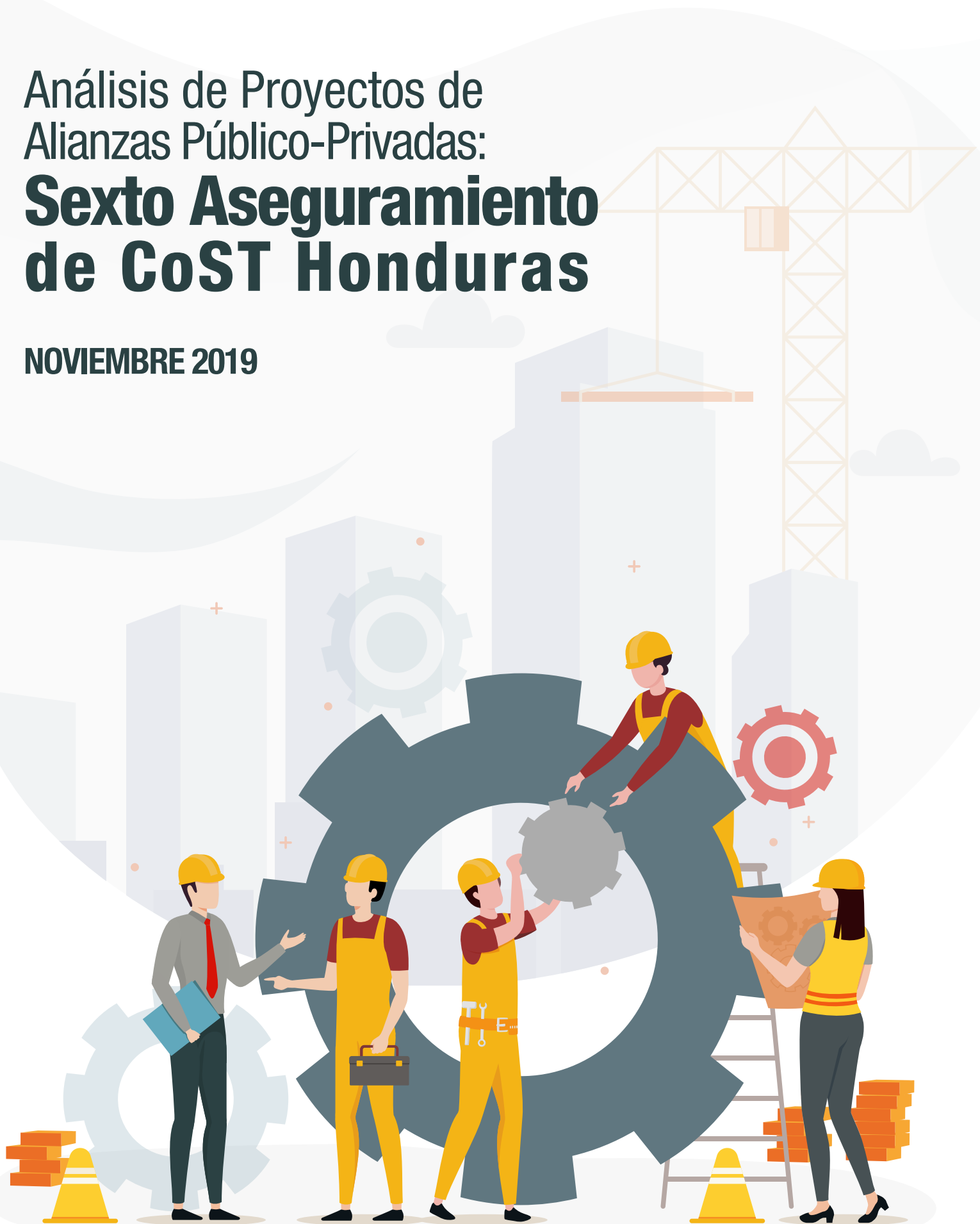


# Análisis de Proyectos de Alianzas Público-Privadas: **Sexto Aseguramiento de CoST Honduras**

NOVIEMBRE 2019



La **Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST)** nace con el objetivo de ayudar a elevar los estándares de transparencia y rendición de cuentas en los proyectos de infraestructura pública del país.



**Iniciativa de Transparencia en Infraestructura**

**© Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST Honduras)**Página web: [www.costhonduras.hn](http://www.costhonduras.hn)Correo electrónico: [secretariacosthn@gmail.com](mailto:secretariacosthn@gmail.com)**Grupo Multisectorial CoST Honduras 2017-2019:****CHEC** - Arturo Riedel, Aixa Gómez Ramos**ASJ** - Keila García, Carlos Espinal**CHICO** - Carlos Acosta, Miriam Varela**CICH** - Tania Murillo, José Varela**DPTMGD** - Roberto Gálvez Bueno, Rosa del Carmen Velásquez**EROC** - Carlos Chinchilla, Naún Tejeda**FDsF** – Melissa Elvir, José Filadelfo Martínez**IAIP** - Hermes Moncada, Belarmino Reyes**GSIP** – Alfredo Cantero (QDDG), Mauricio Ochoa

Equipo Técnico del Secretariado Nacional de CoST Honduras

**Gracia Ramírez**

Gerente de país

**Mario Cerna**

Especialista en comunicaciones y relaciones públicas

Equipo de Aseguramiento:

<b>Pablo Álvarez Monthiel</b>	Coordinador del estudio, Esp. desarrollo sustentable y gestión de proyectos
<b>Sandra Zelaya</b>	Esp. financiera
<b>Mey Leen Chin</b>	Esp. alianzas público – privadas de infraestructura y servicios
<b>Manrique Yu-way</b>	Esp. ingeniería en estructuras
<b>Arlette Montero</b>	Esp. gestión de riesgos de desastres naturales
<b>Eduardo Moreno</b>	Esp. ordenamiento y gestión del territorio
<b>Jorge Luis Rodríguez</b>	Esp. carreteras y pavimentos
<b>Dorian Espinoza</b>	Esp. geotecnia
<b>Ricardo Elvir</b>	Esp. gestión de proyectos y análisis institucional
<b>Miguel López</b>	Ingeniero civil y gestión de riesgo
<b>Brayan Cárcamo</b>	Ingeniero civil
<b>Hiwber Suárez</b>	Ingeniero en sistemas

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

# Contenido

Índice de figuras .....	iii
Índice de tablas .....	iii
Siglas y acrónimos .....	iv
Resumen ejecutivo .....	5
Ficha resumen .....	6
Executive summary .....	7
<b>1 Introducción .....</b>	<b>9</b>
<b>2 Metodología para la realización del estudio</b>	
2.1 Consideraciones generales .....	10
2.2 Etapas del estudio .....	11
2.2.1 Verificación del cumplimiento de la divulgación del IDS + Marco de Divulgación para APP del BM .....	11
2.2.2 Identificación de temas de interés potencial .....	11
2.2.3 Análisis detallado de la información divulgada .....	12
2.2.4 Visitas a los proyectos .....	12
2.2.5 Elaboración y entrega de informes .....	12
<b>3 Proyectos asegurados .....</b>	<b>12</b>
<b>4 Resultados de la medición de los niveles de divulgación .....</b>	<b>14</b>
4.1 Nivel de divulgación de los proyectos APP en general .....	14
4.2 Nivel de divulgación de los proyectos asegurados .....	16
4.3 Nivel de divulgación por entidad de adquisición .....	16
<b>5 Hallazgos y recomendaciones .....</b>	<b>18</b>
5.1 Respecto a las entidades de adquisición Coalianza   SAPP .....	18
5.2 Respecto al proyecto del Corredor Lenca .....	19
5.3 Respecto al proyecto Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés .....	22
5.4 Respecto al Corredor Logístico .....	24
<b>6 Referencia a otros estudios de aseguramiento .....</b>	<b>27</b>
6.1 Índice de Elegibilidad .....	27
6.2 Nivel de atención que requieren los proyectos .....	28
<b>7 Conclusiones .....</b>	<b>30</b>
<b>8 Anexos: Resumen de la información divulgada sobre los proyectos asegurados .....</b>	<b>32</b>
8.1. Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés .....	32
8.2. Rehabilitación del Tramo Carretero San Juan - Gracias y Construcción del Tramo Carretero Gracias - Celaque (Etapa III del Corredor Lenca) .....	37
8.3. Corredor Logístico Goascorán – Villa de San Antonio y Tegucigalpa – San Pedro Sula – Puerto Cortés) .....	41
<b>9 Bibliografía .....</b>	<b>46</b>

## Índice de figuras

<b>Figura 1</b>	Resumen de factores de eficiencia de una APP.....	11
<b>Figura 2</b>	Proyectos incluidos en el Sexto Estudio de Aseguramiento.....	14
<b>Figura 3</b>	Divulgación proactiva cuantitativa en Sisocs-APP.....	15
<b>Figura 4</b>	Nivel de divulgación de la información clave del proyecto según proyecto.....	16
<b>Figura 5</b>	Nivel de divulgación de la información al finalizar el proceso de aseguramiento.....	16
<b>Figura 6</b>	Resultados del Índice de Elegibilidad.....	27
<b>Figura 7</b>	Jerarquización de la atención en los proyectos.....	29

## Índice de tablas

<b>Tabla 1</b>	Estudios APP analizados en los Estudios de Aseguramiento de CoST Honduras.....	9
<b>Tabla 2</b>	Comparación entre un proyecto tradicional y una APP.....	10
<b>Tabla 3</b>	Proyectos incluidos en el Sexto Estudio de Aseguramiento.....	13
<b>Tabla 4</b>	Hallazgos y recomendaciones respecto a las entidades de adquisición Coalianza/SAPP.....	18
<b>Tabla 5</b>	Hallazgos y recomendaciones respecto al Corredor Lenca.....	19
<b>Tabla 6</b>	Hallazgos y recomendaciones respecto a la Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés.....	22
<b>Tabla 7</b>	Hallazgos y recomendaciones respecto al Corredor Logístico.....	24
<b>Tabla 8</b>	Nivel de atención que requieren los proyectos asegurados en 2019.....	28
<b>Tabla 9</b>	Nivel de atención que requieren los proyectos asegurados desde 2017.....	29

