proyectos.

- **La socialización no conllevó procesos de retroalimentación** de otros actores, lo que ha generado algunas **inconformidades entre la ciudadanía**.

- Los **contratos tienen diferentes formatos**, lo que **dificulta su revisión**. Esto provoca que, durante la etapa de adquisición, el inversionista tenga que invertir más tiempo en análisis de riesgos y, en algunos casos, asumir una prima de riesgo mayor.

- **Hay una percepción** entre la población de **opacidad y secretividad** en la ejecución de las APP.

- Existe un riesgo de atraso en la ejecución de obras complementarias a cargo del Gobierno nacional y local.
-

- En este aseguramiento **se brindó** a las instituciones **la matriz de verificación de la información divulgada**, con el objeto de que completaran la información faltante en los portales. Esta fue una nueva práctica implementada que tuvo un excelente resultado, ya que se dio un mejor acompañamiento a las instituciones, al conocer estas cómo se evalúa cada punto de datos. El impacto en el nivel de divulgación es evidente, al pasar del 21.6% al 85.3%.
-

- **La cesión de la estructuración a fiduciario no fortalece institucionalmente a COALIANZA.** La Ley de Promoción de la Alianza Público Privada, contenida en el Decreto Legislativo nº 143-2010 y publicada en el Diario Oficial *La Gaceta* el 16 de septiembre de 2010, establece en el artículo nº 2, “Definiciones”, que COALIANZA es la institución del Estado encargada de gestionar y promover los proyectos y procesos para llevar a cabo alianzas público privadas. Así mismo, el artículo 13, “Funciones de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA)”, establece que una de sus funciones es la de gestionar de forma exclusiva los procesos de contratación que permitan la participación público privada en la ejecución, desarrollo y administración de las obras y servicios públicos de interés para el Estado, tanto a nivel nacional como local. Si el marco regulatorio se instituyó en 2010 con la ley a la que aquí se hace referencia, el rol de estructurador del proyecto otorgado por COALIANZA a un banco fiduciario, a través de un fideicomiso en 2013, estaría contraviniendo lo dispuesto en la ley, no así su rol de administrador de los recursos financieros.
-

- **La participación de la SAPP ha sido limitada por los contratos.** Los contratos del Centro Cívico Gubernamental (CCG) y de la Terminal de Contenedores indican que la SAPP entrará hasta en la etapa de operación, en el caso del CCG; y solo actuará como sancionadora en el caso de la Terminal de Contenedores. Se le consultó tanto a COALIANZA como a la SAPP a qué se debió esta concepción en la etapa de estructuración ya que, de acuerdo a la ley, la SAPP debe normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, dentro de las competencias atribuidas. Ante ello COALIANZA respondió que cada modelo de contrato se define de forma diferente; por su parte la SAPP está de acuerdo con esta modalidad. Sin embargo, la SAPP se ha integrado a estos proyectos por su cuenta.
-

- **Existe un vacío en la ley** al permitir que los **proyectos se inicien sin** haber realizado el **cierre financiero** y sin todos los **diseños** realizados.
-

- Algunos **gremios** profesionales (CIMEQH, CICH y CAH) manifestaron que sus **observaciones no se tomaron en cuenta.**
-

- En cuanto al Índice de Elegibilidad, este indica que las **variables a mejorar son las relativas a la cohesión interinstitucional y la participación ciudadana**, ya que estos factores inciden en la solución a un problema público.

- Otro factor a mejorar es el relacionado con los involucrados en los proyectos. **La falta de participación ciudadana** ha provocado el rechazo de algunos sectores de la ciudadanía. Los proyectos deberían ser objeto de consenso con la sociedad en general, a fin de pactar acuerdos que den **solución a los problemas exógenos que producirá el proyecto**.

- En ninguno de los casos estudiados se tuvo acceso a la información financiera negociada. Lo anterior **impidió tener el contexto financiero real** requerido para el análisis integral del proyecto.

7.2 Recomendaciones

- **Lograr mayor cohesión interinstitucional** a través de la aplicación de la *Metodología para planificación Estratégica Institucional con Enfoque de Resultados*, de la Secretaría de Coordinación General del Gobierno.

- Necesidad de diseñar y aplicar un **Manual de Socialización**.

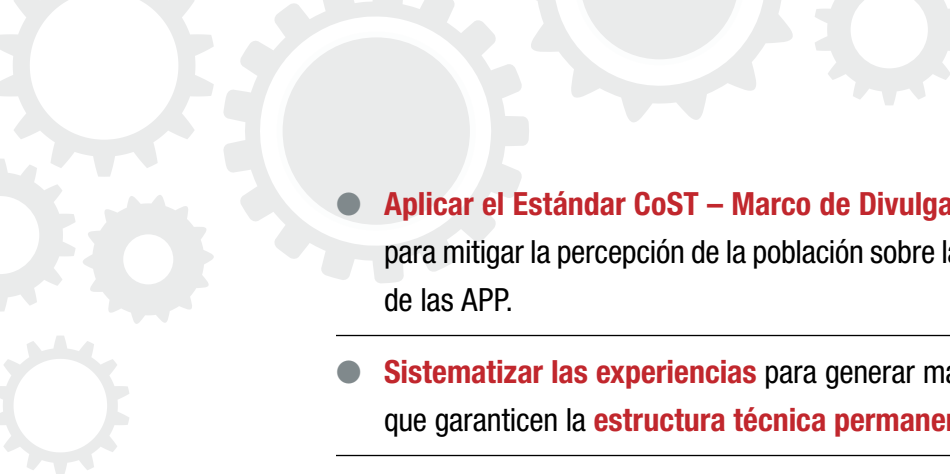
- Elaborar un Plan de Socialización que incluya **mecanismos de sostenibilidad**, con amplia participación. De las socializaciones, tanto en la etapa de diseño como en la ejecución y operación, **generar un Plan Estratégico de Comunicación y de Gestión de Riesgos de la Inversión**.

- COALIANZA y la SAPP deben **asumir los roles que les corresponden de acuerdo a la Ley de APP**.

- Cumplir la Ley de APP, al incluir **a la SAPP en los contratos de APP locales**.

- Diseñar y aplicar un Manual de Socialización en la etapa de planificación, ejecución y operación.

- **Estandarizar las contrataciones** de acuerdo al Centro de Recursos de Infraestructura de Contratos, Leyes y Reglamentos (PPPIRC) del Banco Mundial para que el inversionista tenga un marco legal e institucional claro. Es importante mencionar que la UCF, con el apoyo del proyecto UMBRAL, está haciendo este tipo de estandarización para mejorar los procesos de estructuración.

- 
- **Aplicar el Estándar CoST – Marco de Divulgación del Banco Mundial – Leyes APP** para mitigar la percepción de la población sobre la opacidad y secretividad en la ejecución de las APP.
-

- **Sistematizar las experiencias** para generar manuales de procesos y políticas públicas que garanticen la **estructura técnica permanente, competente y capacitada** en APP.
-

- **Firmar un convenio con la Comisión Interuniversitaria de Infraestructura** para competitividad en logística y transporte. Las universidades ofrecen investigación científica aplicada en infraestructura. El Observatorio Universitario en Ordenamiento Territorial de la UNAH y la UNICAH Santiago Apóstol de Danlí tienen una carta de intenciones para desarrollar esta comisión.
-

- Realizar esta buena práctica de **acompañamiento a las instituciones en la divulgación de la información**, en los estudios de aseguramiento posteriores y durante el monitoreo mensual.
-

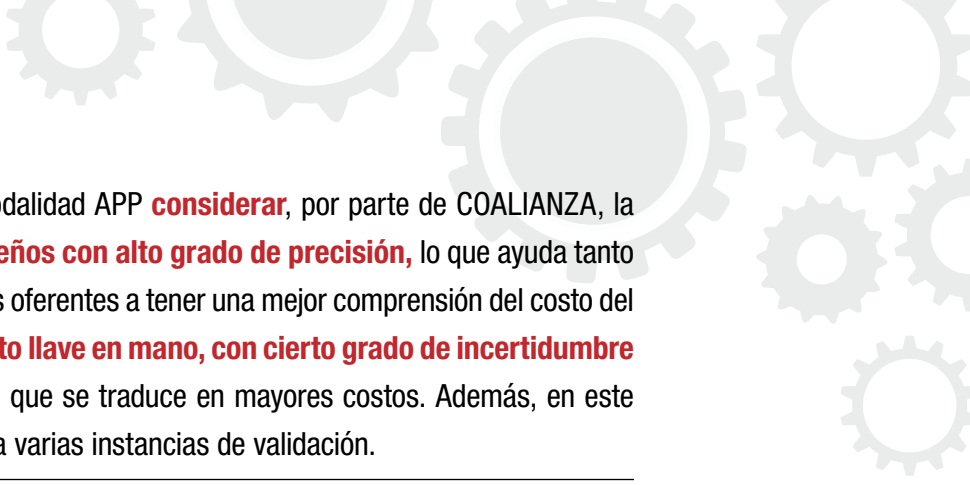
- **Incorporar en los contratos** del inversionista operador privado la **obligatoriedad de publicar un portal con detalles de las subcontrataciones otorgadas**, sobre todo a empresas nacionales. Entre otros detalles, se debe consignar su porcentaje de participación dentro de la inversión total de la obra, acreditando también el registro de las empresas extranjeras y nacionales en el Comité Intercolegial de Registro y Clasificación de Empresas Constructoras y Consultoras en Ingeniería y Arquitectura (CIRCE).
-

- **Adaptar SISOCS para APP**, generando un marco y protocolo de divulgación, evitando así inconsistencias en la información contenida en los portales.
-

- **Establecer mesas de consulta y socialización de proyectos** con representantes de los actores directamente involucrados, tal es el caso de los colegios profesionales ligados a la industria de la construcción.
-

- Para acortar el tiempo entre la firma del contrato, el cierre financiero y el inicio de las obras, **realizar cierres financieros parciales**, tal como el mecanismo que tiene la Terminal de Contenedores y de Carga de Puerto Cortés. En este caso se le va dando en concesión el bien, a medida que se va avanzando en la ejecución de las obras, y de acuerdo a la disponibilidad del dinero que se manifiesta en el cierre financiero.
-

- **Diseñar mecanismos de sostenibilidad**, con amplia participación, para realizar una revisión social de los proyectos de infraestructura desde ángulos diferentes, y según tipos de actor. Se trata de mostrar sus diversas visiones para incluir sus perspectivas en el proyecto en caso de ser pertinentes.
-

- 
- Para futuros proyectos bajo la modalidad APP **considerar**, por parte de COALIANZA, la conveniencia de: a) invertir **en diseños con alto grado de precisión**, lo que ayuda tanto a la entidad contratante como a los oferentes a tener una mejor comprensión del costo del proyecto; o b) **adjudicar el proyecto llave en mano, con cierto grado de incertidumbre transferida al IOP**, incertidumbre que se traduce en mayores costos. Además, en este último caso, someter los diseños a varias instancias de validación.

 - Disminuir el grado de incertidumbre del licitante mediante la **inversión de tiempo y recursos en la fase de planeación** con el fin de fomentar la participación de nuevos licitantes y promover licitaciones más abiertas.

 - En relación con la divulgación de la información financiera de los proyectos APP, asegurar que cubra dos aspectos fundamentales: por un lado, **las inversiones iniciales o referenciales** que comprenden, entre otras, las destinadas a la infraestructura, a construir, reconstruir, ampliar, sustituir o mejorar según corresponda; y, por el otro, **las proyecciones de los ingresos y gastos de operación y mantenimiento**. Sobre el particular, al inicio de cada ejercicio fiscal, **divulgar la información financiera del ejercicio fiscal anterior**, ya se trate de inversiones iniciales o de ingresos devengados y gastos de operación y mantenimiento incurridos, conforme a la etapa de ejecución en la que se encuentre el proyecto.
-

Anexos

Anexo 1. Matriz de Verificación de la Divulgación del Estándar CoST – Marco de Divulgación del Banco Mundial – Leyes APP

Lo que está en color azul corresponde a las Leyes APP aplicables en Honduras, y lo gris al tipo de Marco de Divulgación del Banco Mundial – CoST y la Guía de Referencia de APP, lo demás corresponde al Estándar CoST adaptado a las APP.