## Siglas y acrónimos

<b>APP</b> .....	Alianza Público-Privada
<b>ASJ</b> .....	Asociación para una Sociedad más Justa
<b>BM</b> .....	Banco Mundial
<b>CHEC</b> .....	Cámara Hondureña de Empresas de Consultoría
<b>CHICO</b> .....	Cámara Hondureña de la Industria de la Construcción
<b>CICH</b> .....	Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras
<b>Coalianza</b> .....	Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada
<b>CoST</b> .....	Iniciativa de Transparencia en Infraestructura
<b>Covi-H</b> .....	Concesionaria Vial de Honduras
<b>DPTMGD</b> .....	Dirección Presidencial de Transparencia, Modernización y Gobierno Digital
<b>DFCO</b> .....	Diseño, Construcción, Financiamiento y Operación
<b>DFCOAT</b> .....	Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación, Arrendamiento y Transferencia
<b>EA</b> .....	Entidades de Adquisición
<b>ECA</b> .....	Equipo de Consultores de Aseguramiento
<b>EDCA</b> .....	Estándar de Datos para las Contrataciones Abiertas
<b>EROC</b> .....	Espacio Regional de Occidente
<b>FDsF</b> .....	Fundación Democracia sin Fronteras
<b>GMS</b> .....	Grupo Multisectorial (máxima autoridad de CoST en Honduras)
<b>GSIP</b> .....	Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva
<b>IAIP</b> .....	Instituto de Acceso a la información Pública
<b>IDS</b> .....	Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST
<b>IMAG</b> .....	Ingreso Mínimo Anual Garantizado
<b>Insep</b> .....	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos
<b>Invest-H</b> .....	Inversión Estratégica de Honduras
<b>IOP</b> .....	Inversionista Operador Privado
<b>PMH</b> .....	Puertos Marítimos de Honduras
<b>SAPP</b> .....	Superintendencia de Alianzas Público-Privadas
<b>SCGG</b> .....	Secretaría de Coordinación General del Gobierno
<b>Sefin</b> .....	Secretaría de Finanzas
<b>Sisocs</b> .....	Sistema de Información y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión
<b>Sisocs-APP</b> .....	Sistema de Información y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión para Alianzas Publico Privadas
<b>UCF</b> .....	Unidad de Contingencias Fiscales de la Secretaría de Finanzas

# Resumen ejecutivo

En julio del 2019, la Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST Honduras) dio inicio al Sexto Estudio de Aseguramiento con el propósito de evaluar los resultados de la divulgación de información y generar mensajes de interés para los actores clave del sector de infraestructura en el país con enfoque en Alianzas Público-Privadas (APP). El estudio se concentra en tres proyectos cuya estructuración estuvo a cargo de la Comisión para la Promoción de Alianzas Público-Privadas (Coalianza) y su seguimiento a cargo de la Superintendencia de Alianzas Público-Privadas (SAPP).

Este informe presenta en su introducción el objetivo del estudio. Dentro de la metodología se exponen los procedimientos utilizados para el proceso de aseguramiento de las APP haciendo una breve comparación entre el ciclo de gestión de un proyecto tradicional de inversión pública y uno con inversión público-privada, con el fin de señalar las diferencias en el proceso de la revisión de la información debido a las distintas fases que tiene cada tipo de proyecto.

Enseguida se presentan una breve descripción de los proyectos asegurados y los resultados sobre el nivel de cumplimiento en la divulgación de información conforme al Estándar de Datos sobre Infraestructura (IDS) de CoST y el Marco de Divulgación para APP del Banco Mundial (BM). En este proceso se analizaron tres proyectos que se indican a continuación con su respectivo nivel de cumplimiento en la divulgación:

- Rehabilitación del tramo San Juan – Gracias y Construcción del tramo Gracias – Celaque y su mantenimiento por 10 años (Etapa III del Corredor Lenca) – 58.2%
- Corredor Logístico – 88.26%
- Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés – 62.9%

Luego se presentan los hallazgos a partir del análisis de la información divulgada junto a las recomendaciones para mejora tanto en los procesos de divulgación como en la estructuración y operación de proyectos APP. Los principales hallazgos son:

- La medición sobre el nivel de cumplimiento de la divulgación de información indica que solamente un 68.2 % de la información requerida fue divulgada en el Sistema de Información y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión para Alianzas Público-Privadas (Sisocs-APP).

Estos niveles muestran un retroceso en comparación con el promedio del quinto proceso de aseguramiento publicado en octubre de 2018. Al respecto se identificaron como principales causas que los documentos no están disponibles en los proyectos administrados por fideicomisos y la falta de un administrador general del sistema de divulgación de información.

- El concesionario del Corredor Logístico carece de un instrumento legal que respalde la aplicación de sanciones a automotores y de esta forma controlar el peso y dimensiones de vehículos que transitan por la vía concesionada.

- En el Corredor Lenca Etapa III, se realizaron modificaciones al contrato debido a errores en la construcción de obras y no se pudo verificar la aplicación de controles de calidad de estas.

- Falta de procesos competitivos en el proyecto Terminal de Gráneles Sólidos. La Sociedad de Propósito Especial, Puertos Marítimos de Honduras (PMH) adjudicó de forma directa al contrato de la supervisión por valor de USD 1,613,058.00.

Posteriormente se hace una breve referencia a proyectos asegurados en el tercer y cuarto proceso de aseguramiento de CoST Honduras en la cual se presenta lo resultados de la aplicación del Índice de Elegibilidad para desarrollar proyectos APP y una categorización de los proyectos que permite jerarquizar el nivel de atención que requiere cada uno de ellos.

Finalmente, este informe incluye las conclusiones generales en las que destaca que no se tuvo acceso a la información completa y oportuna, por lo que no se tiene el contexto requerido para el análisis integral de los proyectos, particularmente desde el punto de vista financiero. Igualmente se señala que persiste poca cohesión institucional debido a que los roles que competen a Coalianza y la SAPP no están claramente delimitados, lo que ha generado conflictos, solapamientos y/o vacíos en la gestión de los proyectos.

## Ficha resumen

Tema de estudio		Alianzas Público – Privadas (APP)
<b>Entidades de adquisición aseguradas</b>	Coalianza Y SAPP	
<b>Sitios web verificados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sisocs-APP: <a href="http://app.sisocs.org/index.php?r=Ciudadano/index">app.sisocs.org/index.php?r=Ciudadano/index</a></li> <li>• SAPP: <a href="http://sapp.gob.hn/services/">sapp.gob.hn/services/</a></li> <li>• Coalianza: <a href="http://coalianza.gob.hn/">coalianza.gob.hn/</a></li> </ul>	
<b>Proyectos asegurados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corredor Logístico.</li> <li>• Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés.</li> <li>• Rehabilitación del tramo San Juan – Gracias y Construcción del tramo Gracias – Celaque y su mantenimiento por 10 años. (Etapa III del Corredor Lenca).</li> </ul>	
<b>Ubicación de los proyectos</b>	Francisco Morazán, Comayagua, Cortés, La Paz y Lempira.	



# Executive summary

In July 2019, the Infrastructure Transparency Initiative in Honduras (CoST-HN) initiated the Sixth Assurance Process to evaluate the levels of information disclosure and highlight issues of concern for key actors in the country's infrastructure sector with a focus on Public-Private Partnerships (PPPs). This process evaluates three projects structured by the Commission for the Promotion of Public-Private Partnerships (Coalianza) and managed by the Superintendence of Public-Private Partnerships (SAPP).

This report presents the main results of CoST-HN's Sixth Assurance Process. The introduction presents the objective of the study. The methodology explains the procedures used in the evaluation of the selected PPPs projects, including a brief comparison between the project life cycle of traditional public infrastructure investments against the one with public-private investment. This analysis aims to point out the differences in the process of examining the data disclosed due to the different phases that each type of project has.

The subsequent section of the report presents a brief description of each project and the results on the level of compliance with the CoST Infrastructure Data Standard (IDS) and the World Bank (WB) PPP Disclosure Framework. The results for the disclosure levels of both standards for each of the evaluated projects are indicated below:

- Rehabilitation of the San Juan - Gracia's section, and Construction and 10-years maintenance of the Gracias -Celaque section (Phase III of the Lenca Corridor) - 58.2%
- Logistic Corridor - 88.26%
- Puerto Cortés Solid Bulk Terminal - 62.9%

The fourth section of the report comprises the issues of concern that resulted from the analysis of the information disclosed. The sector also includes the recommendations for improvements in both areas, the disclosure processes, and the structuring and operation of PPP projects. Some of the main issues of concern are:

- The level of compliance of disclosure indicates that only 68.2% of the required information was disclosed in the Information and Monitoring System for Public-Private Partnerships (Sisocs-APP). These levels show a setback compared to the average rates of the fifth assurance process published in October 2018. In this regard, two of the causes of low disclosure levels identified include the unavailability of documents in projects managed by escrows and the lack of a general administrator of the information disclosure system.
- The concessionaire of the Logistic Corridor lacks a legal instrument to support the application of sanctions to drivers, as a measure to control the weight and dimensions of vehicles that transit through the road.
- The assurance team identified modifications made to the Lenca Corridor Phase III contract, due to flaws in the construction of works, and the application of quality controls of these could not be verified.
- Lack of competitive processes in the Solid Bulk Terminal project. The Sociedad de Propósito Especial, Puertos Marítimos de Honduras (PMH) directly awarded the supervision contract for USD 1,613,058.00.



CoST Honduras' previous PPP assurance processes applied the Eligibility Index Analysis as a selection technique to develop PPP projects and their categorization. The fifth section of this report presents a table with the compilation of results obtained in the eligibility analysis applied to nine of eleven PPP projects in Honduras since the third assurance process. The table indicates the level of attention required by each project and which ones need more attention from the authorities.

Finally, this report includes the assurance process's general conclusions, in which it stands out that the assurance team did not have access to complete and timely information. Consequently, the team did not have the required context for a comprehensive analysis of the projects, particularly from the financial point of view. Furthermore, the lack of institutional cohesion persists since the roles of Coalianza and SAPP are not clearly defined, which has generated conflicts, overlaps, and gaps in the management of the projects.

# 1. Introducción

En junio de 2017 la Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST -por sus siglas en inglés) en Honduras presentó el informe del tercer proceso de aseguramiento, en el cual se analizaron 5 proyectos de Alianza Público-Privada (APP). Este fue el primer estudio de aseguramiento, dentro de la membresía de CoST Internacional, que incluía proyectos financiados bajo ese esquema.

En ese informe se destacó la dificultad de medir los niveles de divulgación de proyectos APP utilizando como referencia el Estándar de Datos sobre Infraestructura (IDS-por sus siglas en inglés) de CoST ya que el IDS está diseñado para proyectos financiados bajo un esquema “tradicional” y no considera o refleja con detalle el ciclo de proyecto de una APP, aunado al factor de que no se requiere divulgar puntos de datos clave para el análisis y monitoreo al desempeño de proyectos APP.

Frente a ese hallazgo, la recomendación de CoST Honduras (CoST Honduras ) fue crear un sistema específico de divulgación de información que se adaptara a las APP.

CoST es una iniciativa multisectorial integrada por representantes de gobierno, sector privado y sociedad civil, quienes de forma constructiva, en un marco de diálogo y confianza, trabajan juntos para mejorar la transparencia y la rendición de cuentas en el sector de infraestructura pública.

En este sentido, el Grupo Multisectorial (GMS) de CoST Honduras integrado por el Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva (GSIP), la Dirección Presidencial de Transparencia, Modernización y Gobierno Digital (DPTMGD), el Instituto de Acceso a la Información Pública (IAIP), la Cámara Hondureña de la Industria de la Construcción (CHICO), la Cámara Hondureña de Empresas de Consultoría (CHEC), el Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras (CICH), el Espacio Regional de Occidente (EROC), la Fundación Democracia sin Fronteras (FDsF) y la Asociación para una Sociedad más Justa (ASJ), cumpliendo su misión estratégica, establecieron una alianza con la oficina del Banco Mundial (BM), impulsor del establecimiento de CoST en Honduras, para desarrollar un diagnóstico detallado sobre la divulgación de APP, extraer lecciones y recomendar un marco y sistema de divulgación más adecuado.

El Diagnóstico publicado en 2018, recomienda la creación de un sistema específico, pero vinculado al ya existente, Sistema de Información y Seguimiento a Obras y Contratos de Supervisión (Sisocs), por ser un sistema que cumple a cabalidad con los requerimientos del IDS de CoST. En ese marco se creó el Sisocs-APP, el cual además de puntos de datos relevantes y aplicables del IDS agrega puntos de datos contenidos en el Marco de Divulgación para la Alianzas Público-Privadas del BM.

A la vez y en apoyo a una agenda de trabajo más amplia de Gobierno Abierto, se incorporó en el Sisocs-APP la extensión del Estándar de Datos para las Contrataciones Abiertas (EDCA), que permite la publicación de datos en formato abierto, creando de esta forma una de las herramientas de divulgación de información de APP más potentes del mundo.

A partir de la fecha CoST Honduras ha incluido más APP dentro de los estudios de aseguramiento, logrando con este sexto proceso, iniciado en julio 2019, analizar un total de 9 proyectos APP.

Los proyectos estructurados por la Comisión de Alianzas Público-Privadas (Coalianza) y supervisados por la Superintendencia de Alianzas Público-Privadas (SAPP) que se han incluido en los estudios de aseguramiento de CoST Honduras son:

**Tabla 1** Estudios APP analizados en los Estudios de Aseguramiento de CoST Honduras

Aseguramiento	Proyectos	Inversión referencial en millones USD
2017 - Tercer Estudio de Aseguramiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aeropuerto Palmerola</li> <li>Centro Cívico Gubernamental</li> <li>Terminal de contenedores y carga de Puerto Cortés</li> <li>Corredor Turístico</li> <li>Terminal de buses y mercado de Danlí</li> </ul>	1,830.13
2018 - Cuarto Estudio de Aseguramiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Corredor Logístico</li> <li>Corredor Turístico (seguimiento)</li> </ul>	254.04
2018 - Quinto Estudio de Aseguramiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Siglo XXI</li> <li>Corredor Turístico (seguimiento)</li> </ul>	153.80
2019 - Sexto Estudio de Aseguramiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Corredor Lenca, etapa III</li> <li>Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés.</li> <li>Corredor Logístico (seguimiento)</li> </ul>	167.31

Fuente: Elaboración propia.

En este Sexto Aseguramiento se optó por incluir solamente proyectos APP en respuesta a un proyecto especial del Secretariado Internacional de CoST que tiene como objetivo validar la metodología de aseguramiento en este tipo de proyectos a fin de compartir y replicar la experiencia con los demás programas miembros y afiliados.

## 2. Metodología para la realización del estudio

### 2.1 Consideraciones generales

Para analizar los proyectos de inversión pública se utiliza el Manual de Aseguramiento de CoST-Honduras, desarrollado antes del Primer Estudio de Aseguramiento en 2015. La metodología se ha ido ajustando al contexto nacional y se han incluido elementos para el análisis de las APP. Estos ajustes se han realizado haciendo uso de esquemas aplicados por muchos programas APP que establecen criterios de evaluación con el fin de mejorar los procesos que conllevan este tipo de proyectos.

El Manual de Aseguramiento de CoST Honduras toma como punto de partida el ciclo de proyecto de inversión pública que contempla las siguientes fases: identificación, preparación, adquisición (incluyendo la licitación, la contratación, implementación, gestión de los contratos) y finalización. Para un proyecto de APP, además de las fases del ciclo antes indicado, se incluyen otras fases como la estructuración del modelo financiero, operación, mantenimiento, cesión o transferencia y rescisión de contrato, también denominada terminación temprana.

**Tabla 2** Comparación entre un proyecto tradicional y una APP

Proyecto tradicional	Proyecto APP
Identificación Preparación Adquisición Finalización	Identificación Estructuración Adquisición Operación Mantenimiento Rescisión, cesión o transferencia

Fuente: Elaboración propia.

## 2.2 Etapas del estudio

El estudio de aseguramiento se realizó siguiendo las siguientes etapas:

### 2.2.1 Verificación del cumplimiento de la divulgación del IDS + Marco de Divulgación para APP del BM

En la medición cuantitativa (todos los proyectos divulgados) y cualitativa (tres proyectos asegurados) de la información divulgada de los proyectos de APP se utilizó la matriz generada en el año 2018 para verificar los datos ingresados en el portal Sisocs-APP<sup>1</sup> antes del lanzamiento público del sistema. En el presente estudio, el análisis se dividió en dos momentos a fin de hacerlo lo más detallado posible:

- Información divulgada públicamente en el portal Sisocs-APP<sup>2</sup> para todo el sector.
- Verificación de que la información divulgada para los tres proyectos asegurados está completa y es correcta, contrastando con los registros originales y evaluando su nivel de precisión.
- Comparación con otras fuentes de la información divulgada por las entidades de adquisiciones, portal Coalianza<sup>3</sup> y SAPP.<sup>4</sup>

### 2.2.2 Identificación de temas de interés potencial

Con el fin de focalizar los temas de interés o preocupación general de las APP bajo aseguramiento se hizo un análisis, utilizando como referencia la Guía de la Certificación en Alianzas Público-Privadas (APMG, 2016) para determinar el grado en que los proyectos son eficientes y sostenibles. La figura 3 enumera los principales factores de eficiencia de una APP recomendados por la Guía.

**Figura 1** Resumen de factores de eficiencia de una APP



Fuente: Guía de la certificación en Alianzas Público-Privadas de APMG, 2016

Con los resultados se determinó el enfoque y alcance de la revisión para detectar el problema más relevante del proyecto. Dicho enfoque comprendió el análisis de la información clave de todo el proyecto y sus contratos. En algunos casos fue necesario centrar la atención en un aspecto o fase específica, realizar un análisis más detallado y solicitar toda la información adicional disponible en ese aspecto.

La información adicional se solicitó a la entidad de adquisiciones para ser publicada de forma reactiva. La solicitud de información adicional de los proyectos se hizo para llevar a cabo un análisis más profundo de los temas de preocupación; siempre dentro del enfoque y alcance de la revisión acordados con la entidad.

<sup>1</sup> Álvarez, Pablo (2018). Reporte de verificación del ingreso de datos en el Sisocs-APP, tiene como base la matriz de verificación generada en el Tercer Estudio de Aseguramiento de CoST. Banco Mundial.

<sup>2</sup> <http://app.sisocs.org/>

<sup>3</sup> [www.coalianza.gob.hn/transparencia/](http://www.coalianza.gob.hn/transparencia/)

<sup>4</sup> [www.sapp.gob.hn/](http://www.sapp.gob.hn/)

### 2.2.3 Análisis detallado de la información divulgada

Se realizó un examen detallado de los proyectos en etapa de ejecución, operación y mantenimiento en los que uno o más de los indicadores de desempeño en etapas previas fueran débiles. Para ello se revisó y estudió la información divulgada, siguiendo el procedimiento descrito a continuación:

- a) Evaluación básica de salvaguardas ambientales, sociales, de género y de gestión de riesgos y desastres.
- b) Verificación del análisis costo-beneficio elaborado por la Secretaría de Finanzas (Sefin) para determinar la conveniencia de implementar o no el proyecto.
- c) Evaluación cualitativa del potencial de un proyecto para que se implemente bajo la modalidad de Alianza Público Privada por medio de la metodología del Índice de Elegibilidad.
- d) Análisis del valor por dinero para comparar cuantitativamente la conveniencia de llevar a cabo un proyecto por medio de una modalidad de contratación pública o mediante una Alianza Público Privada.<sup>5</sup>
- e) Finalmente se hace un análisis para evaluar el impacto del proyecto en el desarrollo territorial sostenible. Con ello se busca contribuir a mejorar la gestión de los entes involucrados en los proyectos, para incrementar la confianza en la gestión pública al ejecutar obras de infraestructura de calidad que satisfagan a la ciudadanía.