Etapa	Actividad	Puntos de Datos
DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN PREVIA A LAS ADQUISICIONES		
Planificación del proyecto	Identificación del proyecto	1. Propietario del proyecto
		2. Sector, subsector
		3. Nombre del proyecto
		4. Ubicación del proyecto
		5. Propósito
		6. Descripción del proyecto
		7. Perfil del proyecto o estudio de factibilidad
		8. Evaluación de impacto social y ambiental
		9. Plan de compensación y reasentamiento
		10. Oficiales del proyecto y sus roles
		11. Detalles del contacto
		12. Acuerdos financieros
		13. Decisión de aprobación del proyecto
	Análisis Cuantitativo y Cualitativo ¿Inversión Pública o APP?	14. Aplicación de Índice de Elegibilidad (análisis cualitativo)
		15. Aplicación de método valor por dinero (análisis cuantitativo)
		16. Análisis fiscal de SEFIN (identificación y asignación de riesgos)
		17. Análisis fiscal de gobierno local (identificación y asignación de riesgos)
	Evaluación y propuesta de estructuración de APP	18. Estudio de viabilidad comercial de APP
		19. Fuentes de financiamiento
		20. Alcance del proyecto (principal resultado)
		21. Presupuesto del proyecto
		22. Fecha de aprobación del presupuesto del proyecto
		23. Programa y presupuesto plurianual
		24. Tipo de Alianza Público - Privada
		25. Fechas tentativas de adquisición

Etapa	Actividad	Puntos de Datos
Adquisición	Fiduciario	26. Entidad de adquisiciones
		27. Detalle del contacto en la entidad de adquisiciones
	Concesionario del proyecto	28. Oficial de adquisiciones
		29. Tipo de proceso de adquisición
	Diseño del proyecto	30. Invitación al proceso de adquisición
	Construcción de las obras del proyecto en la etapa ejecución	31. Número de firmas licitantes o concursantes
		32. Nombre de las firmas licitantes o concursantes
	Supervisión del proyecto en la etapa ejecución	33. Método de adquisición
34. Informe de recepción de las ofertas		
35. Pliegos de licitación o concurso		
36. Informe de evaluación de las ofertas		
DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN POSTERIOR A LAS ADQUISICIONES		
Estructuración de modelo financiero	Financiera	37. Estimaciones e ingresos efectivos
		38. Retorno previsto y real sobre el capital;
		39. Estructura del financiamiento, acciones, voto, etc.
		40. Fecha de cierre financiero
		41. Detalle de probables costos contingentes
	Riesgos y su cuantificación	42. Riesgos sustanciales
		43. Asignación
		44. Mitigación
	Tarifas	45. Metodología
		46. Revisión
		47. Reglamentación
	Apoyo del gobierno	48. Tipo de garantías
		49. Donaciones
		50. Derechos sobre las tierras
51. Pagos por servicios		
Contratación	Detalle del contrato del;	52. Tipo de contrato
		53. Estado del contrato (actual)
	Fiduciario	54. Entidad administradora del contrato
		55. Título del contrato
	Concesionario del proyecto	56. Empresa contratada
		57. Precio del contrato
	Diseño del proyecto	58. Alcance del contrato
	Construcción de las obras del proyecto en la etapa ejecución	59. Fecha de inicio del contrato
		60. Duración del contrato
	Supervisión del proyecto en la etapa ejecución	61. Documento del contrato y condiciones
		62. Registro y propiedad de la empresa
		63. Tipo y monto de garantías del contrato
		64. Documento de la garantía otorgada

Etapa	Actividad	Puntos de Datos
Gestión de los contratos	Modificaciones al contrato del:	65. Variación en el precio del contrato
		66. Variación en la duración del contrato
	Fiduciario	67. Variación en el alcance del contrato
		68. Razones o justificación de cambios en el precio
	Concesionario del proyecto	69. Razones o justificación de cambios en el alcance
		70. Razones o justificación de cambios en la duración
	Diseño del proyecto	71. Lista de variaciones, cambios y enmiendas
		72. Lista de aprobación de escalamientos
	Construcción de las obras del proyecto en la etapa ejecución	73. Registro de desembolsos
		74. Adendas o modificaciones al contrato
Supervisión del proyecto en la etapa ejecución	75. Actualización pasivos contingentes	
	76. Actualización de análisis fiscal de SEFIN (identificación y asignación de riesgos)	
	77. Actualización de análisis fiscal de gobierno local (identificación y asignación de riesgos)	
Ejecución	Ejecución del contrato de supervisión y Construcción de las Obras	78. Estado del contrato (actual)
		79. Informe de avance en la ejecución
		80. Informe de auditoría técnica
		81. Informe de auditoría financiera
		82. Informe de evaluación del proyecto
		83. Informe final de recepción de la obra
		84. Costo de finalización (proyectado)
		85. Fecha de finalización (proyectada)
		86. Programa de trabajo actualizado
87. Alcance de la finalización (proyectado)		
Operación	Desempeño en etapa de operación	88. Estado del contrato (actual)
		89. Datos abiertos sobre desempeño real en comparación con las metas
		90. Informe mensual de gestión del fideicomiso (actualizado)
		91. Informe de desempeño de etapa de operación
		92. Informe de auditoría técnica
		93. Informe de auditoría financiera
		94. Informe de evaluación de la gestión de la concesión
		95. Póliza de seguro sobre bienes en operación y otras pólizas
		96. Documento de los seguros otorgados
		97. Programa de evaluación de niveles de servicios (actualizado)
		98. Alcance nivel de servicio (parámetros de condición y serviciabilidad exigible)
		99. Tipo y monto de garantías del contrato en la etapa de operación
		100. Documento de la garantía otorgada
		101. Encuestas a usuarios.

Etapa	Actividad	Puntos de Datos
Mantenimiento	Desempeño en etapa de mantenimiento	102. Estado del contrato (actual)
		103. Datos abiertos sobre desempeño real en comparación con las metas
		104. Informe mensual de gestión del fideicomiso (actualizado)
		105. Informe de avance del mantenimiento de la obra
		106. Informe de auditoría técnica
		107. Informe de auditoría financiera
		108. Informe de evaluación de la conservación de la obra
		109. Informe de recepción de las obras atendidas
		110. Costo anual de mantenimiento (proyectado)
		111. Programa de trabajo de mantenimiento (actualizado)
		112. Alcance del mantenimiento o nivel de servicio (proyectado)
		Transferencia o cesión
114. Datos abiertos sobre desempeño real en comparación con las metas		
115. Informe mensual de gestión del fideicomiso (ultimo)		
116. Contrato preparatorio o carta de intenciones de transferencia o cesión		
117. Informe de auditoría técnica		
118. Informe de auditoría financiera		
119. Informe de evaluación del proyecto		
120. Informe de recepción de la obras		
121. Fecha de realización de la transferencia o cesión		
122. Documentación que acredite la capacidad legal del cesionario		
123. Documentación que acredite la capacidad técnica y financiera del cesionario		
Rescisión	Rescisión	124. Disposiciones sobre rescisión
		125. Fecha de rescisión de contrato
		126. Causales de incumplimiento del concesionario
		127. Causales de incumplimiento de la autoridad pública
		128. Multas reales por incumplimiento de disposiciones contractuales
		129. Lista de incumplimientos del concesionario
		130. Lista de incumplimientos de la autoridad pública

Anexo 2. Metodología del Índice de Elegibilidad

El Índice de Elegibilidad es una herramienta desarrollada por el especialista Sergio Hinojosa para el Instituto Tecnológico de Monterrey y el BID, aplicado por múltiples entidades a nivel mundial para identificar el potencial que tiene un proyecto para ser desarrollado por APP. Consiste en un cuestionario de 31 preguntas que relaciona variables económicas, sociales y financieras. Otra herramienta similar es el Índice Infrascopes desarrollado por la Unidad de Inteligencia de The Economist para el Fondo Multilateral de Inversiones del BID.

Cada una de las preguntas se valora en una escala de 1 a 5, donde el 1 es el escenario menos adecuado y el 5 el escenario más conveniente para la APP; se considera que el proyecto es viable para ser desarrollado por APP cuando el índice obtenido es mayor que 3, si el resultado es menor que 3 el proyecto conviene más por la modalidad tradicional de contratación, y si es igual que 3 entonces es indiferente la forma de desarrollarse. El concepto de cada pregunta se describe a continuación:

Índice de Elegibilidad variables en evaluación

Institucionalidad		Competencia	
Pregunta	Variable	Pregunta	Variable
P22	Grado de avance expediente técnico y estudios	P18	Número de proveedores del servicio
P23	Líder del proyecto	P19	Atractividad para el sector privado
P24	Solidez del marco institucional	P20	Generación de competencia en la licitación
P29	Estudios de demanda	Tamaño	
P30	Recursos financieros	Pregunta	Variable
P31	Clima de inversión y condiciones macroeconómicas	P3	Tamaño del proyecto o grupo de proyectos
Estrategia		P4	Período de ejecución de las obras del proyecto
Pregunta	Variable	Involucrados	
P1	Relación del proyecto con el plan estratégico de gobierno de mediano o largo plazo	Pregunta	Variable
P2	Relación del proyecto con la estrategia sectorial de desarrollo específica	P13	Probabilidad de rechazo de los involucrados
P16	Impacto social	P14	Número de actores involucrados
Cohesión		Riesgos	
Pregunta	Variable	Pregunta	Variable
P6	Posibilidad de ser alcanzable en el período político	P5	Grado de impacto en las finanzas públicas
P8	Solución específica a problemas público	P7	Innovaciones institucionales
P 25	Cohesión institucional (Joined-UP	P9	Complejidad del diseño
Especificidad		P10	Experiencia previa internacional países similares
Pregunta	Variable	P11	Experiencia previa internacional de países desarrollados
P17	Configuración monopólica	P12	Experiencia previa de mejores prácticas a nivel nacional
P21	Uso intensivo de tecnología específicas	P15	Transferencia de riesgos
Urgencia		P26	Sobrecostos y sobre plazos
Pregunta	Variable	P27	Flexibilidad del contrato
P28	Urgencia para su implementación		

Anexo 3. Marco legal y regulatorio de las Alianzas Público-Privadas en Honduras

El desarrollo de los proyectos bajo la modalidad de Alianzas Público-Privadas (APP) en Honduras se enmarca bajo una ley especial y su respectivo reglamento, creados exclusivamente para dicho fin, cuya estructuración histórica se detalla seguidamente:

Instrumento	Número Decreto / Acuerdo	Fecha de aprobación del Decreto / Acuerdo	Fecha de publicación en <i>La Gaceta</i> , entrada en vigencia	Observaciones	
Marco Legal	“Ley de Promoción de la Alianza Público – Privada”	Decreto Legislativo No. 143-2010	11/08/10	16/09/10	Creación de la Ley, comprendiendo 40 Artículos.
	Interpretaciones a la Ley	Decreto Legislativo No. 127-2013	11/09/13	18/09/13	Interpretación de los artículos 3, 11 y 32 de la Ley de Promoción de la Alianza Público – Privada.
	Reformas e Interpretaciones a la Ley	Decreto Legislativo No. 284-2013	08/01/14	05/06/14	Reformar los artículos: Art. 29 (creación Fideicomiso para comisiones cobradas por COALIANZA y la SAPP). Art. 34 (sobre los derechos y obligaciones conferidos por la Ley a COALIANZA). Interpretación a los artículos 31 (sobre la política salarial de COALIANZA) y 35 (exclusión de la Ley de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo).
	Reformas a la Ley	Decreto Legislativo No. 115-2014	26/12/14	30/12/14	Reforma a los artículos: Art. 18 “Análisis de Viabilidad de los Proyectos de Iniciativa Pública”, Art. 19 “Selección de Proyectos de Participación Público Privado”, y Art. 29 sobre el cobro de comisiones por parte de COALIANZA y la SAPP (depósitos a la Cuenta Única de la Tesorería General de la República). Incorporación del Art. 25-A aprobando la creación de la Unidad de Contingencias Fiscales en la Secretaría de Finanzas.

Instrumento		Número Decreto / Acuerdo	Fecha de aprobación del Decreto / Acuerdo	Fecha de publicación en <i>La Gaceta</i> , entrada en vigencia	Observaciones
Marco Legal	Reformas a la Ley	Decreto Legislativo No. 30-2016	07/04/16	16/04/16	Reformar los artículos: Art. 5: “Formas de Organización dentro del Régimen de Alianza Público – Privada”. Art. 7: “Aporte de la Administración Pública”.
	Reformas a la Ley	Decreto Legislativo No. 98-2016	27/07/16	27/07/16	Reformas a los artículos: Art. 7: “Aporte de la Administración Pública”. Art. 4, del Decreto Legislativo No. 30-2016, “Trámite de las Exoneraciones”.
Marco Regulatorio	“Reglamento General de la Ley de Promoción de la Alianza Público – Privada”	Acuerdo Ejecutivo No. 02073-2010	21/12/10	21/01/11	Creación del Reglamento, comprendiendo 105 artículos.
	Reformas al Reglamento	Acuerdo Ejecutivo No. 560-A-2015	07/12/15	16/12/15	Reformar el Art. 20: “Garantía”.
Marco Regulatorio SAPP	“Reglamento para la Aplicación de Sanciones de la Superintendencia de Alianza Público Privada (SAPP)”	No definido	No definido	No definido	Este Reglamento se encuentra publicado en la página web de la SAPP, detallando que su entrada en vigencia es a partir de la comunicación a los entes regulados y muestra una fecha de emisión del 3 de junio del 2016. No existe referencia alguna en otro portal.

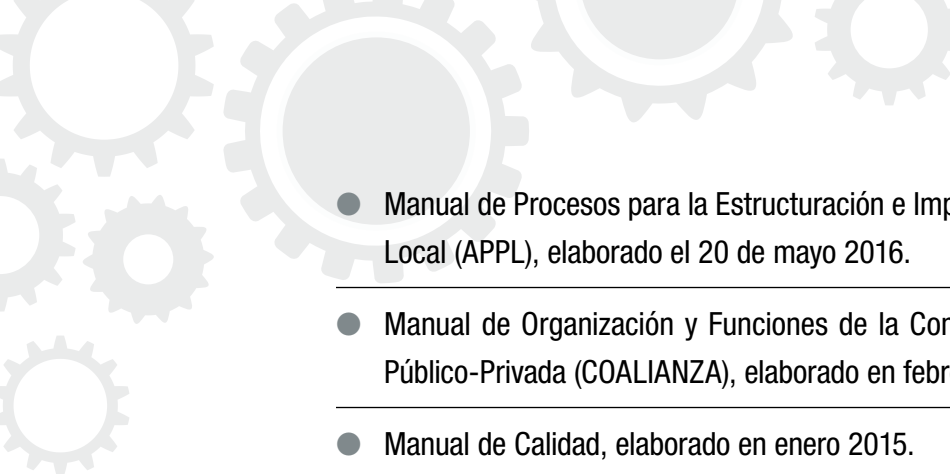
De igual manera, en la página oficial de COALIANZA, se detallan los siguientes manuales como parte de la normativa creada por la entidad para regular sus procesos:

- Manual de Procesos para Alianzas Público Privadas por Iniciativa Privada, elaborado en diciembre 2014.

- Guía al Inversionista para Presentación de Proyectos de Alianza Público-Privada por Iniciativa Privada, elaborado en septiembre 2015.

- Manual de Control de Documentos, elaborado en enero 2015.

- Manual de Adquisiciones y Contrataciones, elaborado en enero 2015.

- 
- Manual de Procesos para la Estructuración e Implementación de Alianza Público-Privada Local (APPL), elaborado el 20 de mayo 2016.

 - Manual de Organización y Funciones de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), elaborado en febrero 2016.

 - Manual de Calidad, elaborado en enero 2015.

 - Manual de Procesos de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), elaborado en abril 2016.

Marco legal y regulatorio de la etapa de adquisición de los proyectos de Alianza Público - Privada

Con el propósito de ubicar dentro del contexto de las Alianzas Público - Privadas la etapa de adquisición de estos proyectos, se detallan a continuación algunas fracciones del basamento legal de las mismas:

Marco legal de referencia:

Artículo 1.- Finalidad. La presente Ley es de orden público e interés social. Tiene como finalidad gestionar y regular los procesos de contratación que permitan la participación público-privada en la ejecución, desarrollo y administración de obras y servicios públicos, potenciando la capacidad de inversión en el país a fin de lograr el desarrollo integral de la población.

Artículo 2.- Definiciones. Para los efectos de la Ley se entenderán los términos siguientes, así: (se enuncian los principales)

- 1) Asignación de los Riesgos:** Determinación de cuál de las partes debe soportar las consecuencias de que ocurran ciertos hechos que hayan sido definidos como riesgos del proyecto, obra o servicio delegable;

- 2) Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA).** Institución del Estado encargada de gestionar y promover los proyectos y procesos para llevar a cabo la Alianza Público-Privada (APP);

- 6) Iniciativa Privada:** Modelos de participación público-privada, en donde los particulares pueden proponer proyectos de interés público a la Administración Pública, a ser ejecutados y financiados en su totalidad o en parte por el sector privado y bajo la supervisión de la Administración Pública;

- 7) Alianza Público Privada (APP).** Esquema de colaboración es esfuerzo común entre los sectores público y privado, nacional e internacional que adopta múltiples modelos, es-

tableciendo derechos y obligaciones, determinando y distribuyendo riesgos entre las partes; y

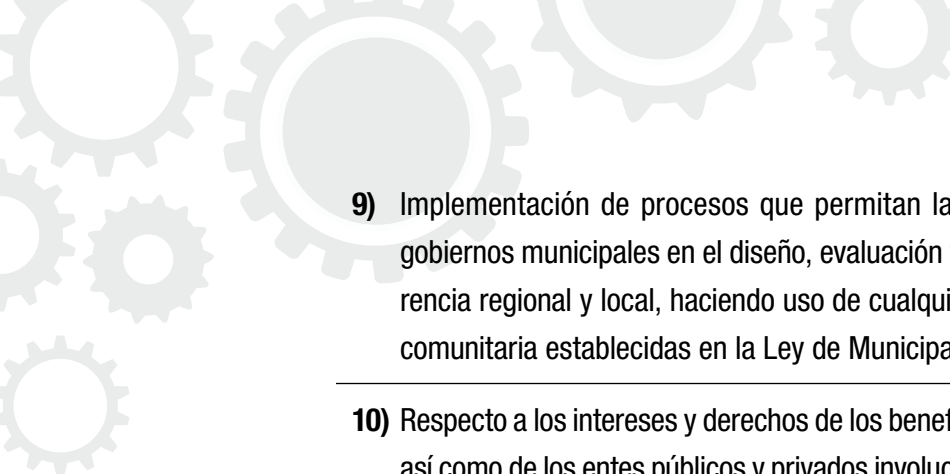
- 8) Sistema Nacional de Inversiones Públicas: Sistema que consolida información sobre los proyectos de inversión pública, bajo la administración de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA).
-

Artículo 3.- Principios. Los contratos de participación público-privada deben sujetarse a los principios siguientes:

- 1) Seguridad jurídica como principio que reconoce la finalidad del Derecho en las relaciones público-privada que surjan como producto de la presente Ley;
-
- 2) Eficiencia y/o eficacia en los procesos de inversión pública;
-
- 3) Responsabilidad fiscal en la celebración y administración de los contratos que se perfeccionen con base a la presente Ley, en atención a la capacidad de pago del Estado o de los Municipios para adquirir los compromisos financieros que se deriven de la ejecución de los mismos, sin comprometer la sostenibilidad de las finanzas públicas, ni afectar la prestación de los servicios que se otorguen de manera regular;
-
- 4) Optimización del uso de los recursos, por el cual un servicio público debe ser prestado por el proveedor que pueda ofrecer una mayor calidad a un determinado costo o los mismos resultados de calidad a un costo menor, maximizando a la vez la satisfacción de los usuarios del servicio;
-
- 5) Promoción de la búsqueda de la competencia a fin de asegurar la eficacia, eficiencia y menores costos en la provisión de infraestructura y servicios públicos, así como evitar cualquier acto anticompetitivo y/o colusorio;

Interpretación según Decreto Legislativo No. 127-2013: en relación a que la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) puede limitar la participación de personas naturales o jurídicas en los procesos que lleve a cabo cuando sea necesario para evitar la concentración de mercados en una sola persona o grupo de personas.

- 6) Todas las actuaciones de la Alianza Público-Privada, son públicas y sujetas a una estricta rendición de cuentas, así como los actos que impliquen compromisos fiscales para el Estado y los efectos sobre los usuarios;
-
- 7) Sostenibilidad económica y financiera de los proyectos de participación público-privada;
-
- 8) Reparto equilibrado de los beneficios y de los riesgos en los contratos;
-



9) Implementación de procesos que permitan la participación y fortalecimiento de los gobiernos municipales en el diseño, evaluación y fiscalización de los proyectos con injerencia regional y local, haciendo uso de cualquiera de los mecanismos de participación comunitaria establecidas en la Ley de Municipalidades;

10) Respecto a los intereses y derechos de los beneficiarios de las obras y servicios públicos, así como de los entes públicos y privados involucrados en la ejecución de los proyectos; y,

11) Los participantes privados deben incorporar y mantener durante todas las fases de ejecución de los contratos de Alianza Público-Privada (APP), las mejores prácticas de responsabilidad social y empresarial y con un estricto apego a las leyes ambientales vigentes.

Artículo 4.- Modalidades. La participación público privada puede adoptar las modalidades siguientes:

1) Construcción, y/u operación, y/o transferencia, y/o mantenimiento de obras y/o servicios públicos;

2) Ampliación de obras y/o servicios públicos existentes;

3) Prestación total o parcial de un servicio público, precedido o no de la ejecución de una obra pública;

4) Ejecución de una obra pública, con o sin prestación del servicio público, para la locación o arrendamiento por el Estado;

5) Administración como fiduciario de bienes, servicios, sistemas contables, sistemas de cómputo, programas o proyectos de desarrollo, contratos de créditos, entre otros; y

6) Cualquier otra modalidad que permita realizar una Alianza Público-Privada (APP) dentro del marco de la presente Ley.

Las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que pretendan formar parte de una Alianza Público-Privada (APP), para proyectos de gran envergadura deben acreditar ser de reconocido prestigio, experiencia, capacidad técnica y financiera para su desarrollo.

Artículo 5.- Formas de Organización dentro del Régimen de Alianza Público-Privada.

Las partes, dentro de un modelo de Alianza Público-Privada, pueden organizarse como coinversión (joint venture), personas jurídicas con o sin fines de lucro, contratos de participación, contratos de gestión, fideicomisos o cualquier otra forma o modalidad que resulte apta para la ejecución de las obras y/o prestación de servicios requeridos. **(Reformado mediante Decreto Legislativo No. 30-2016, vigente a partir del 16/04/16.)**

Reforma mediante Decreto Legislativo No. 30-2016, vigente a partir del 16/04/16: Las partes, tanto pública como privada, dentro de un modelo de Alianza Público - Privada, pueden organizarse como coinversión (joint venture), consorcios, personas jurídicas con o sin fines de lucro, contratos de participación, contratos de gestión, fideicomisos o cualquier otra forma o modalidad, legalmente típica o atípica, que resulte apta para la ejecución de las obras y/o prestación de servicios requeridos.

Cualquiera de las formas de organización dentro del régimen de Alianza Público-Privada realizará todas sus gestiones conforme a las normas del derecho privado. Ello sin perjuicio que deban rendirse los informes solicitados por la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, las Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (ASPP), en cuanto a la administración de los bienes y recursos públicos aportados por el Estado o los municipios.

Artículo 6.- Para los efectos de esta Ley, puede utilizarse cualquiera de los procedimientos siguientes:

- 1) Licitación pública nacional o internacional;

- 2) Concurso público nacional o internacional; y,

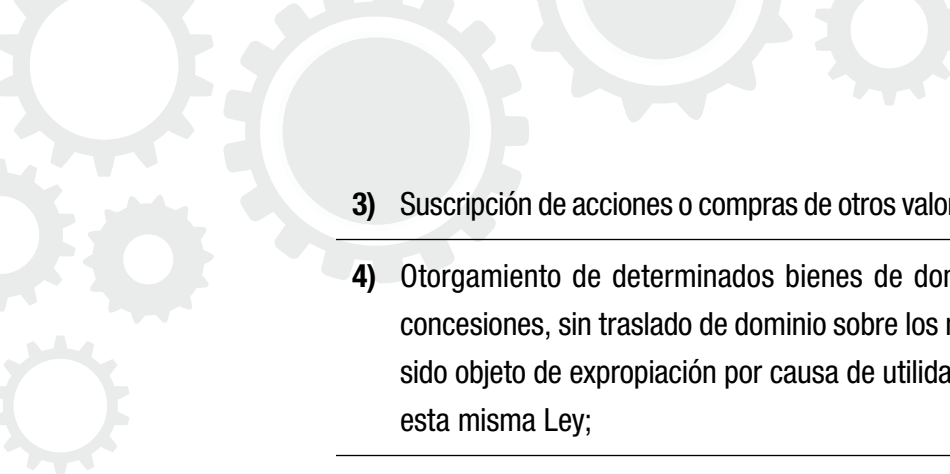
- 3) Cualquier otro procedimiento que garantice la libre competencia.

Los procedimientos se desarrollarán en los términos y condiciones específicos que se establezcan en los correspondientes Pliegos de Condiciones, que habrán de respetar los principios de transparencia, objetividad y publicidad. El Pliego de Condiciones determinará entre otros los requisitos que deben ofrecer los oferentes, el tipo y monto de las garantías exigidas a los interesados, el o los criterios de valoración de las propuestas técnicas, económicas y materiales de las condiciones de prestación de los servicios, los materiales, equipo y servicios que el Estado ofrezca, debe expresarse en el Pliego de Condiciones, con sus respectivos valores presupuestados y las condiciones de prestación de servicios. La ejecución de la obra deberá concluirse en el menor tiempo posible.

Artículo 7.- Aporte de la Administración Pública. Dentro del régimen de Alianza Público-Privada (APP), el Estado y en su caso los Municipios, pueden asumir compromisos de manera firme, siempre y cuando sean de monto cierto y conocido, y sus aportes dentro del modelos de Alianza Público - Privada (APP) por el cual opten las partes, pueden ser efectuados por los medios siguientes:

- 1) Aportaciones en efectivo;

- 2) Estudios técnicos;

- 
- 3) Suscripción de acciones o compras de otros valores negociables en el mercado financiero;

 - 4) Otorgamiento de determinados bienes de dominio público, que pueden consistir en concesiones, sin traslado de dominio sobre los mismos, incluyendo bienes que hubieren sido objeto de expropiación por causa de utilidad pública y/o conforme al Artículo 32 de esta misma Ley;

 - 5) Otorgamientos de permisos y licencias para la realización de las actividades autorizadas como Alianza Público-Privada (APP);

 - 6) Otorgamiento temporal de derechos sobre bienes patrimoniales del Estado y en su caso los Municipios;

 - 7) Aportación de servicios que correspondan al Estado; y,

 - 8) Otras formas de aportes legalmente autorizadas, que se encuentren estrictamente enmarcadas dentro de los fines, principios y objetivos principales de la presente Ley.