### 2.2.4 Visitas a los proyectos

Se hicieron visitas de campo para comprobar que el progreso de la construcción actual, y en algunos casos de las operaciones, se refleje con precisión en la información divulgada. Además, de esta forma se pudo comparar la información con los documentos adicionales que sólo 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 a partir de las visitas.

### 2.2.5 Elaboración y entrega de informes

Una vez que el ECA realiza su análisis técnico, presenta los resultados al GMS de CoST, con el cual se debaten los hallazgos y las propuestas de recomendación para validar con los representantes de gobierno, sector privado y sociedad civil el contenido de los informes para su presentación pública en un evento de alto nivel, en el cual CoST Honduras hace entrega del documento de manera oficial a los representantes de las entidades correspondientes.

## 3. Proyectos asegurados

Para fines de referencia el Corredor Logístico y la Terminal de Gráneles son proyectos en los que el inversionista operador privado (IOP) está a cargo del diseño, la construcción, el financiamiento y la operación de la obra (DCFO). En el Corredor Lenca el ente privado está a cargo del diseño, financiamiento, la construcción, operación, arrendamiento y transferencia del proyecto (DFCOAT). En el anexo I de este informe puede encontrarse un resumen de la información divulgada de cada proyecto.

A continuación, se presenta una tabla resumen de los datos relevantes de los proyectos asegurados:

---

<sup>5</sup> Es oportuno mencionar que en todos los estudios de aseguramiento no hemos tenido a disposición la información concerniente a los modelos financieros de la APP, por lo que no fue posible hacer un análisis integral.

Tabla 3 Proyectos incluidos en el Sexto Estudio de Aseguramiento

Entidad de adquisición	Proyecto	Concesionario	Supervisor de obras	Inspector de obras	Banco fiduciario	Inversión referencial (*) (Millones US\$)	Monto supervisión (Millones US\$)	Monto inspector de obras (US\$)	Monto de contrato de fideicomiso
<b>Coalianza SAPP</b>	Corredor Logístico	Concesionaria Vial de Honduras S.A. de C.V.	CINSA-TECNISA -CONASH - ASP	No aplica	No aplica	91.50	2.80	No aplica	No aplica
	Terminal de Gránulos Sólidos de Puerto Cortés	Terminal Especializada de Honduras S. A. de C. V. (TEH)	Técnica y Proyecto S. A. (TYPSA)	Puertos Marítimos de Honduras S. A. de C. V. (PMH)	Banco Atlántida S. A.	58.20	1.60	No se divulgó el contrato	0.75% de la facturación bruta mensual
	Rehabilitación del tramo San Juan-Gracias y construcción del tramo del tramo Gracias-Celaque. Incluye mantenimiento por 10 años. (Etapas I, II y III del Corredor Lenca)	Eterna	Consorcio Saybe y Asociados / CIC	No aplica	Banco Ficohsa	17.61	1.25	No aplica	La tasa por los servicios fiduciarios es la siguiente: - Etapa de Estructuración: \$ 11,000.00 pagados por anticipado al suscribirse el Fideicomiso. - Etapa de Ejecución o Desembolsos: 1% sobre cada desembolso a realizar a los contratistas con cargo a los fondos recibidos y administrados. - Etapa de Mantenimiento de la Carretera: 1% sobre cada desembolso a realizar a los contratistas con cargo a los fondos recibidos y administrados.

Fuente: Elaboración propia.

Los proyectos seleccionados en esta ocasión están distribuidos geográficamente en cinco departamentos del país, Francisco Morazán, Comayagua, Cortés, La Paz y Lempira.

**Figura 2** Proyectos incluidos en el Sexto Estudio de Aseguramiento

Fuente: Elaboración propia.

## 4. Resultados de la medición de los niveles de divulgación

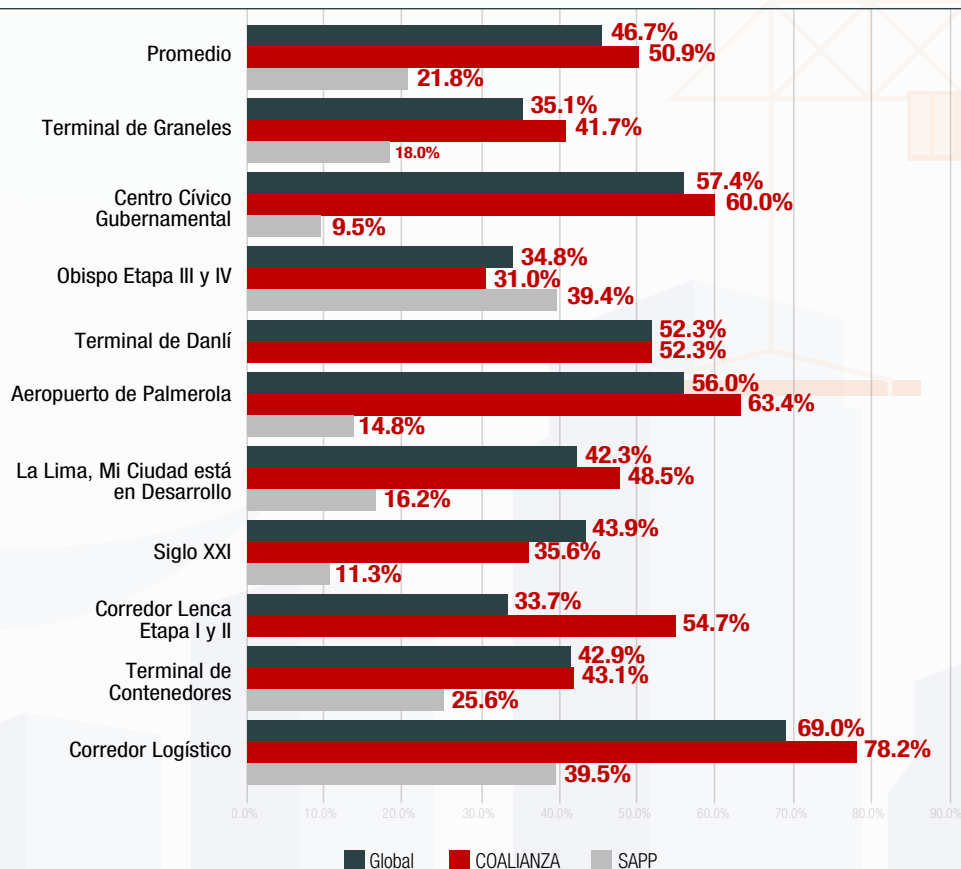
A continuación, se detallan los resultados de las mediciones y análisis efectuados durante el proceso de aseguramiento:

- i. Nivel de divulgación de los proyectos APP en general
- ii. Nivel de divulgación de los proyectos asegurados
- iii. Nivel de divulgación por entidad de adquisición

### 4.1 Nivel de divulgación de los proyectos APP en general

En la figura 3 se presentan los resultados de la medición cuantitativa de la divulgación de proyectos en el Sisocs-APP realizada al inicio del proceso de aseguramiento. A este nivel sólo se verificó el número de datos divulgados y si los documentos requeridos existen o no, pero no se analizó calidad de la información. Los resultados muestran un promedio global de 46.7% de divulgación. Coalianza en promedio divulgó el 50% de los datos que le corresponde, en cuanto a la SAPP se observó un 21.8% de nivel de divulgación proactiva.



**Figura 3** Divulgación proactiva cuantitativa en Sisocs-APP

Fuente: Elaboración propia.

Como puede observarse en la medición, a pesar de tener la facilidad de un sistema dedicado a la divulgación de información, las entidades, Coalianza y SAPP no divulgan oportunamente los datos. Los resultados de la primera revisión del portal Sisocs-APP reflejaron niveles bajos de la divulgación en todos los proyectos. En muchos casos se verificó que, desde abril del 2018, cuando el sistema fue lanzado al público, la información no había sido actualizada a cabalidad.

Con el objetivo de aumentar los niveles de transparencia, los resultados de la medición de la divulgación proactiva de los proyectos se remitieron a las entidades para que completaran la información faltante en los portales. Esta es una práctica que ha tenido buenos resultados en otros procesos de aseguramiento, ya que las instituciones mejoran el nivel de divulgación al conocer cómo se evalúa cada punto de datos.