El Estado y las Municipalidades no comprometerán fondos públicos para financiar a los inversionistas privados, ni otorgarán avales con este fin, no obstante el Contrato podrá prever aportes de fondos del Estado o municipales, por razones de interés público y en beneficio del Estado, de las Municipalidades o del usuario.

En la reforma mediante Decreto Legislativo No. 30-2016, vigente a partir del 16/04/16, se exonera a los proyectos de Alianza Público - Privada del pago de impuestos detallados en siete numerales, exceptuando el Impuesto Sobre Ganancias de Capital, el Impuesto Sobre Dividendos, el Impuesto Único del 10% de Intereses sobre las Rentas y del 1% en concepto de Anticipo del Impuesto Sobre la Renta o el Activo.

No obstante, mediante Decreto Legislativo No. 98-2016, vigente a partir del 27/07/16, estas incorporaciones efectuadas a través del Decreto Legislativo No. 30-2016, se erogaron.

Artículo 10.- Fórmula de Adjudicación. La fórmula de adjudicación debe ser simple y considera únicamente dos componentes: uno económico y otro técnico.

El Componente Económico debe limitarse a evaluar uno de los aspectos siguientes:

- 1) Quien prestará el servicio en mejores condiciones económicas sin sacrificar la calidad y eficiencia de conformidad a lo especificado en las condiciones de contratación pre-establecidas;

- 2) Quien ofrece mayores beneficios al Estado; y

- 3) Quien requiere menor cofinanciamiento o aporte del Estado.

El Componente Técnico debe limitarse a determinar si la oferta técnica reúne o no los requisitos técnicos previamente determinados en las condiciones para la contratación.

El Componente Técnico debe incluir una precalificación, previo a la apertura de ofertas económicas en Audiencia Pública, debiéndose seleccionar la oferta de mejor conveniencia para el Estado.

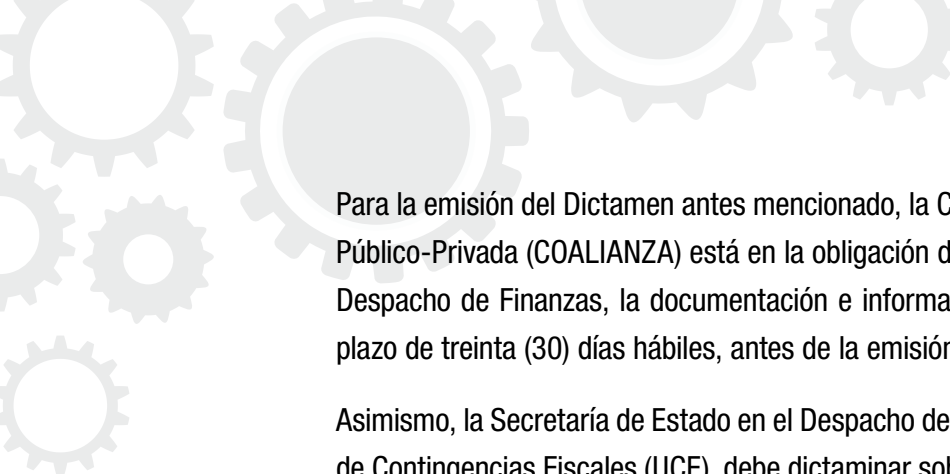
Artículo 17.- Las iniciativas de la Alianza Público-Privada (APP), pueden tener origen tanto público como privado. En el ámbito público pueden actuar como iniciadores, las Secretarías de Estado, los Entes Autónomos, las Municipalidades, las Mancomunidades, los Consejos Regionales de Desarrollo y la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA).

Artículo 18.- Análisis de Viabilidad de Proyectos de Iniciativa Pública. Los proyectos a ser incorporados en el Sistema Nacional de Inversión Pública bajo modelos de participación público-privada, deben contar con un examen de viabilidad previo, que incluya los análisis de costo-beneficio y esquemas de financiamiento factibles, para asegurar la ejecución del proyecto, obra y/o servicio delegable. Estos análisis deben ser efectuados por la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA).

Los entes u órganos de la Administración Pública que se constituyan como iniciadores de proyectos de Participación Público-Privada, deben solicitar colaboración a la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) en la formulación de los mismos previo a su incorporación en el Sistema Nacional de Inversión Pública. **(Párrafo derogado mediante Decreto Legislativo No. 115-2014, vigente a partir del 30/12/14)**

Reforma mediante Decreto Legislativo No. 115-2014, vigente a partir del 30/12/14 (primer párrafo se conserva íntegro): Se instruye a la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas a que participe en todo el ciclo de los proyectos de las iniciativas de la Alianza Público-Privada, debiendo participar en todo lo relativo a los procesos de presentación, evaluación socio-económica, evaluación de capacidad presupuestaria, declaración de admisibilidad y selección, estructuración y adjudicación de los proyectos bajo modelos de participación público-privada, ya sea que la iniciativa sea de origen público o privado, incluyendo aquellos proyectos que tienen un Fideicomiso aprobado mediante Decreto del Congreso Nacional y que todavía estén en proceso de estructuración por parte del Fiduciario y COALIANZA.

Con base a los estudios técnicos efectuados durante todo el ciclo de los proyectos de Alianza Público-Privada (APP) la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF) de la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, debe emitir Dictamen autorizando o desautorizando, sobre el comienzo o continuación de cada uno de los proyectos bajo modelos de participación público-privada. Dictamen que debe ser autorizado por el titular de dicha Secretaría de Estado, el que ostenta el carácter de vinculante.



Para la emisión del Dictamen antes mencionado, la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) está en la obligación de remitir a la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, la documentación e información completa de cada proyecto, en un plazo de treinta (30) días hábiles, antes de la emisión del referido dictamen.

Asimismo, la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, con la asistencia de la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF), debe dictaminar sobre el borrador del Contrato en cada una de sus versiones y el proyecto de Decreto Ejecutivo (PCM) previa presentación al Presidente de la República en Consejo de Secretarios de Estado, según lo establecido en el Artículo 11 párrafo final de la Ley de Promoción de la Alianza Público-Privada. Por lo que, la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), debe remitir a la Secretaría del Consejo de Secretados de Estado, el proyecto de Decreto Ejecutivo junto con el borrador de contrato y el Dictamen emitido por la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas.

Una vez aprobado el contenido del contrato por parte del Presidente de la República en Consejo de Secretarios de Estado y por parte del Congreso Nacional de la República, COALIANZA por conducto del Secretario de Estado competente de acuerdo al proyecto de Alianza Público-Privada (APP) que se trate, debe enviar a la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, el Anteproyecto de Decreto, el Decreto Ejecutivo (PCM) que autoriza la firma del contrato, la copia del contrato suscrito entre las partes y demás documentación relacionada, para que la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas (SEFIN), a través de la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF), emita opinión favorable y vinculante de dicha documentación previo a la remisión al Congreso Nacional.

Artículo 19.- Selección de Proyectos de Participación Público Privado. La Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), determinará cuáles son los proyectos de iniciativa pública que pueden ser ejecutados bajo esquemas de participación público-privada, dentro de aquellos que formen parte del Sistema Nacional de Inversión Pública planificada. (Reformada en su totalidad a partir del 30/12/14.)

Reforma mediante Decreto Legislativo No. 115-2014, vigente a partir del 30/12/14: La Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, a través de la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF), debe seleccionar y determinar, basándose en la evaluación de los estudios técnicos, cuales son los proyectos que puedan ser ejecutados bajo los esquemas de participación público-privada, mismos que deben ser autorizados por el Secretario de Estado en el Despacho de Finanzas; siendo estos proyectos previamente contemplados dentro del Sistema Nacional de Inversión Pública planificada.

Artículo 36.- Exclusión Expresa. De conformidad con lo dispuesto en la Ley de Contratación del Estado, párrafo final del Artículo 1, los procesos regulados por la presente Ley, así como

lo relacionado a su implementación, no están sujetos a las normas contenidas en la Ley de Contratación del Estado.

Marco regulatorio de referencia:

Artículo 11.- Licitación pública nacional o internacional.- Procederá la convocatoria a una Licitación pública cuando COALIANZA cuente con los estudios requeridos para la obra, servicio o proyecto a ejecutar y/o explotar.

Artículo 12.- Concurso público nacional o internacional.- Procederá la convocatoria a un concurso público en aquellos casos en que COALIANZA no cuente con los estudios requeridos para la obra, servicio o proyecto que se pretende ejecutar y/o explotar. En este supuesto corresponderá a COALIANZA evaluar los proyectos integrales presentados por los interesados, los cuales deberán respetar los parámetros o criterios mínimos que sean fijados por COALIANZA en el Pliego de Condiciones de concurso.

Artículo 13.- Etapas del proceso de selección.- Tanto en el caso de un concurso público, nacional o internacional, como en el de una licitación pública, nacional o internacional, se observará el procedimiento descrito en el presente Título, el mismo que comprenderá, como mínimo, las siguientes etapas:

- a) Aprobación del Pliego de Condiciones;

- b) Publicación de convocatoria;

- c) Precalificación;

- d) Aprobación de versión final del Contrato de Participación Público Privada;

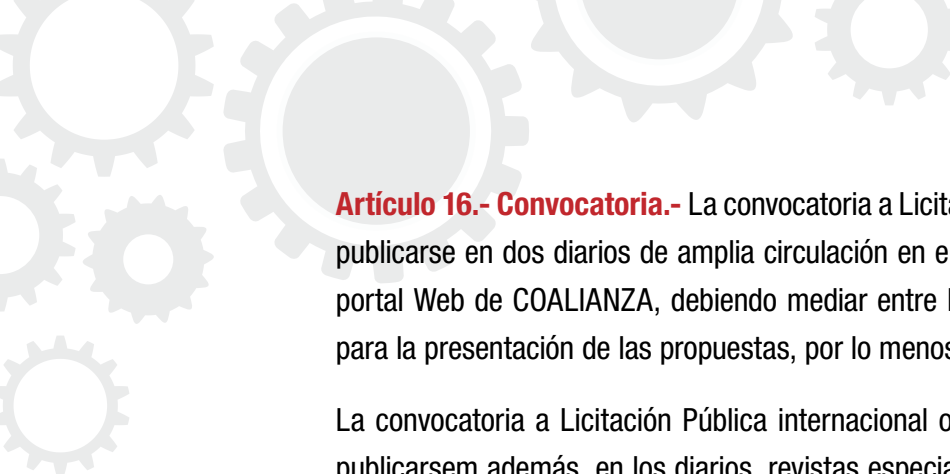
- e) Presentación de propuestas;

- f) Adjudicación; y,

- g) Suscripción de Contrato de Participación Público Privada.

Artículo 15.- Pliego de Condiciones.- El contenido del Pliego de Condiciones de que trata la parte pertinente del Artículo 6 de la Ley, es de carácter enunciativo y no limitativo. Para su elaboración, COALIANZA podrá contar con la participación de las Secretarías de Estado y otras entidades competentes.

En el referido Pliego de Condiciones se incluirá, como anexo, el proyecto de Contrato de Participación Público Privada, el mismo que deberá observar los contenidos mínimos establecidos en el Artículo 8 de la Ley.



Artículo 16.- Convocatoria.- La convocatoria a Licitación Pública o Concurso Público deberá publicarse en dos diarios de amplia circulación en el país por dos días consecutivos y en el portal Web de COALIANZA, debiendo mediar entre la segunda publicación y la fecha límite para la presentación de las propuestas, por lo menos quince (15) días.

La convocatoria a Licitación Pública internacional o Concurso Público internacional, podrá publicarse además, en los diarios, revistas especializadas y/u otros medios de difusión de los países en los cuales podrían existir interesados en la Asociación Público Privada.

Artículo 17.- Postores.- Sólo podrán participar como postores en el proceso de selección quienes cumplan con el pago de los derechos que a tales efectos disponga el Pliego de Condiciones. En el caso de consorcios, bastará que uno de sus miembros haya efectuado el pago respectivo.

Artículo 18.- Inhabilidades en razón del desempeño de una función pública.- (... se refiere sólo el último párrafo) El pliego de condiciones podrá determinar que las compañías, sociedades o consorcios, nacionales o extranjeros, que resulten adjudicatarios, deben constituir una sociedad mercantil con domicilio en Honduras para los fines de la Asociación Público Privada.

Artículo 20.- Garantía.- Para participar en una Licitación Pública o en un Concurso Público, será necesario garantizar la propuesta en la forma, monto y condiciones que para estos efectos establezca el Pliego de Condiciones.

Reformado mediante Acuerdo Ejecutivo No. 560-A-2015, vigente a partir del 16/12/15: La garantía a la que se refiere el párrafo precedente deberá ser instrumento emitido por el Sistema Financiera Nacional, regulado por la Comisión Nacional de Bancos y Seguros, el cual tiene por objeto respaldar los compromisos declarados por los Postores, pudiendo ser garantía bancaria o fianza.

Artículo 21.- Consultas al Pliego de Condiciones y sugerencias al proyecto de Contrato.- Durante el proceso de selección, los interesados podrán formular consultas a los Pliegos de Condiciones, las mismas deberán ser resueltas a más tardar quince (15) días calendario antes de la fecha del acto de recepción de las propuestas.

Las respuestas a las consultas formuladas y las modificaciones al Pliego de Condiciones que se efectúen pararán a formar parte del Pliego de Condiciones.

Artículo 22.- Precalificación.- De manera previa a la presentación de propuestas, el proceso de selección incluirá una etapa de precalificación, la cual será desarrollada en función de los criterios legales, técnicos, económicos y/o financieros a ser establecidos en el Pliego de Condiciones respectivo. Sólo se recibirán las propuestas técnicas y económicas de quienes resultaren precalificados por COALIANZA o por el comité de precalificación que ésta designe.

Artículo 23.- Acto de recepción de Propuestas.- El acto de recepción de propuestas será un acto público, en el cual participará un Notario que certificará la documentación presentada y dará fe de dicho acto. Las propuestas técnica y económica deberán presentarse en sobres cerrados separados.

Al inicio del proceso de recepción deberán abrirse primero las ofertas técnicas para ser objeto de evaluación. Una vez que se ha declarado cuales propuestas han pasado la evaluación técnica se deberá proceder a la apertura de los sobres contentivos de las propuestas económicas.

En caso de que se haya previsto en el pliego de condiciones que la evaluación técnica requiera más tiempo del disponible en la audiencia pública de recepción de ofertas, la misma se podrá suspender por un tiempo razonable que deberá ser determinado en el mismo pliego, para ser reanudada una vez concluidas las evaluaciones técnicas. En este caso, los sobres contentivos de las propuestas económicas deberán ser lacrados y firmados por todos los miembros de la Comisión de Evaluación y los postores, pudiendo invitarse también a los demás presentes a firmar si así lo desearan. Los sobres serán entregados al notario para su custodia y no podrán ser abiertos si no es en la reanudación del acto y una vez anunciado quienes han pasado la evaluación técnica.

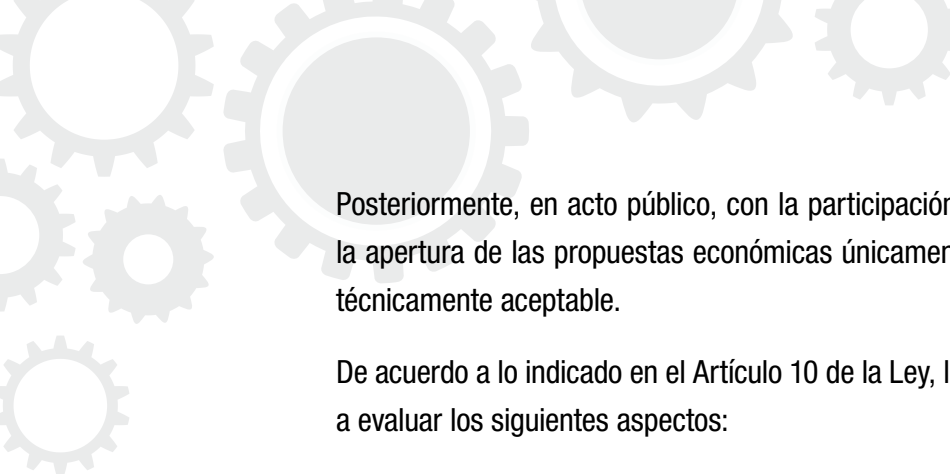
En tanto el proceso se encuentre suspendido es prohibido el contacto entre los postores y los evaluadores. La violación de esta prohibición dará lugar a la descalificación de la oferta de quien hubiere hecho el contacto.

Terminado el acto se levantará un acta que será firmada por el Notario, el representante de COALIANZA que oficie el acto y los postores que deseen hacerlo.

Artículo 24.- Aclaraciones y observaciones.- Durante el acto de recepción de propuestas, como durante el proceso de evaluación, COALIANZA podrá solicitar a los postores correcciones, ampliaciones y/o aclaraciones sobre aspectos específicos de las propuestas, con conocimiento de todos los postores, de acuerdo a lo establecido en las bases respectivas.

Artículo 25.- Evaluación de Propuestas y Adjudicación del Contrato.- Se adjudicará la Asociación Público Privada al titular de la propuesta técnica y económicamente más conveniente, la cual se determinará de acuerdo al sistema de evaluación que se fije en el Pliego de Condiciones.

La evaluación de la propuesta técnica estará orientada a determinar si la misma reúne o no los requisitos previamente determinados en el Pliego de Condiciones, siendo declarada de ser el caso, como técnicamente aceptable.



Posteriormente, en acto público, con la participación de un Notario, se procederá a realizar la apertura de las propuestas económicas únicamente de quienes obtuvieron la calificación técnicamente aceptable.

De acuerdo a lo indicado en el Artículo 10 de la Ley, la calificación económica estará limitada a evaluar los siguientes aspectos:

- a) La prestación del servicio en mejores condiciones económicas para los usuarios sin sacrificar la calidad y eficiencia, de conformidad a lo especificado en el Pliego de Condiciones y/o en el proyecto de Contrato de Asociación Público Privada;

- b) El ofrecimiento de mayores beneficios económicos al Estado.

- c) El requerimiento de menor cofinanciamiento, garantías o aporte del Estado, en los casos de obras, servicios y/o proyectos que requieran de un cofinanciamiento o aporte del Estado.

El Pliego de Condiciones establecerá los criterios, plazos y las formalidades a las que se sujetarán la evaluación de las propuestas, en cada caso.

Artículo 28.- Garantía para la suscripción del Contrato.- Para la suscripción del respectivo Contrato de Participación Público Privada, el adjudicatario deberá prestar garantía suficiente que asegure la correcta ejecución de la obra y prestación del servicio y el cumplimiento de las obligaciones correspondientes a su naturaleza, calidad y características. La naturaleza y cuantía de la garantía se determinarán en el Pliego de Condiciones respectivo.

Artículo 32.- Cesión de las Alianzas Público Privadas.- La empresa privada que haya suscrito un Contrato de Participación Público Privada con el Estado podrá ceder a un tercero su posición contractual, con la autorización previa de la Superintendencia de Alianza Público Privada, la misma que dentro de un plazo máximo de treinta (30) días de presentada la respectiva solicitud, deberá verificar que el tercero cumpla con las capacidades técnicas, legales y financieras requeridas.

Interpretación según Decreto Legislativo No. 127-2013: en el sentido que los contratos de asociación público-privada deben incluir las condiciones en que se llevará a cabo la expropiación, quien y como pagará la indemnización y que el plano que se anexa describiendo el bien inmueble sujeto a la alianza público-privada constituye mapa catastral para efectos de inscripción registral de dicho contrato.

Anexo 4. Marco Institucional de las APP en Honduras

Toda actividad atinente a las etapas de una alianza público-privada se encuentra a cargo de dos entidades creadas con fines particulares, por un lado la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) que gestiona y promueve, y por otra parte la Superintendencia de Alianza Público-Privada (SAPP) que funge como ente regulador en el desarrollo de los proyectos. Seguidamente se citan fragmentos de la ley que sobre los cuales se fundamenta el marco institucional de las APP en Honduras:

De la Ley de Promoción de Alianzas Público-Privadas:

Artículo 11.- De la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA). Créase la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), como un Ente Desconcentrado de la Presidencia de la República, con personalidad jurídica y patrimonio propio, encargada de gestionar y promover los proyectos y procesos de las Alianzas Público-Privada (APP).

Interpretación según Decreto Legislativo No. 127-2013: en el sentido que:

- 1) Las Asociaciones Público-Privadas para proyectos municipales no requieren de la autorización del Presidente de la República en Consejo de Ministros, esto conforme al Artículo 298 de la Constitución de la República;

- 2) Las Asociaciones Público-Privadas para proyectos dentro del Poder Ejecutivo requieren únicamente la autorización del Presidente de la República en Consejo de Ministros;

- 3) El Presidente de la República en Consejo de Ministros puede requerir a los Secretarios de Estado que consideren conveniente que comparezcan a la suscripción de los contratos de Asociación Público-Privada;

- 4) Las Asociaciones Público Privadas para proyectos del Poder Judicial y del Poder Legislativo requieren de la autorización del titular de estos Poderes del Estado;

- 5) La aprobación de los contratos de asociación público-privada conlleva la autorización para celebrar los actos y negocios jurídicos que sean necesarios para cumplir con los propósitos de la misma; y,

- 6) La transferencia de bienes en los contratos de asociación público-privada es autorizada por el Congreso Nacional de conformidad con el Artículo 205 atribución 41 de la Constitución de la República.

Artículo 13.- Funciones de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA). La Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA)

tiene las funciones siguientes:

- 1) Gestionar en forma exclusiva los procesos de contratación que permitan la participación público-privada en la ejecución, desarrollo y administración de obras y servicios públicos de interés para el Estado, tanto a nivel nacional como local;

- 2) Coordinar con las Secretarías de Estado, instituciones autónomas, Consejos Regionales de Desarrollo, municipalidades, entes u órganos desconcentrados y demás dependencias del Estado, la gestión de todas las autorizaciones, permisos, licencias y demás requerimientos para hacer viable, técnica, operativa y financieramente la ejecución de los proyectos;

- 3) Coordinar con otras instancias internas de la Administración Pública, las acciones necesarias para que dentro de los proyectos de inversión pública se seleccionen aquéllos que califiquen dentro de las áreas priorizadas;

- 4) Colaborar con las municipalidades en la evaluación de los proyectos sometidos a programación para su incorporación al Sistema Nacional de Inversiones Públicas;

- 5) Dar seguimiento a los proyectos, obras o servicios provistos a través de modelos de la Alianza Público-Privada (APP) en coordinación con las entidades reguladoras;

- 6) Brindar asesoramiento y colaboración a los Gobiernos Locales y a otras entidades del Estado en materia de promoción de la inversión privada, previo a la presentación de proyectos para su análisis de viabilidad;

- 7) Asegurar que las Alianzas Público-Privadas (APP) estén en armonía con los Objetivos y Metas de la Visión de País y el Plan de Nación.

- 8) Garantizar la implementación de las actividades comprendidas en las relaciones que den origen a las alianzas;

- 9) Aprobar los reglamentos internos que sean necesarios para el mejor funcionamiento de la Comisión;

- 10) Proponer al Poder Ejecutivo los proyectos de reglamentos necesarios para la aplicación de la presente ley;

- 11) Aprobar el Presupuesto y el Plan Operativo Anual;

- 12) Autorizar la contratación de las auditorías, debiendo conocer y aprobar los informes que sean generados por dichas auditorías;

13) Conocer y pronunciarse sobre los informes solicitados o que le sean presentados por la Secretaría Ejecutiva;

14) Aprobar el nombramiento, contratación y cancelación del personal de la Comisión;

15) Fijar directrices y pautas apropiadas para la Secretaría Ejecutiva;

16) Adoptar dentro de la esfera de sus atribuciones, todas las medidas que se estime pertinentes para cumplir con sus objetivos y resolver todos los asuntos que no le corresponda resolver de manera expresa a la Secretaría Ejecutiva; y,

17) Las demás funciones que le sean designadas por la legislación vigente o los reglamentos que se emitan.

La Comisión informará semestralmente de los avances en el desarrollo de sus actividades al Congreso Nacional.

Artículo 21.- Alcances. Créase la Superintendencia de Alianza Público-Privada (APP) como una entidad colegiada, adscrita al Tribunal Superior de Cuentas, respecto del cual funcionará con independencia técnica, administrativa y financiera.

La regulación, control y seguimiento de la realización de obras y prestación de servicios mediante Alianza Público-Privada (APP), está a cargo de los entes reguladores sectoriales creados por leyes especiales para tal efecto. En caso de no existir un Ente Regulador o especializado para la realización de una obra o la prestación de un servicio público en particular, su regulación, control y seguimiento estará a cargo de la Superintendencia de Alianza Público-Privada.