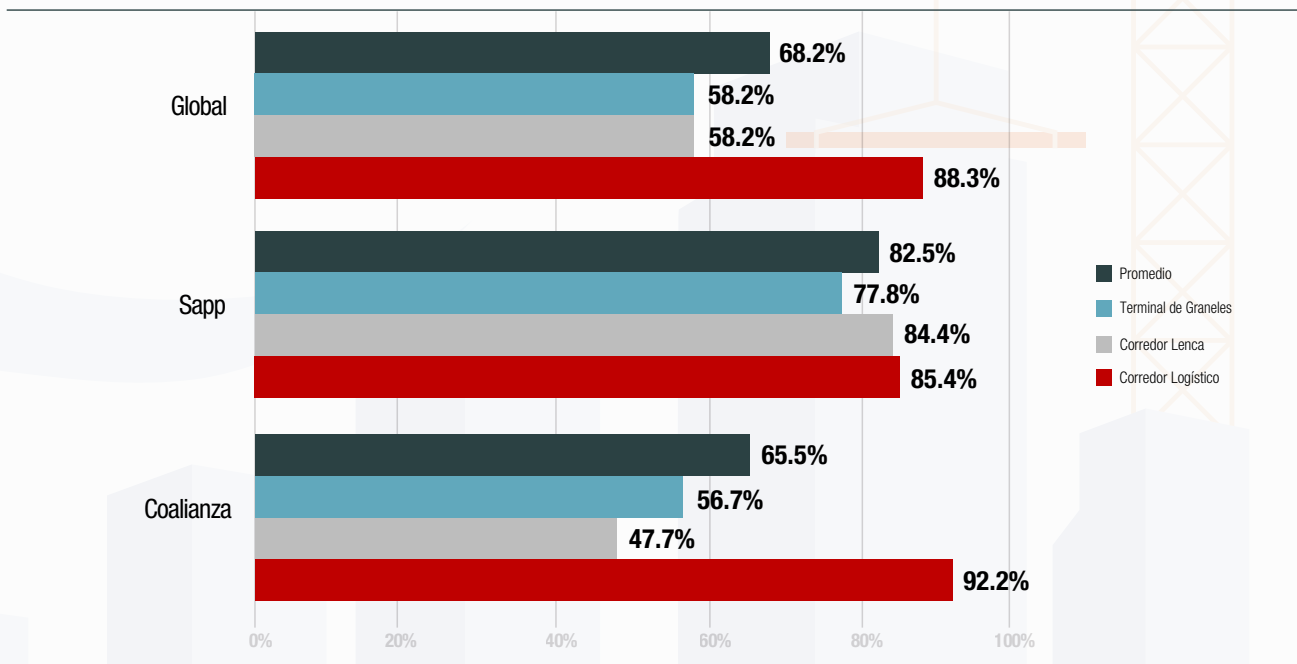
Los oficiales de Coalianza y SAPP, en diálogo con el equipo de aseguramiento de CoST Honduras, identificaron como causas que dificultaron el proceso de divulgación las siguientes:

- En algunos casos la información era ingresada, pero no podía ser publicada, porque, según lo manifestado por la SAPP, carecen de los permisos del administrador del sistema.
- La SAPP manifestó su preferencia de publicación de información a través de su portal institucional. A pesar de que el portal Sisocs-APP tiene el fin de centralizar la información de los proyectos desde su identificación hasta su terminación, con datos consensuados entre Coalianza y SAPP con la facilitación del BM y CoST Honduras, lamentablemente las personas encargadas de lograr este consenso ya no están laborando en la SAPP ni en Coalianza.
- Igualmente, los usuarios mencionaron fallas técnicas presentadas por el sistema. Sin embargo, ninguna de ellas fue reportada a los administradores.

## 4.2 Nivel de divulgación de los proyectos asegurados

Como puede observarse en la figura 4, se alcanzó un nivel de divulgación promedio del 68.2%. De los tres proyectos asegurados, el que presentó mayor divulgación fue el Corredor Logístico (88.3%), el cual había sido objeto de aseguramiento en octubre de 2017. En el proyecto Corredor Lenca y la Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés el nivel de divulgación fue de 58.2% en promedio.

**Figura 4** Nivel de divulgación de la información clave del proyecto según proyecto

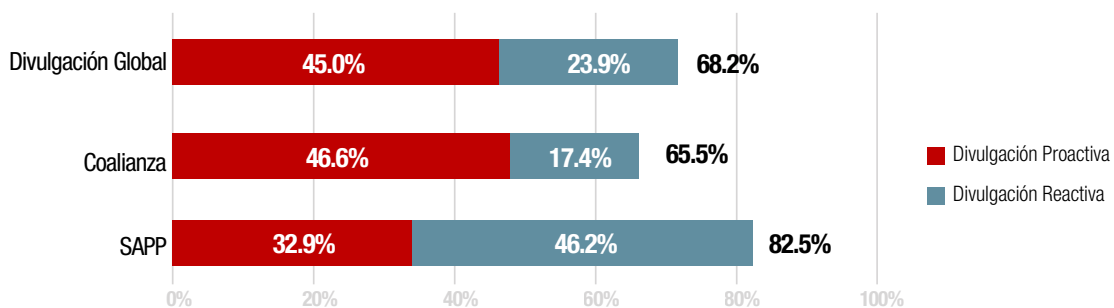


Fuente: Elaboración propia.

## 4.3 Nivel de divulgación por entidad de adquisición

En la figura 5 se observa que en la medición de la divulgación proactiva Coalianza tenía un mayor nivel de divulgación (46.6%) en relación con la SAPP cuyo nivel era del 32.9%. Durante el proceso de aseguramiento la SAPP aumentó 46.2% su nivel de divulgación mientras que Coalianza únicamente alcanzó el 17.4%.

**Figura 5** Nivel de divulgación de la información al finalizar el proceso de aseguramiento



Fuente: Elaboración propia.

### Aspectos que han afectado los niveles de divulgación

Los siguientes son algunos hallazgos que el equipo de aseguramiento confirmó durante el proceso de verificación de la información divulgada y durante sus interacciones con el personal de las entidades de adquisición:

- Mejorar los niveles de divulgación de información en proyectos APP ha sido un esfuerzo grande por parte de las entidades de adquisición debido a la gran cantidad de datos y documentos que ahora están a disposición de la ciudadanía.
- Cuando se hizo entrega del portal Sisocs-APP, el Gobierno de Honduras se comprometió a crear un departamento de infotecnología independiente para albergar el servidor de este programa. Sin embargo, se pudo confirmar que el servidor se encuentra ubicado en la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (Insep) y quien lo administraba remotamente era Coalianza, por medio del Oficial de Información Pública (OIP) que ya no labora en la institución.
- Mucha información que había sido divulgada en el Sisocs-APP no aparece o se encuentra con el mensaje **"NOT FOUND"**. Se constató que esta información estaba enlazada con el servidor de Coalianza y que estos servidores colapsaron por problemas de funcionamiento de los aires acondicionados. Representantes de la institución señalaron que no hay fondos en su presupuesto para reparar los aires acondicionados ni para recuperar el servidor.
- Asimismo, representantes de Coalianza manifestaron que no cuentan con la información digitalizada para divulgarla directamente en el Sisocs-APP, ya que el ex administrador del sistema, aún no la ha entregado.
- El Equipo de Aseguramiento tuvo comunicación con el ex Oficial de Información Pública de Coalianza, quien indicó estar esperando un acta notarial de parte de la institución para poder entregar la información digitalizada.
- SAPP y Coalianza mencionaron no poder ingresar información porque el sistema presentaba errores, y que es poco amigable. Sin embargo, el Equipo de Aseguramiento concluyó que estos reportes se deben a desconocimiento en el uso y manejo del Sisocs-APP, pues el personal capacitado en su momento ya no labora en dichas instituciones.

# 5. Hallazgos y recomendaciones

## 5.1 Respecto a las entidades de adquisición Coalianza | SAPP

Tabla 4 Hallazgos y recomendaciones

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
a	<p><b>Bajos niveles de divulgación de información de proyectos APP</b></p> <p>No se encontró información completa de los procesos de precalificación / licitación, principalmente respecto a la empresa supervisora y del banco fiduciario. Lo manifestado por la SAPP y Coalianza es que el fiduciario es quien resguarda dicha información y no la suministra al Estado.</p> <p>De igual manera, no se encontró información publicada sobre las medidas de control y mitigación ambiental; tampoco del plan de compensación por afectaciones a propiedades privadas, ni un informe que respalde las medidas efectuadas para la adquisición del derecho de vía.</p> <p>En general se han divulgado documentos incompletos o algunos que parecen fracciones de otros, por lo que no se tiene certeza de su validez.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1- Establecer claramente en los contratos del fiduciario, que toda la información que se genere en torno al proyecto debe ser trasladada sin requerimiento alguno a las instituciones que representan al Estado de Honduras.</li> <li>2- Establecer sistemas de control de calidad de la información divulgada, así como de seguimiento para verificar que la misma sea continua y proactiva.</li> <li>3- Divulgar la información sobre aspectos ambientales y planes de compensación por afectaciones a propiedades privadas.</li> <li>4- Capacitar al personal técnico de Coalianza y SAPP en el uso y manejo del Sisocs-APP.</li> <li>5- Crear un departamento de infotecnología independiente que albergue el Sisocs-APP y Sisocs, que asegure la funcionalidad de ambos sistemas y el soporte a los oficiales a cargo de divulgar la información.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comité técnico de fideicomisos</li> <li>- Coalianza</li> <li>- SAPP</li> <li>- Insep</li> <li>- División de Gobierno Digital de la Secretaría de Coordinación General de Gobierno (SCGG)</li> </ul>
b	<p><b>Traslado de la competencia y responsabilidad del Estado en la estructuración de los proyectos a un ente administrador de fideicomisos</b></p> <p>Mediante la contratación de fideicomisos se delega las funciones de una unidad ejecutora de proyectos a un banco, siendo su responsabilidad la estructuración de los proyectos y la contratación de las empresas constructoras y supervisoras. Las entidades gubernamentales se involucran en dichos procesos a nivel ejecutivo, más no operacional, con lo cual no se aprovecha la experiencia para fortalecer la institucionalidad pública.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>6- Revisar si este esquema, basado en fideicomisos administrativos, es el más beneficioso para la institucionalidad pública y sus finanzas.</li> <li>7- Revertir las funciones de estructuración de proyectos a las instituciones públicas capacitadas.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sefin</li> </ul>

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
	Por otra parte, existe la erogación por tasa de servicios prestados por el banco y que el inversionista realiza con cargo a su propuesta financiera; adicionalmente, al fideicomiso se le otorga un porcentaje de comisión por cada desembolso que efectúa, además de la comisión fiduciaria inicial.		

## 5.2 Respecto al proyecto del Corredor Lenca

**Tabla 5** Hallazgos y recomendaciones

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
<b>c</b>	<p><b>Modificaciones al alcance del proyecto una vez adjudicado el contrato, sin justificación</b></p> <p>La rehabilitación del tramo San Juan-Gracias fue licitada para un doble tratamiento superficial, pero posteriormente mediante adenda al contrato, se cambió a concreto hidráulico (whitetopping).</p>	<p>8- Destinar los recursos necesarios para realizar una buena estructuración de los proyectos, es decir, contratar el personal con la capacidad, experiencia y conocimientos adecuados para la toma de decisiones que den solución a los problemas existentes.</p> <p>9- Realizar estudios y ensayos técnicos / científicos que permitan tomar decisiones correctas con base en las características de las estructuras de pavimento existentes.</p>	- Insep / Coalianza
<b>d</b>	<p><b>Falta de claridad en las especificaciones de mantenimiento que rigen al proyecto</b></p> <p>Para los proyectos de infraestructura vial, los contratos APP detallan como especificaciones aplicables las del Manual de Carreteras, sin embargo, en el seguimiento que mensualmente realiza la empresa supervisora y la SAPP, hacen referencia únicamente a las especificaciones de conservación por niveles o estándares de servicio anexas al contrato de construcción.</p>	10- Para futuros proyectos, establecer claramente los lineamientos técnicos que rige el mantenimiento de los proyectos, velando por que, en caso de realizarse cambios en los alcances de los contratos, se modifiquen a la vez las especificaciones técnicas respectivas.	- Insep / Coalianza
<b>e</b>	<p><b>No se pudo verificar la aplicación de controles de calidad de las obras</b></p> <p>En este proyecto se encuentran múltiples losas dañadas y se observan filtraciones de agua por medio de la estructura del pavimento que, si bien en este momento no representan inconvenientes para los usuarios, la empresa supervisora ha solicitado la demolición y restitución de las losas dañadas.</p>	<p>11- Dar seguimiento al oficio enviado por la supervisión, en el cual solicita la demolición y restitución de las losas dañadas.</p> <p>12- Incluir en los informes mensuales del supervisor y de la SAPP comentarios y recomendaciones respecto al control de calidad de las obras que se ejecutan.</p>	- Comité técnico / SAPP

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
	De acuerdo con las condiciones que rigen actualmente la medición de niveles de servicio, este tipo de daño no representa penalización alguna para el inversionista desarrollador.	<b>13-</b> Definir lineamientos necesarios para medir el nivel de servicio del pavimento con relación a la calidad de las obras.	
<b>f</b>	<p><b>Modificaciones al contrato debido a errores en la construcción de obras</b></p> <p>Modificaciones al contrato debido a errores en la construcción de obras. Mediante Adenda No. 2 al Contrato de Construcción, se incluyó la reconstrucción del alcantarillado pluvial y sanitario en el bulevar de San Juan, debido a que el existente había sido construido de forma incorrecta, por lo que, la construcción del nuevo pavimento debía asegurarse que no llegue a ser afectado por deficiencias en el drenaje.</p> <p>Estos trabajos tuvieron un costo de L 2.59 millones que se adicionaron al monto del contrato.</p> <p>Situaciones como esta se generan cuando los proyectos que ejecutan las municipalidades no cuentan con los controles de calidad y las exigencias técnicas adecuadas, derivando en erogaciones adicionales para el Estado por la necesidad de corregir dichos errores.</p>	<b>14-</b> Regular los proyectos de alcantarillado que se ejecutan por parte de las municipalidades y otros agentes, para evitar el uso inadecuado de los recursos asignados.	- Insep
<b>g</b>	<p><b>Medidas de seguridad insuficientes para los usuarios y beneficiarios de la obra</b></p> <p>En el tramo San Juan-Gracias no hay barreras de contención en los sitios donde la pendiente de la vía y/o el alineamiento horizontal pudieran ser factores que incidan a la ocurrencia de accidentes. Tampoco se encontraron reductores de velocidad en zonas pobladas, especialmente en zonas escolares.</p> <p>En el tramo Gracias-Celaque los bordillos intermitentes no se encuentran pintados con pintura reflectiva, considerando la cantidad de elementos que se encuentran dañados por el impacto de vehículos.</p>	<p><b>15-</b> Ejecutar estas obras para evitar la ocurrencia de accidentes. En el contrato de construcción se establece la obligatoriedad de colocar y reparar las barreras de defensa necesarias.</p> <p><b>16-</b> En caso de haberse presentado un diseño de señalización, revisar si fue cumplido y si la validación por parte del supervisor se llevó a cabo correctamente.</p>	- Insep / SAPP



Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
	<p>Por la información divulgada, no se conoce si existe o se requería un plan de señalización, en el cual el contratista presentara de forma amplia la disposición de los elementos de seguridad e información en el proyecto.</p>		
<p><b>h</b></p>	<p><b>La supervisión del proyecto no es permanente ni suficiente durante la fase de mantenimiento</b></p> <p>La partida para gastos en supervisión mensual es mínima (aproximadamente L 40,000.00) lo que permite efectuar una visita al mes, al estilo de inspectoría puntual.</p> <p>En el proyecto de la Etapa III, los controles de calidad en cuanto a materiales y procedimiento que se utilizan en las actividades de mantenimiento son mínimos por tratarse de una estructura con concreto hidráulico; sin embargo, en proyectos donde existen actividades de bacheo con mezcla o sellos asfálticos, una visita al mes no es suficiente.</p> <p>En proyectos de mantenimiento de carretera con este tipo de material es requerido el control diario por parte del supervisor pues la falta de control durante esta fase podría resultar en una curva de deterioro de la vía vertiginosa, dejándole al Estado carreteras que demandarán casi de inmediato de una intervención con actividades de rehabilitación, a raíz de procesos y materiales inadecuados durante el mantenimiento.</p>	<p><b>17-</b>Para futuros proyectos, considerar más recursos para la supervisión durante la etapa de mantenimiento, por lo menos personal y logística mínimos permanentes en el sitio del proyecto cuando se trate de actividades de bacheo con mezcla o sellos asfálticos.</p>	<p>- Insep / SAPP</p>
<p><b>i</b></p>	<p><b>La garantía de calidad de las obras de mantenimiento está próxima a vencer</b></p> <p>La garantía publicada tiene como fecha de vencimiento el 17/11/19.</p>	<p><b>18-</b>Velar por que el inversionista renueve la garantía.</p>	<p>- SAPP</p>



## 5.3 Respecto al proyecto Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés

Tabla 6 Hallazgos y recomendaciones

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
j	<p><b>Proceso de licitación y contratación sin divulgar la justificación del fracaso y cambios</b></p> <p>No se divulgaron las razones por las cuales se declaró fracasado el proceso de Licitación Pública Internacional para la Selección del Operador Privado (OP) a cargo de la construcción y operación del proyecto.</p> <p>Posteriormente se procedió a contratar por separado al “Constructor” y al “Operador” del proyecto. Los riesgos por cambios en el proceso constructivo están a cargo del Estado en virtud de que el esquema de contratación del constructor fue por precios unitarios.</p> <p>No se contempló asignación de riegos para cada una de las partes.</p>	<p>19-Divulgar las razones por las cuales se fracasó el proceso y toda la información concerniente a tal proceso de licitación pública internacional.</p> <p>20-Divulgar las razones por las cuales se contrató al “Constructor” y al “Operador”.</p> <p>21-Divulgar la asignación riesgos para el Estado.</p>	- Coalianza
K	<p><b>Sociedades de Vehículo de Propósito Especial (SVPE) con competencias en la supervisión de proyectos en lugar de la SAPP</b></p> <p>Banco Atlántida en su condición de fiduciario, contratado por Coalianza, formalizó la contratación de la sociedad “Puertos Marítimos de Honduras S. A. de C. V” (PMH) como la Sociedad o Vehículo de Propósito Especial con el fin coadyuvar con la administración y supervisión, en la construcción y operación de la terminal”.</p> <p>Se han divulgado las labores de fiscalización que corresponden a PMH, no así las que corresponden a su gestión administrativa, y de logística como el atraque de los buques.</p> <p>El 10 de septiembre del 2013 se firmó el “Contrato de Consultoría para la Supervisión de la Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés” entre la Sociedad de Propósito Especial Puertos Marítimos de Honduras S. A. de C. V. (PMH) y la empresa Técnica y Proyectos S. A. (TYPESA). El monto del contrato es de HNL 38,080,748.51, equivalentes a USD 1,613,058.00.</p>	<p>22-Divulgar las labores que realiza la PMH respecto a sus responsabilidades administrativas y de logística.</p> <p>23-Revisar la distribución de funciones y responsabilidades entre Coalianza y la SAPP, el rol de los fiduciarios y de las sociedades de vehículo especial.</p> <p>24-Divulgar:</p> <p>a) Las razones por las cuales no se llevó a cabo un proceso de adquisición competitivo para la supervisión del proyecto.</p> <p>b) Las modificaciones en tiempo y monto del contrato de TYPESA.</p>	- Coalianza y SAPP

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
	<p>La contratación se llevó a cabo de manera directa. No se han divulgado modificaciones ni en plazo ni en monto, pero se conoce públicamente que hubo al menos una extensión al plazo de dicho contrato.</p>		
<p><b>I</b></p>	<p><b>Rendición de cuentas del fiduciario no es pública</b></p> <p>El Contrato de Fideicomiso establece que todos los recursos que generen la ejecución y puesta en operación del Proyecto Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés serán administrados directamente por el fiduciario, quien se encargará de efectuar los pagos derivados de la operación.</p> <p>También indica que el fiduciario debe presentar mensualmente a los Fideicomitentes un informe pormenorizado de la situación financiera del Fideicomiso.</p> <p>No se ha divulgado ninguna información relacionada a la rendición de cuentas del fiduciario.</p>	<p><b>25-</b>Divulgar información derivada del manejo del fideicomiso.</p> <p><b>26-</b>Incorporar en el contrato del fideicomiso una aclaración de que existe la obligación de parte de las entidades públicas, como Coalianza y SAPP, de divulgar la información requerida en la cláusula 9 “Rendición de Cuentas” de su contrato.</p>	<p>- Coalianza</p>
<p><b>m</b></p>	<p><b>Vencimiento de fianzas, pólizas y garantías</b></p> <p>La falta de vigencia de cualquiera de las pólizas exigidas en el contrato de concesión es causal de terminación o caducidad de la concesión, de acuerdo con lo establecido en el capítulo XVI del mismo contrato.</p> <p>Las fianzas analizadas en este proyecto estaban vencidas: Con fecha 18 de enero del 2016 Banco Atlántida, en su condición de fiduciario, comunicó al Contratista COPRECA-CYES la extinción del “Contrato para la Construcción y Ejecución de las Obras de Modernización de la Terminal de Gráneles Sólidos de Puerto Cortés” por vencimiento del plazo pactado que se extinguió el 4 de diciembre del 2015.</p> <p>La Garantía de Cumplimiento del Contrato identificado como TG-25-8 de Banco Atlántida venció el 15 de diciembre del 2015, de igual manera la Garantía de Anticipo identificada como TG-24-5 Banco Atlántida venció el 15 de diciembre del 2015.</p>	<p><b>27-</b>Dar seguimiento al vencimiento de las garantías, tomando en consideración que la falta de vigencia de cualquiera de las pólizas exigidas en el contrato es causal de su terminación o caducidad.</p> <p><b>28-</b>Divulgar la razón por la cual no se renovaron oportunamente las fianzas del constructor.</p>	<p>- Coalianza</p>

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
	Al momento en que terminó el contrato las obras están completadas en un 75% (US\$ 25, 647,402.00 versus US\$ 34, 005,175.00).		