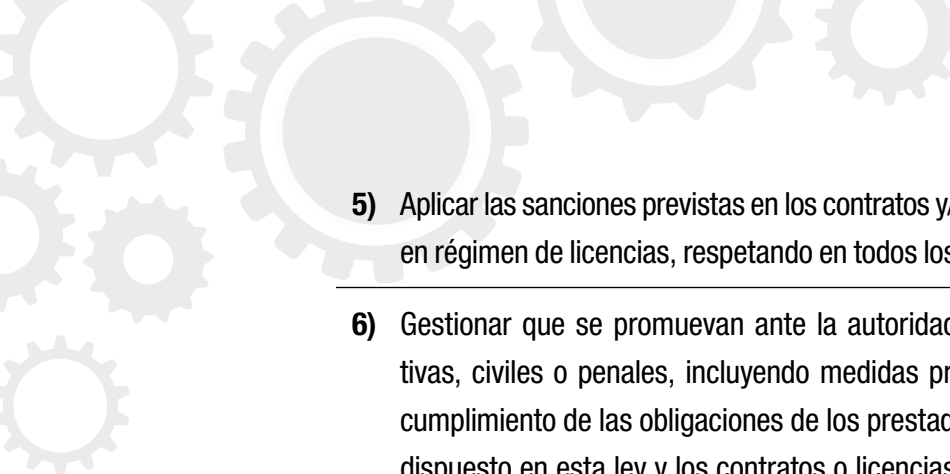
Artículo 23.- La Superintendencia de Alianzas Público-Privada tiene las atribuciones siguientes:

1) Controlar la prestación y gestión de los servicios públicos e infraestructura y el cumplimiento de los contratos y licencias para operar Alianzas Público-Privada;

2) Supervisar la aplicación de las normas, en materia de seguridad y procedimientos técnicos de medición y facturación del control y uso sobre interrupción y restablecimientos de los servicios, así como de la calidad de los mismos, a las cuales deben ajustarse los gestores y prestadores de servicios;

3) Prevenir, en cuanto corresponda, conductas anticompetitivas, monopólicas o discriminatorias entre los participantes;

4) Supervisar la calidad de los servicios prestados mediante Alianza Público-Privada (APP), de conformidad a los estándares definidos en los contratos respectivos;

- 
- 5) Aplicar las sanciones previstas en los contratos y/o en las normas aplicables a los servicios en régimen de licencias, respetando en todos los casos los principios del debido proceso;

 - 6) Gestionar que se promuevan ante la autoridad correspondiente acciones administrativas, civiles o penales, incluyendo medidas precautorias necesarias para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de los prestadores de servicios de conformidad con lo dispuesto en esta ley y los contratos o licencias respectivos;

 - 7) Emitir normativas y procedimientos para la aplicación de las sanciones que correspondan por violación de disposiciones legales, reglamentarias o contractuales, asegurando el principio del debido proceso;

 - 8) Requerir de los prestadores de los servicios, los documentos e información necesaria para verificar el cumplimiento de esta Ley y de su reglamentación, garantizando en su caso el adecuado resguardo de la confidencialidad de la información;

 - 9) Someter anualmente al Congreso Nacional un informe sobre las actividades del año; y,

 - 10) Las demás que señales esta Ley y su Reglamento.

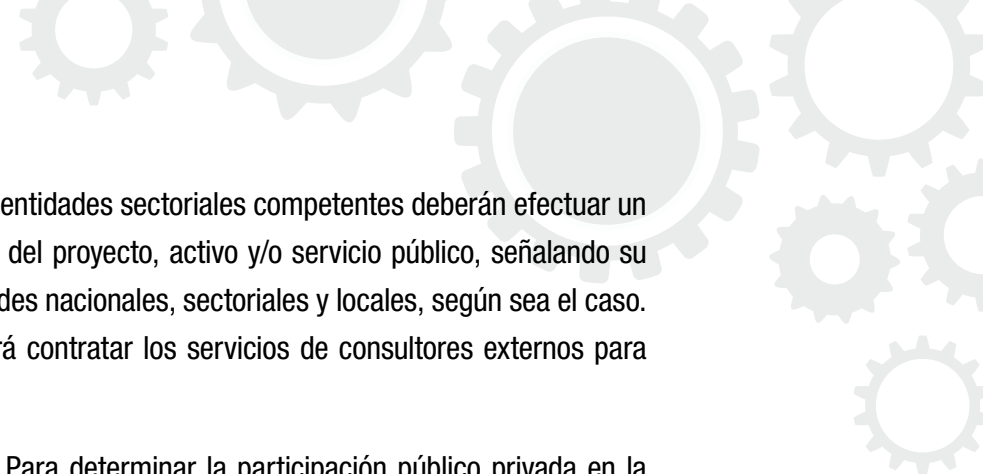
Artículo 37.- La Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) y la Superintendencia de Alianza Público-Privada, deben ser instituciones auto-sostenibles. El Estado debe proveer a la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) y a la Superintendencia de Alianza Público-Privada de los fondos necesarios para cubrir su presupuesto en tanto no se establezca el fondo asignado correspondiente para su auto-sostenimiento de acuerdo a la presente Ley.

Del Reglamento General de la Ley de Promoción de Alianzas Público-Privadas:

Capítulo I, Sección III.- De las Funciones de COALIANZA:

Artículo 67.- Estudios técnicos y económicos.- Para llevar adelante los procesos de participación público-privada, corresponderá a COALIANZA gestionar la realización de los estudios técnicos y económicos que resulten necesarios; y a partir de sus resultados, adoptar las decisiones pertinentes en relación a los proyectos.

Artículo 68.- Priorización de proyectos.- En coordinación con las instituciones competentes de la Administración Pública, COALIANZA identificará los proyectos prioritarios para el desarrollo de Alianzas Público Privadas.



Para realizar dicha identificación, las entidades sectoriales competentes deberán efectuar un diagnóstico sobre la situación actual del proyecto, activo y/o servicio público, señalando su importancia en relación a las prioridades nacionales, sectoriales y locales, según sea el caso. Para estos efectos COALIANZA podrá contratar los servicios de consultores externos para que asesoren el proceso.

Artículo 69.- Ciclo de proyectos.- Para determinar la participación público privada en la ejecución del proyecto, obra y/o servicio público delegable, COALIANZA deberá realizar un análisis costo beneficio, con el objeto de determinar si existirá un mayor beneficio neto para la sociedad, en comparación a si éstos fuesen proveídos por el Estado a través de una obra pública.

Luego de determinarse que un proyecto, obra o servicio debe ejecutarse bajo la modalidad de Alianza Público Privada, deberán determinarse los esquemas de financiamiento factibles para viabilizar el mismo.

Asimismo, corresponderá a la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas (SEFIN), determinar los riesgos financieros y no-financieros, las garantías, los compromisos futuros y las contingencias fiscales.

Capítulo III, Sección II.- Funciones de la Superintendencia:

Artículo 67.- Clases de Funciones.- Para el cumplimiento de sus objetivos, la Superintendencia ejerce las siguientes funciones: normativa, supervisora, fiscalizadora y sancionadora.

Bibliografía

Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo / Banco Mundial, Banco Asiático de Desarrollo. (2014). Guía de Referencia de Asociaciones Público - Privadas, Versión 2.0. Washington, DC: Banco Mundial.

Banco Mundial, OCDE, COST y el PPIAF. (2016). Marco de Divulgación de Información de las Alianzas Público - Privadas. Washington, DC: Banco Mundial.

COALIANZA - ADASA. (30 de enero de 2015). Modificación de Contrato No. 4. Obtenido de <http://sapp.gob.hn/wp-content/uploads/2016/11/Modificacion-004-contrato-de-concesion.pdf>

COALIANZA - LAFISE. (25 de mayo de 2017). COALIANZA. Obtenido de Portal Tercer Aseguramiento APP: <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/23.%20I.Contrato%20CCG.pdf>

COALIANZA. (25 de Mayo de 2017). COALIANZA, Matriz Divulgación CCG. Obtenido de Portal COALIANZA - Cost, Tercer Aseguramiento de Proyectos APP: <http://coalianza.net:81/mapas/index.php/2017-05-11-23-16-30/proyectos/1-centro-civico-gubernamental>

COALIANZA. (11 de noviembre de 2015). COALIANZA. Obtenido de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/05/Primer%20Dictamen%20de%20SEFIN.pdf>

COALIANZA. (13 de mayo de 2016). Obtenido de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/05/Contrato%20de%20Construccion%20de%20Terminsl%20de%20Buses%20y%20Mercado%20Municipal%20de%20Danli,%20El%20Paraiso.pdf>

COALIANZA. (15 de MAYO de 2012). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/03/1._Contrato_FIDEICOMISO_INSCRITO.pdf

COALIANZA. (15 de mayo de 2015). COALIANZA. Obtenido de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/05/Descripcion%20del%20proyecto.pdf>

COALIANZA. (18 de diciembre de 2015). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/49.%20Carta%20de%20la%20Presentaci%C3%B3n%20de%20la%20Oferta%20Econ%C3%B3micaDOE%201.PDF>

COALIANZA. (2 de diciembre de 2015). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/28.%20Pliego%20de%20Condiciones%20CCG%20-%20Contrato%20APP.pdf>

COALIANZA. (2016). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de [http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/9.%20An%C3%A1lisis%20Costo%20Beneficio%20\(ABC\)%20\(CCG%20%E2%80%93%20MDC\).pdf](http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/9.%20An%C3%A1lisis%20Costo%20Beneficio%20(ABC)%20(CCG%20%E2%80%93%20MDC).pdf)

COALIANZA. (2016). El Centro Cívico Gubernamental y el Futuro Proceso de Ordenamiento Territorial del Municipio del Distrito Central. Tegucigalpa.

COALIANZA. (2017). Respuestas a preguntas del ECA Tercer Aseguramiento.

COALIANZA. (21 de marzo de 2013). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/03/2._Contrato_Terminal_de_Contenedores.pdf

COALIANZA. (7 de diciembre de 2015). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/20.%20Dictamen%20Preliminar%20Viabilidad%20del%20Proyecto%20CCG%20de%20Tegucigalpa.pdf>

COALIANZA. (7 de noviembre de 2014). COALIANZA. Obtenido de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/05/Investigacion%20de%20Factividad.pdf>

COALIANZA. (Marzo de 2015). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/12.%20Documento%20conceptual%20CCG%20V22.pdf>

COALIANZA. (20 de diciembre de 2013). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/06-Contrato%20para%20la%20Administraci%C3%B3n%20del%20Proyecto%20Desarrollo%20del%20Centro%20C%C3%ADvico%20Gubernamental.pdf>

COALIANZA. (2013). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/01-Decreto%20Legislativo%20307-2013.pdf>

COALIANZA. (2013). COALIANZA. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/01/01-Decreto%20Legislativo%20307-2013.pdf>

COALIANZA. (16 de septiembre de 2010). COALIANZA. Obtenido de <http://www.tsc.gob.hn/leyes/Ley%20de%20Promoci%C3%B3n%20de%20la%20Alianza%20P%C3%BAblico-privada.pdf>

COALIANZA. (2017). Evolución del Modelo Metodológico en la Estructuración de Proyectos de Alianza Público – Privada en Honduras. TEGUCIGALPA.

CONGRESO NACIONAL. (2010). Ley de Promoción de Alianzas Público Privadas. Tegucigalpa: *Diario Oficial La Gaceta*.

Consejo de Ministros. (2015). Secretaría Consejo de Ministros. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.secretariaconsejodeministros.gob.hn/sites/decretos/2015/enero/PCM-01-2015.pdf>

Grupo Banco Mundial, OCDE, COST y el PPIAF. (2016). Marco de Divulgación de Información de las Alianzas Público - Privadas. Washington, DC: Banco Mundial.

Hinojosa, S. A. (febrero de 2011). Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de https://publications.iadb.org/handle/11319/3913?locale-attribute=es&scope=123456789/6&-thumbnail=false&order=desc&rpp=5&sort_by=score&page=27&query=presupuesto+para+el+desarrollo&group_by=none&etal=0

INSHT. (2010). Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Notas Técnicas de Prevención. Recuperado el 27 de mayo de 2017, de <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/856a890/859w.pdf>

INSHT. (2010). Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Notas Técnicas de Prevención.

Louis Berger DCE. (2013). Estudio de Tráfico del Corredor Turístico. ADASA.

Ministerio de Agricultura y Pesca. (2017). Ministerio de Agricultura y Pesca. Obtenido de <http://www.prtr-es.es/Particulas-PM10,15673,11,2007.html>

NIPPON KOEI- GATESA. (30 de abril de 2017). SAPP. Obtenido de <http://sapp.gob.hn/wp-content/uploads/documentos/Informe%20Mensual%2025%20Supervisor%20Turistico.pdf>

OPC. (29 de mayo de 2017). Operadora Portuaria Centroamericana. Obtenido de <http://www.opc.hn/acerca-de/>

SAPP. (16 de agosto de 2016). SAPP. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://sapp.gob.hn/wp-content/uploads/2017/04/Fe-de-Errata-Original-Firmada.pdf>

SAPP. (2017). Informe Mensual de Status de Proyecto bajo regulación “Corredor Turístico”, marzo 2017. Tegucigalpa: SAPP.