#### 5.4 Respecto al Corredor Logístico

Tabla 7 Hallazgos y recomendaciones

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
n	<p><b>No se ha divulgado información sobre el tratamiento del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG) relacionado con los tramos de Goascorán a la Villa de San Antonio que el concedente no ha podido entregar al concesionario para su operación</b></p> <p>En los tramos que aún están en ejecución por parte del gobierno, Goascorán -El Quebrachal y Villa de San Antonio - El Quebrachal, se están dejando de percibir ingresos por la proyectada Caseta de Peaje Lamaní. <b>Esto implicaría el reconocimiento al concesionario de un 20% de los ingresos proyectados provenientes de la caseta Lamaní.</b></p> <p>La decisión sobre este tema toral corresponde al concedente, para que luego la SAPP regule las decisiones que toman las partes (concedente y concesionario).</p>	<p>29-Divulgar información sobre tratamiento del IMAG.</p> <p>30-Priorizar la terminación de los tramos correspondientes al Corredor Logístico y trasladarlos a la concesión, evitando el deterioro de la Sección IA, Villa de San Antonio-Lamaní y la inminente activación del 20% de los ingresos proyectados para ser captados en la caseta Lamaní.</p>	- Inversión Estratégica de Honduras (Invest-H) y SAPP
o	<p><b>A la fecha no se ha contratado al supervisor de la conservación y explotación de la vía concesionada, de acuerdo con lo contemplado en las Secciones 7.4 y 8.3 del Contrato de concesión, a pesar de que la puesta en operación de algunos tramos de la concesión data de octubre del 2015</b></p> <p>Las secciones 7.4 y 8.3 del contrato de concesión establecen: "SUPERVISIÓN DE LA CONSERVACIÓN</p> <p><b>7.4</b> Corresponde a la SAPP efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen para el desarrollo de las labores de conservación indicadas en esta sección del contrato. Para ello, deberá contratarse a un supervisor</p>	31- Proceder de inmediato a la contratación del supervisor para la conservación y explotación de la concesión.	- Invest-H / SAPP

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
	<p>para la conservación y explotación de la concesión, la misma que será contratada por Coalianza, cuyos costos serán asumidos por la SAPP". "SUPERVISIÓN DE LA EXPLOTACIÓN <b>8.3</b> Corresponde a la SAPP realizar las actividades de fiscalización técnica que le competen para el desarrollo de las labores de explotación de la concesión indicadas en este capítulo del contrato. Para ello, deberá contratarse a un supervisor para la conservación y explotación, la misma que será contratada por Coalianza, cuyos costos serán asumidos por la SAPP. La SAPP se encargará de la verificación del cumplimiento de las obligaciones del concesionario, de mantener determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares e Índices de Serviciabilidad propios de la Explotación de los Sub tramos previstos en el presente Contrato".</p> <p>Invest-H, que es ahora el concedente de este corredor en lugar de INSEP, está elaborando los términos de referencia para contratar a la empresa supervisora de la operación.</p>		
<p><b>p</b></p>	<p><b>Riesgos financieros para el Estado de Honduras y riesgos para la seguridad de los usuarios en casos de derrumbes y deslizamientos</b></p> <p>En el tramo Siguatepeque-desvío a Santa Cruz de Yojoa se pudo observar la presencia de deslizamientos en taludes de diferentes alturas, los cuales en su mayoría tienen pendientes pronunciadas. Es estos casos es posible que no se haya tomado en cuenta las condiciones geotécnicas de la zona en el diseño y construcción de las obras.</p> <p>El riesgo financiero para el Estado de Honduras se debe a lo establecido en la cláusula 7.7 del contrato de concesión: "Para casos de derrumbes, deslizamientos, o hundimientos mayores a los 200 metros cúbicos por cada evento, los costos que excedan este máximo serán asumidos por el concedente".</p>	<p><b>32-</b> Contratar una evaluación externa por parte de un especialista en geología o geotecnia que determine si la inclinación de los taludes es la adecuada o no y sobre esta base se determinen las medidas para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía.</p> <p><b>33-</b> Renegociar entre las partes (Invest-H, concesionario, Coalianza, SAPP) el contenido de la cláusula 7.7.</p>	<p>- SAPP, Coalianza, Invest-H e Inversor Operador Privado (IOP)</p>

Ítem	Hallazgos	Recomendación	Responsable de ejecutar la recomendación
	El riesgo para los usuarios (integridad física) y sus bienes se debe a la vulnerabilidad de la vía por potenciales derrumbes y deslizamientos debido a la inclinación de los taludes.		
q	<p><b>La fianza de cumplimiento de contrato divulgada está vencida</b></p> <p>En el portal de la SAPP se indica que existe un endoso a esta fianza vencida, pero ese endoso no está divulgado.</p>	34-Divulgar el endoso de la fianza y sus antecedentes.	- SAPP
r	<p><b>La información referente a los recaudos se presenta con un año de desfase en el informe anual de la SAPP</b></p> <p>En el portal de la SAPP se indica que existe un endoso a esta fianza vencida, pero ese endoso no está divulgado.</p>	35-La SAPP debe divulgar información de manera trimestral, de acuerdo con la Ley de APP.	- SAPP

## 6. Referencia a otros estudios de aseguramiento

En este apartado se hace referencia a dos aspectos de estudios de aseguramiento publicados previamente:

- La aplicación del Índice de Elegibilidad.
- La matriz de priorización de proyectos debido a la atención que requieren.

### 6.1 Índice de Elegibilidad

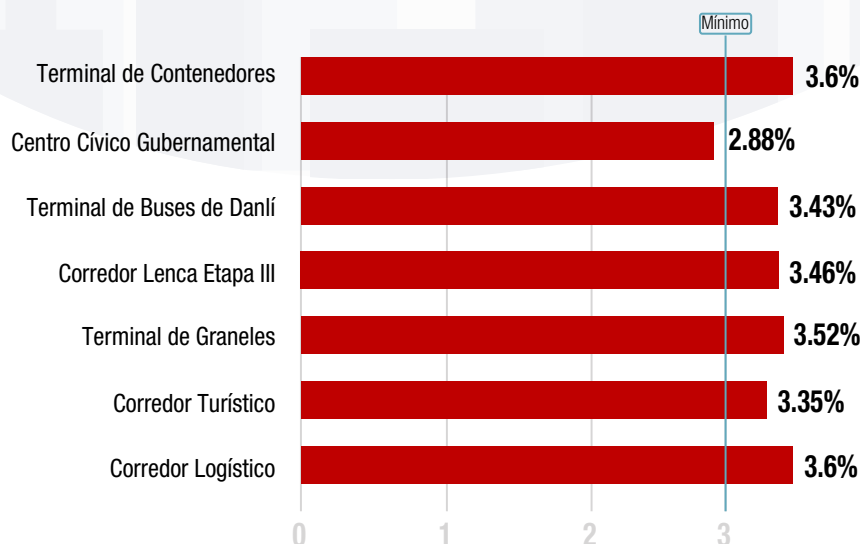
El Índice de Elegibilidad es una herramienta aplicada por múltiples entidades a nivel mundial para identificar el potencial que tiene un proyecto para ser desarrollado bajo la modalidad de Alianza Público-Privada. La herramienta consiste en un cuestionario de 31 preguntas que relaciona variables económicas, sociales y financieras y debería aplicarse en las etapas tempranas de estructuración de un proyecto APP.

Sin embargo, CoST Honduras la ha aplicado durante los procesos de aseguramiento para identificar las fortalezas y debilidades más importantes del proceso de estructuración de los proyectos de APP que están teniendo efectos sobre la etapa de ejecución de las obras, y en algunos casos en la operación.

La aplicación de este índice tiene el fin de generar recomendaciones para futuras formulaciones y factores a mejorar en las APP, contribuyendo así al proceso de mejora continua que está implementando el Gobierno de Honduras. Se incluyen en este análisis los proyectos APP previamente evaluados en el tercer y cuarto proceso de aseguramiento para poder tener una perspectiva comparativa de los proyectos que suman a esta medición.

En la figura 6 se muestra que los proyectos que tiene un mejor índice es la Terminal de Contenedores y el Corredor Logístico, y el que debe de mejorar es el Centro Cívico Gubernamental para alcanzar el mínimo de 3 que se requiere para considerar la APP como mejor opción de desarrollo del proyecto.

**Figura 6** Resultados del Índice de Elegibilidad



Fuente: Elaboración propia.

## 6.2 Nivel de atención que requieren los proyectos

Los resultados del análisis sobre costos, plazos, alcance, nivel de competencia en los procesos de licitación, modificaciones a los contratos, nivel de divulgación de información e Índice de Elegibilidad se consolidaron dentro de una matriz de sensibilidad, para así identificar qué proyecto requiere una mayor atención, y de esta forma evitar atrasos para entrar en operación y brindar el servicio de acuerdo con el propósito para el cual fue concebido.