SAPP. (25 de mayo de 2017). Superintendencia de Alianza Público-Privada. Obtenido de <http://sapp.gob.hn/centro-civico/>

SAPP. (30 de abril de 2017). Superintendencia de Alianza Público - Privada. Obtenido de <http://sapp.gob.hn/wp-content/uploads/4.-OPC-Abril-2017.pdf>

SAPP. (30 de mayo de 2017). SUPERINTENDENCIA DE ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA. Obtenido de <http://sapp.gob.hn/about-us/>

SCGG. (25 de enero de 2017). Obtenido de <http://www.scgg.gob.hn/sites/default/files/Metodolog%C3%ADa%20Planificaci%C3%B3n%20Estrategica%20Institucional%20GxR%20Enero%2025%202017%20%281%29.pdf>

SEFIN. (enero de 2013). COALIANZA. Obtenido de http://www.coalianza.net:81/mapas/pdf/03/66._Tercera_enmienda_a_nota_de_prioridades.pdf

TECNISA. (30 de abril de 2017). SAPP. Recuperado el 30 de mayo de 2017, de <http://sapp.gob.hn/wp-content/uploads/4.-OPC-Abril-TECNISA.pdf>

UMAM. (25 de mayo de 2017). Divulgación de la Ciencia - Paradigma XXI. (V. Guerrero Mortelet, Ed.) Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://blogs.ciencia.unam.mx/paradigmaxxi/2016/04/11/construccion-de-contaminantes/>

Documentos de referencia

1. Centro Cívico Gubernamental

Haga clic para seguir vínculo sobre cada nombre del archivo

No.	Nombre archivo	Tipo
1	Decreto Legislativo 307-2013	PDF
2	Decreto Ejecutivo PCM 044-2014	PDF
3	Decreto Ejecutivo PCM 047-2016	PDF
4	Informe de Evaluación de Propuestas-Concurso Fideicomiso	PDF
5	Términos de Referencia para la Administración del Proyecto Desarrollo del Centro Cívico Gubernamental	PDF
6	Contrato para la Administración del Proyecto Desarrollo del Centro Cívico Gubernamental	PDF
7	Análisis de Sitio CCG	PDF
8	Análisis Árboles de Problemas, Objetivos y Alternativas	PDF
9	Análisis Costo Beneficio (ABC) (CCG – MDC)	PDF
10	Plan Maestro CCG-MDC	PDF
11	Informe Criterios DCOM CCG	PDF
12	Anexo Estudios Ejecutivos del Plan Maestro (2)	PDF
13	Dictamen Ambiental del CCG – MDC.	PDF
14	Documento conceptual CCG V22	PDF
15	Ficha de Resumen de Proyecto APP - Centro Cívico Gubernamental	PDF
16	Matriz de Importancia de Impactos Ambientales del CCG - MDC	PDF

No.	Nombre archivo	Tipo
17	Matriz de Riesgo CCG CT 260515	PDF
18	Garantía de Sostenimiento de Oferta GIA al 25 julio	PDF
19	Acta de Adjudicación de Contrato de Alianza Público-Privada CCG	PDF
20	Acta de Recepción Sobres No. 2 y No, 3 (18 de Diciembre, 2016)	PDF
21	Constitución de Sociedad de Propósito Especial	PDF
22	Dictamen Preliminar Viabilidad del Proyecto CCG de Tegucigalpa	PDF
23	Documentos Oferta Económica - DOE 2	PDF
24	Documentos Oferta Económica - DOE 4	PDF
25	I.Contrato CCG	PDF
26	II.Contrato CCG-ANEXO 1-6	PDF
27	III.Contrato CCG ANEXO 7	PDF
28	IV. Contrato CCG_ANEXO 8	PDF
29	Oficio Concurso CCG-025-15 Notificación Precalificados	PDF
30	Pliego de Condiciones CCG - Contrato APP	PDF
31	Publicaciones de Medios de Comunicación Escrito-Concurso APP	PDF
32	V.Contrato CCG_Apéndice Anexo 8	PDF
33	VI.Contrato CCG ANEXO 9 Y 10	PDF
34	VII.Contrato CCG 11 al 25	PDF
35	Acta Lectura Resultados Evaluación Sobre No. 3 y Adjudicación del Contrato	PDF
36	Acta Presentación y Recepción Sobres No. 1, 2 y 3 Apertura Sobres No. 1 y 2	PDF
37	Contrato CCG - Supervisión	PDF
38	Garantía Presentada por TECNISA-CINSA	PDF
39	Pliego de Condiciones CCG - Contrato Supervisor	PDF
40	Publicaciones de Medios de Comunicación Escrito-Concurso Supervisión	PDF
41	DOIH-CCG-061-17	PDF
42	Garantía durante la etapa de Construcción	PDF
43	Licencia Operativa-Ambiental	PDF
44	Solicitud de Inscripción al SNIPH y Nota de Prioridad	PDF
45	Análisis Estratégico Situación Instituciones de Gobierno	PDF
46	Anexo A - Términos de Referencia - Contrato Supervisión	PDF
47	Anexo B - Oferta Técnica - Contrato Supervisión - TECNISA_CINSA	PDF
48	Anexo B - Oferta_Económica -Contrato Supervisión - TECNISA_CINSA	PDF
49	Anexo B - Precalificación -Contrato Supervisión - TECNISA_CINSA	PDF
50	Anexo C - Sostenimiento de Oferta -Contrato Supervisión	PDF
51	Carta de la Presentación de la Oferta Económica DOE 1	PDF
52	Dictamen Ambiental del CCG – MDC	PDF
53	Garantía Bancaria de Cumplimiento de Contrato de Supervisión	PDF
54	Garantía de Anticipo del Contrato de Supervisión	PDF
55	Informe de Evaluación de Propuestas de Fideicomiso CCG	PDF
56	Informe de Percepción y Plusvalía del CCG 2014 V3	PDF
57	SNIPH CCG	XLSM
58	Términos de Referencia de Fideicomiso CCG	

2. Terminal de Buses y Plaza Comercial Municipal de Danlí, El Paraíso

Haga clic para seguir vínculo sobre cada nombre del archivo

No.	Nombre archivo	Tipo
1	Alcance del Proyecto	PDF
2	Aspectos ambientales	PDF
3	Boleta de Inscripción SNIPH	PDF
4	Contrato de concesión	PDF
5	Contrato de Construcción (Municipal de Danlí) (Última Versión para Firma) (3)	PDF
6	Contrato de Construcción (Terminal de Buses y Mercado Municipal de Danlí-El Paraíso)	PDF
7	Contrato de Fideicomiso Firmado	PDF
8	Contrato de supervisión de proyecto	PDF
9	CONTRATO SUPERVISIÓN MERCADO DANLÍ OBSERVA MI	PDF
10	Decreto 038-2016	PDF
11	Decreto N° 38-2016, fecha 14 abril 2016	PDF
12	Descripción del proyecto	PDF
13	Estudio de factibilidad Danlí	PDF
14	Estudio de Socioeconómico Danlí	PDF
15	Fianza COPROSA	PDF
16	Fianza de Supervisión	PDF
17	Fianza del contrato	PDF
18	Garantía de Cumplimiento de Contrato	PDF
19	Informe de evaluación de supervisión	PDF
20	Informe investigación de factibilidad, IDG	PDF
21	Investigación de Factibilidad	PDF
22	Invitación a presentar expresión de interés	PDF
23	Invitación a presentar expresión de interés (El Heraldo)	PDF
24	Invitación a presentar oferta supervisión	PDF
25	Licencia Ambiental	PDF
26	Perfil del Proyecto Terminal de Buses y Mercado de Danlí	PDF
27	Pliegos de expresión de interés	PDF
28	Pliegos de iniciativa privada	PDF
29	Primer dictamen de riesgo fiscal	PDF
30	Primer Dictamen de SEFIN	PDF
31	Programa de Trabajo	PDF
32	Protocolo de adjudicación FLELFIL	PDF
33	Segundo Dictamen SEFIN	PDF
34	Tercer Dictamen SEFIN	PDF
35	Términos de Referencia Terminal de Buses y Mercado de Danlí	PDF
36	Acta de recepción y apertura de documentos de licitación	PDF

No.	Nombre archivo	Tipo
37	Acta especial de cesión de derecho	PDF
38	Bitácora de Obra	PDF
39	Contrato de Construcción de Terminal de Buses y Mercado Municipal de Danlí, El Paraíso	PDF
40	Contrato de Fideicomiso	PDF
41	Cronograma de ejecución de obra	PDF
42	Decreto 038-2016	PDF
43	Fianza de Cumplimiento Terminal de Buses y Mercado Danlí	PDF
44	Informe de avance de construcción	PDF
45	Informe de ejecución de supervisión I	PDF
46	Informe de ejecución de supervisión II	PDF
47	Informe de evaluación de licitación privada	PDF
48	Informe Mensual de Avance de Obras	PDF
49	Licencia Ambiental	PDF
50	RTN flefil&asociados	JPG

3. Terminal de Contenedores y de Carga de Puerto Cortés

Haga clic para seguir vínculo sobre cada nombre de archivo

No.	Nombre archivo	Tipo
1	Contrato_FIDEICOMISO_INSCRITO.pdf	PDF
2	Contrato_Terminal_de_Contenedores.pdf	PDF
3	Contrato_de_Supervisión_de_Obra.pdf	PDF
4	ANEXO_1__APÉNDICE_(1__2__4__5__6).pdf	PDF
5	ANEXO_2__TESTIMONIO_DE_LA_ESCRITURA_PÚBLICA.pdf	PDF
6	ANEXO_3__CONVENIO_CESIÓN_DERECHOS_Y_OBLIGACIONES.pdf	PDF
7	ANEXO_4__TÉRMINOS_DEFINIDOS.pdf	PDF
8	ANEXO_5__LISTADO_DE_PERSONAL_DE_TCC.pdf	PDF
9	ANEXO_6__APÉNDICE_2.pdf	PDF
10	ANEXO_7__APÉNDICES_(1__2__3__4).pdf	PDF
11	ANEXO_8__NIVELES_DE_SERVICIO_Y_PRODUCTIVIDAD.pdf	PDF
12	ANEXO_9__APÉNDICE_1.pdf	PDF
13	ANEXO_10__ENTREGA_DE_BIENES_DEL_FIDEICOMISO.pdf	PDF
14	ANEXO_11__TDR_ELABORACIÓN_DEL_EXPEDIENTE_TÉCNICO.pdf	PDF
15	ANEXO_12__PENALIDADES_APLICABLES_AL_CONTRATO.pdf	PDF
16	ANEXO_13__INFORMACIÓN.pdf	PDF
17	ANEXO_14__APÉNDICE__1.pdf	PDF
18	ANEXO_15__REGIMEN_TARIFARIO.pdf	PDF

No.	Nombre archivo	Tipo
19	ANEXO_16__LINEAMIENTOS_CONTRATO_DE_FIDEICOMISO.pdf	PDF
20	ANEXO_18__DECLARACIÓN_DEL_ACREEDOR_PERMITIDO.pdf	PDF
21	ANEXO_19__MODELO_CARTA_APROBACIÓN.pdf	PDF
22	ANEXO_20__CONTENIDO_INFORME_PROYECTO_Y_AMBIENTAL.pdf	PDF
23	ANEXO_21__ESTUDIO_DE_IMPACTO_AMBIENTAL.pdf	PDF
24	ANEXO_22__ENTREGA_BIENES_DE_LA_TERMINAL_A_FIDUCIARIO.pdf	PDF
25	Anexo_7_Apéndices_1-4.pdf	PDF
26	ANEXO_8__NIVELES_DE_SERVICO_Y_PRODUCTIVIDAD.pdf	PDF
27	Anexo_21_Estudio_Impacto_ambiental.pdf	PDF
28	ADD_Num._ANEXO_1_y_ANEXO_10.pdf	PDF
29	DECRETO_EJECUTIVO_-_011-2012.pdf	PDF
30	DECRETO_EJECUTIVO_-_012-2012.pdf	PDF
31	Decreto-Legislativo-082-2012.pdf	PDF
32	Decreto-Legislativo-127-2013.pdf	PDF
33	DICTAMEN_AMBIENTAL.pdf	PDF
34	Estudio_Socio_Económico..pdf	PDF
35	MAQUINARIA_Y_EQUIPOS_REVISADO.pdf	PDF
36	Medida_Ambientales.pdf	PDF
37	Secretaría_de_recursos_naturales_(1)_1.pdf	PDF
38	Reglamento_de_Operaciones_de_Puerto_Cortés_VERSIÓN_FINAL.pdf	PDF
39	Resultados_de_MIA.pdf	PDF
40	Tarifario-Spanish-VERSIÓN-updated-2013-2014.pdf	PDF
41	Acta_Notarial_Apertura_de_Ofertas.pdf	PDF
42	Acta_Notarial_Recepción_de_Ofertas.pdf	PDF
43	Evaluación_Técnica_de_los_Postores.pdf	PDF
44	PLANO_FASE_1B_(1).pdf	PDF
45	PLANO_FASE_2A_(1).pdf	PDF
46	PLANO_FASE_2B_(1).pdf	PDF
47	Garantía_-_Adecuación_del_área_de_Taller_28-06-17.pdf	PDF
48	Garantía_-_Área_de_Lavado_28.01.18.pdf	PDF
49	Garantía_-_Bodega_C7._Contra_incendios_28.01.18.pdf	PDF
50	Garantía_-_Demolición_de_Edificio_28.01.18.pdf	PDF
51	Garantía_-_Muelle_5_28.01.18.pdf	PDF
52	Garantía_-_Muelle_6.pdf	PDF
53	Garantía_-_Pavimentación_Fase_3_28.01.18.pdf	PDF
54	Garantía_-_Pavimentación_Patio_C7_28.01.18.pdf	PDF
55	Garantía_-_Red_Contraincendios_44_887.23.pdf	PDF
56	Garantía_Permanente_23_250_000.00.pdf	PDF
57	Fianza_de_Anticipo_DEIN_400_000.00_2017.pdf	PDF
58	Fianza_de_Cumplimiento_DEIN__292_820.50_2017.pdf	PDF
59	Dictamen_legal.pdf	PDF
60	Dictamen_Técnico.pdf	PDF

No.	Nombre archivo	Tipo
61	Acta-2-acta-de-adjudicación.pdf	PDF
62	Acta-no.-3-Pto.-Cortés.pdf	PDF
63	Aviso-de-Inicio-de-Concurso2.pdf	PDF
64	Pliego-de-Condiciones_Operador.pdf	PDF
65	Pliego-de-Condiciones-Banco-Estructurador-y-Fiduciario-TC-Puerto-Cortés1.pdf	PDF
66	Publicación-Inicio-de-Concurso.pdf	PDF
67	Tercera_enmienda_a_nota_de_prioridades.pdf	PDF
68	Acta de Recepción de Ofertas	PDF
68.1	Acta de Evaluación de Ofertas	PDF
69	Cierre Financiero	PDF
70	Contrato de concesión Pto Cortés Adenda 1	PDF
71	Contrato Fideicomiso Inscrito Sellado	PDF
72	Informe de gestión del fideicomiso	PDF
73	Acta Notarial Apertura de Ofertas	PDF
74	Acta Notarial Recepción de Ofertas	PDF
75	Acta Recepción de Ofertas Fideicomiso	PDF
76	Apertura de Fideicomisos Personas Jurídicas- Fideicomisario	PDF
77	Apertura de Fideicomisos Personas Jurídicas- Fideicomitente	PDF
78	Auto-Certificación FATCA de PJ	PDF
79	Contrato-de-Supervisión-de-Obra	PDF
80	Cuarta Enmienda Nota de Prioridad Terminal de Contenedores	PDF
81	Evaluación Técnica de los Postores	PDF
82	FORMATO DE IDENTIFICACIÓN Y VINCULACIÓN CLIENTE PEP - PERSONA NATURAL	PDF
83	Invitación Proceso Adquisición	RAR
84	Pliego Condiciones Supervisor de Obras de la Concesión	PDF
85	RENUNCIA COMO CONSECUENCIA DEL CUMPLIMIENTO DE FATCA - BANCO FICOHSA HONDURAS	PDF
86	Reporte del 03 al 08 de abril de 2017. Supervisión	PDF
87	Reporte del 24 al 29 de abril de 2017. Supervisión	PDF
88	OPC-ST1A-OCE-DEIN-011_Entrega de Programa CHEC[1]	PDF
89	Acta de Evaluación Sobres N° 2 y 3	PDF
90	Acta-precalificación-ICTSI	PDF
91	Actas-precalificación-psa-europe	PDF
92	Actas-precalificación-(1)-bollore-&-tcb	PDF
93	Actas-precalificación-(2)-ports-america	PDF
94	Actas-precalificación--apm-terminals	PDF

4. Aeropuerto de Palmerola

Proceso de Adquisición 2013

Haga clic para seguir vínculo sobre cada nombre de archivo

No.	Nombre archivo	Tipo
1	Perfil Aeropuerto Palmerola	PDF
2	FS_Palmerola	PDF
3	Doc 3_Análisis de riesgos_Feb2013	PDF
4	Doc 1_Plan Maestro_ Desarrollo&CAPEX_Feb 2013	PDF
5	Nota de Prioridad Palmerola	PDF
6	Certificación Palmerola 2013	PDF
7	Concesión del Aeropuerto Internacional de Palmerola	PDF
8	Acuerdos de Confidencialidad Palmerola 2013	PDF
9	Dictamen Financiero Palmerola	PDF
10	Presupuesto definitivo Palmerola_Data Room	PDF
11	Doc 2_Evaluación Eco- Fin_Feb_2013(1)	PDF
12	Circular No. 26	PDF
13	Aviso Convocatoria Palmerola	PDF
14	Aviso-del-Concurso-Público-Internacional-Aeropuerto-Internacional-de-Palmerola	PDF
15	Listado de Postores	PDF
16	Acta e informe de adjudicación	PDF
17	PRESENTACIÓN PALMEROLA CM	PDF
18	ACTA de entrega de sobres 2 y 3	PDF
19	TUO PLIEGO30092013	PDF
20	Versión Final Contrato Palmerola	PDF
21	Versión Final Anexos	PDF
22	Decreto-ejecutivo-003-2014-aeropuerto-internacional-de-palmerola	PDF
23	Oficio ejecución garantía SAISA	PDF
24	Doc 3_Análisis de riesgos_Feb2013	PDF
25	Presentación Resumen Palmerola	PDF

Proceso de Adquisición 2015

Haga clic para seguir vínculo sobre cada nombre de archivo

No.	Nombre archivo	Tipo
1	Perfil Aeropuerto Palmerola	PDF
2	Estudio SocioEconómico Aeropuerto de Palmerola	PDF
3	Matriz de Impactos Ambientales de Palmerola	PDF
4	Nota de Prioridad Administrativa	PDF
5	Dictamen riesgo Fiscal Palmerola0001	PDF
6	Dictamen de Riesgo Fiscal Palmerola 02	PDF

No.	Nombre archivo	Tipo
7	Aprobación del Proyecto	PDF
8	ALG_CoalianzaSEFIN_Informe ecofin Palmerola	PDF
9	ALG_Coalianza&SEFIN_Informe de revisión técnica del proyecto Palmerola	PDF
10	ALG_CoalianzaSEFIN_Informe ecofin Palmerola ANEXO	PDF
11	Cronograma de Obra Aeropuerto Palmerola	PDF
12	25. Desglose del presupuesto de ejecución Aeropuerto de Palmerola	PDF
13	Aviso Convocatoria Concurso	PDF
14	Acuerdos de Confidencialidad Palmerola 2015	PDF
15	Listado Empresa Participantes Concurso	PDF
16	Acta Notarial Entrega Sobre No.1 ACE	PDF
17	Acta Notarial Recepción Sobre No.2 y 3	PDF
18	Acta Notarial Apertura Sobre No.3	PDF
19	Versión TUO del Pliego de Condiciones Palmerola	PDF
20	Informe Comité Evaluador Palmerola	PDF
21	Acta Adjudicación Proyecto Palmerola	PDF
22	Garantía Cumplimiento de Contrato (01-08-16 al 30-06-17)	PDF
23	Matriz y Asignación de Riesgos Palmerola Versión Final Contrato 26 01 16	PDF
24	Contrato de Medidas de Mitigación Aeropuerto Internacional de Palmerola_No 2201	PDF
25	Contrato entre MiAmbiente y PIA	PDF
26	Licencia Operativa MiAmbiente	PDF
27	Acuerdo Aprobación Mejoras	PDF
28	Acuerdo de Entendimiento y Aceptación referente a Modificación Palmerola	PDF
29	PCM 012-2016, RESCATE A TONCONTÍN	PDF
30	Convocatoria Supervisión	PDF
31	Acuerdos de Confidencialidad Supervisión Palmerola 2015	PDF
32	Acta de Recepción y apertura de Documentos de Concurso Supervisión	PDF
33	Acta de Apertura de Propuestas Económicas Supervisión	PDF
34	Informe Evaluación Propuesta Técnica Supervisión	PDF
35	Informe Evaluación Propuesta Económica Supervisión	PDF
36	Acta de Resultados Evaluación Supervisión	PDF
37	Borrador Contrato Supervisión aceptado	PDF
38	Documento de Concurso Supervisión Palmerola	PDF
39	Escritura Pública Consorcio Supervisión	PDF
40	Contrato de Concesión	PDF

5. Corredor Turístico

Haga clic para seguir vínculo sobre cada nombre de archivo

No.	Nombre archivo	Tipo
1	Acta de entrega parcial de bienes.pdf	PDF
2	Acta de resultados de evaluación propuesta económica.pdf	PDF
3	Acta Notarial de Evaluación de Ofertas.pdf	PDF
4	Acta Notarial Presentación de ofertas.pdf	PDF
5	Aviso Concurso internacional.pdf	PDF
6	Aviso Concurso supervision.pdf	PDF
7	Aviso periódico Concurso internacional.pdf	PDF
8	Aviso periódico supervisión.pdf	PDF
9	Carátula de Acta de presentación de ofertas.pdf	PDF
10	Carátula de Acta Notarial de evaluación de ofertas.pdf	PDF
11	Contrato de Supervisión de las Obras de Concesión del Corredor Turístico.pdf	PDF
12	Contrato-Firmado-Corredor-Turístico.pdf	PDF
13	Corredor Turístico- Proceso de cierre financiero.pdf	PDF
14	Corredor Turístico- Cierre financiero - 15 Enero 15.pdf	PDF
15	Corredor Turístico- proceso de cierre financiero - 15 Oct.pdf	PDF
16	Corredor Turístico- Revisión de acuerdo directo y modificación contractual del contrato- 22 Enero 15 (3).pdf	PDF
17	CRONOGRAMA_Obras de Ampliación Tramo_LB-EP 05-14 V-2003.pdf	PDF
18	CRONOGRAMA_Obras de Ampliación _Tramo_EP-Tela 05-14.PDF.pdf	PDF
19	CRONOGRAMA_Obras de Puesta a Punto_Tramo_LB-EP 05-14 V-2003.pdf	PDF
20	CRONOGRAMA_Obras de Puesta a Punto_Tramo_SPS-EP 05-14 V2003.pdf	PDF
21	Dictamen Riesgo Fiscal.pdf	PDF
22	Escritura Pública Consorcio Supervisión.pdf	PDF
23	Escritura Pública del Concesionario.pdf	PDF
24	Estudio Socioeconómico Corredor Turístico.pdf	PDF
25	Garantías Bancarias ADASA.pdf	PDF
26	Garantías de Supervisión.pdf	PDF
27	GESTIÓN PREDIAL CORREDOR TURÍSTICO_Rev 1.pdf	PDF
28	INFORME DE TRÁFICO CORREDOR TURÍSTICO HONDURAS.pdf	PDF
29	Informe evaluación del sobre n. 1.pdf	PDF
30	LICENCIA AMBIENTAL 199-2013 TRAMO SAN PEDRO SULA - EL PROGRESO.pdf	PDF
31	LICENCIA AMBIENTAL 200-2013 TRAMO TELA - CEIBA.pdf	PDF
32	LICENCIA AMBIENTAL 201-2013 TRAMO PROGRESO TELA.pdf	PDF
33	LICENCIA AMBIENTAL 202-2013 TRAMO LA BARCA - EL PROGRESO.pdf	PDF
34	LICENCIAS_TUR.pdf	PDF
35	LIC_LABARCA_PROGR.pdf	PDF
36	LIC_PROG_TELA.pdf	PDF

No.	Nombre archivo	Tipo
37	LIC_SPS_ELPROG.pdf	PDF
38	LIC_TELA_CEIBA.pdf	PDF
39	OBRAS DE PUENTES1 05-14 V-2003.pdf	PDF
40	Pliego de condiciones Supervisión.pdf	PDF
41	Pliego de condiciones Turístico.pdf	PDF
42	Publicación-Inicio-del-Concurso.pdf	PDF
43	Acta de Evaluación de Ofertas Concesión	PDF
44	Acta de Recepción de Ofertas Sobre 1 Concesión	PDF
45	Acta de Recepción Sobre 2 y 3 de la Concesión	PDF
46	Inf. Mensual No. 24- Marzo	RAR
47	Nota de Prioridad No. 0000073-12	PDF
48	Perfil del Proyecto Corredor Turístico	PDF
49	Decreto Legislativo No. 127-2013	PDF
50	Matriz de Impactos Corredor Turístico	PDF

El Grupo Multisectorial (GMS) de CoST se constituyó en una instancia de diálogo y colaboración permanente a partir del 24 de febrero de 2015, con la firma de los Estatutos de CoST Honduras por parte de los representantes legales de las instituciones y organizaciones que lo integran.

El GMS está integrado actualmente por 9 miembros: Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva (GSIP), Dirección Presidencial de Transparencia y Modernización del Estado (DPTME), Instituto de Acceso a la Información Pública (IAIP), Cámara Hondureña de la Industria de la Construcción (CHICO), Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras (CICH), Asociación Hondureña de Productores de Café (AHPROCAFE), Asociación para una Sociedad Más Justa (ASJ), Fundación Democracia sin Fronteras (FDsF) y Espacio Regional de Occidente (EROC), en representación del sector gobierno, sector privado y sociedad civil respectivamente.

GRUPO MULTISECTORIAL CoST Honduras



@CoSTHonduras