La matriz aplica la técnica del semáforo, es decir, los proyectos que requieren mayor atención se señalan en color rojo, atención media en color amarillo y menor atención en color verde. De los proyectos evaluados en este aseguramiento, el Corredor Logístico es que el que requiere mayor atención.

**Tabla 8** Nivel de atención que requieren los proyectos asegurados en 2019

Ítem	Proyecto	Importancia	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 inicio de obras		Plazo en meses entre aviso de expresión de interés e inicio de la explotación		IDS - BM		Índice de Elegibilidad		Diferencia entre monto referencial y contrato actual		Número de empresas que participaron en el proceso del concesionario		Número de adendas realizadas en el contrato de concesión		Significando por proyecto
			0.46	8.1	1.00	33.40	0.87	25.30	0.76	46.70	0.50	0.69	0.82	3.50	0.44	28.89	0.25	4.00	0.50	4.00	
1	Corredor Logístico	1	1.83		12.00		6.93		6.09		6.05		6.58		5.29		3.00		6.00		53.78
			0.28	5.00	0.55	18.39	0.94	27.37	0.54	32.83	1.00	0.35	0.83	3.46	0.19	12.39	0.50	2.00	0.25	2.00	
2	Corredor Lenca Etapa III	1	1.13		6.61		7.50		4.28		12.00		6.66		2.27		6.00		3.00		49.45
			0.12	2.06	0.17	5.60	0.19	5.60	0.13	7.70	0.99	0.35	0.82	3.52	0.19	12.50	1.00	1.00	1.00	8.00	
3	Terminal de Graneles Sólidos	1	0.47		2.00		1.53		1.00		11.90		6.55		2.29		12.00		12.00		49.75

■ Requiere atención alta ■ Requiere atención media ■ Requiere menor atención

Fuente: Elaboración propia.

Añadiendo los resultados de la matriz de sensibilización aplicada en procesos de aseguramiento anteriores el nivel de atención que debería prestarse a las APP varía como puede observarse en la tabla 9 abajo.

Al respecto, es importante aclarar que el proyecto Corredor Turístico sigue apareciendo en la matriz, pero el Gobierno de Honduras ya tomó acción sobre esta APP, cancelando el contrato de común acuerdo con el IOP. El objetivo de conservarlo en la tabla es sólo para fines de referencia al indicador del nivel de atención de 65.87 puntos con respecto a los demás proyectos asegurados por CoST Honduras desde el 2017.



**Tabla 9** Nivel de atención que requieren los proyectos asegurados desde 2017

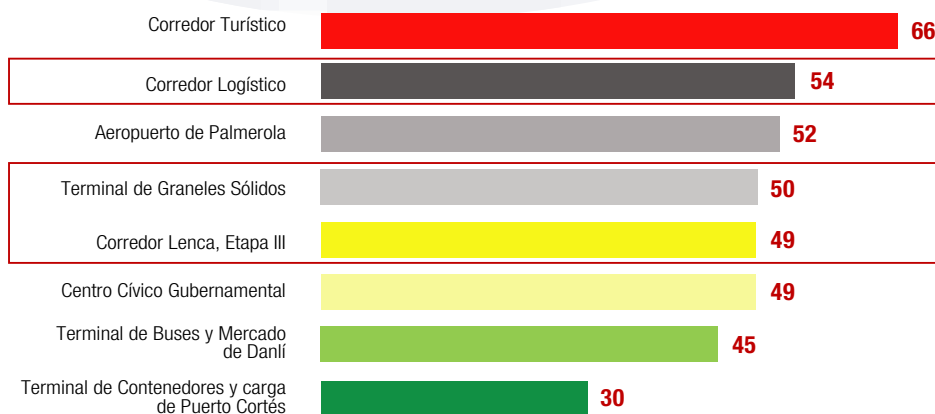
Ítem	Proyecto	Importancia	INDICADORES																Significando por proyecto		
			Plazo en meses entre aviso de expresión de interés y firma del contrato		Plazo en meses entre firma del contrato y cierre financiero		Plazo en meses entre firma del contrato e inicio de obras		Plazo en meses entre aviso de expresión de interés e inicio de la explotación		IDS - BM		Índice de Elegibilidad		Diferencia entre monto referencial y contrato actual		Número de empresas que participaron en el proceso del concesionario			Número de adendas realizadas en el contrato de concesión	
			4	12	8	8	12	8	12	8	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12
1	Terminal de contenedores y carga de Puerto Cortés	1	0.36	<b>6.30</b>	0.24	<b>8.10</b>	0.29	<b>8.40</b>	0.24	<b>14.80</b>	0.81	<b>0.43</b>	0.80	<b>3.60</b>	-	-	0.33	<b>3.00</b>	0.13	<b>1.00</b>	30.20
			1.42		2.91		2.30		1.93		9.73		6.40		-		4.00		1.50		
2	Corredor Logístico	1	0.46	<b>8.10</b>	1.00	<b>33.40</b>	0.87	<b>25.30</b>	0.76	<b>46.70</b>	0.50	<b>0.69</b>	0.82	<b>3.50</b>	0.44	<b>28.89</b>	0.25	<b>4.00</b>	0.50	<b>4.00</b>	53.78
			1.83		12.00		6.93		6.09		6.05		6.58		5.29		3.00		6.00		
3	Corredor Turístico	1	0.69	<b>12.20</b>	0.84	<b>27.90</b>	1.00	<b>29.20</b>	0.94	<b>57.90</b>	0.58	<b>0.60</b>	0.86	<b>3.35</b>	1.00	<b>65.52</b>	0.33	<b>3.00</b>	0.63	<b>5.00</b>	65.67
			2.76		10.02		8.00		7.56		6.96		6.88		12.00		4.00		7.50		
4	Terminal de Buses y Mercado de Danlí	1	0.69	<b>12.30</b>	0.22	<b>7.50</b>	0.26	<b>7.60</b>	0.65	<b>40.00</b>	0.67	<b>0.52</b>	0.84	<b>3.43</b>	0.22	<b>14.27</b>	1.00	<b>1.00</b>	0.25	<b>2.00</b>	45.09
			2.78		2.69		2.08		5.22		7.98		6.72		2.61		12.00		3.00		
5	Centro Cívico Gubernamental	1	1.00	<b>17.70</b>	0.49	<b>16.50</b>	0.10	<b>2.90</b>	0.80	<b>49.00</b>	0.61	<b>0.57</b>	1.00	<b>2.88</b>	0.48	<b>31.33</b>	0.50	<b>2.00</b>	0.38	<b>3.00</b>	48.63
			4.00		5.93		0.79		6.39		7.28		8.00		5.74		6.00		4.50		
6	Aeropuerto de Palmerola	1	0.82	<b>14.60</b>	0.34	<b>11.50</b>	0.26	<b>7.70</b>	1.00	<b>61.30</b>	0.62	<b>0.56</b>	0.84	<b>3.43</b>	0.81	<b>53.37</b>	0.50	<b>2.00</b>	0.38	<b>3.00</b>	51.99
			3.30		4.13		2.11		8.00		7.46		6.72		9.77		6.00		4.50		
7	Corredor Lenca, etapa III	1	0.28	<b>5.00</b>	0.55	<b>18.39</b>	0.94	<b>27.37</b>	0.54	<b>32.83</b>	1.00	<b>0.35</b>	0.83	<b>3.46</b>	0.19	<b>12.39</b>	0.50	<b>2.00</b>	0.25	<b>2.00</b>	49.45
			1.13		6.61		7.50		4.28		12.00		6.66		2.27		6.00		3.00		
8	Terminal De Graneles Sólidos	1	0.12	<b>2.06</b>	0.17	<b>5.60</b>	0.19	<b>5.60</b>	0.13	<b>7.70</b>	0.99	<b>0.35</b>	0.82	<b>3.52</b>	0.19	<b>12.50</b>	1.00	<b>1.00</b>	1.00	<b>8.00</b>	49.75
			0.47		2.01		1.53		1.00		11.90		6.55		2.29		12.00		12.00		

■ Requiere atención alta ■ Requiere atención media ■ Requiere menor atención

Fuente: Elaboración propia.

Para una mejor visualización, en la siguiente figura se presenta la jerarquización global de atención que requieren los proyectos APP que han sido objeto de aseguramiento desde 2017 a la fecha.

**Figura 7** Jerarquización de la atención en los proyectos



Fuente: Elaboración propia.

## 7. Conclusiones

- 1 Se identificaron deficiencias y debilidades en los procesos de divulgación de información, lo que limita la transparencia y por ende la confianza ciudadana en las APP.

Durante la verificación de la información divulgada se pudieron identificar algunos temas de preocupación como divulgación de información y documentos en los servidores institucionales, en lugar de hacerlo directamente al servidor del Sisocs-APP. Esta acción, podría representar el riesgo de pérdida de información, como en el caso de Coalianza en la cual los servidores colapsaron y documentos que habían sido divulgados con enlaces a los servidores ya no se encuentran disponibles.

Por otro lado, hay documentación a la cual las instituciones públicas a cargo de los proyectos APP no tienen acceso, debido a que los proyectos son estructurados y/o administrados por un ente privado mediante fideicomiso (Terminal de Graneles de Puerto Cortés y Corredor Lenca, Etapa III), afectando específicamente la divulgación de los procesos de precalificación y licitación.

En el caso de la SAPP, no se está divulgando información referente a los incumplimientos de los contratos APP, lo que mantiene una brecha de lo recomendado en el marco de divulgación CoST – BM. Finalmente es importante señalar no se tuvo acceso a la información financiera negociada para ninguno de los proyectos evaluados.

- 2 Los contratos firmados de los proyectos de APP no tienen formato ni cláusulas estándares.

Si bien cada proyecto APP es diferente, la falta de un formato estandarizado para los contratos dificulta su revisión, pudiendo provocar durante la etapa de adquisición que las partes interesadas inviertan un mayor tiempo en análisis y asignación de riesgos, y en ciertos casos provocar que una de las partes asuma una prima de riesgo mayor (generalmente el Estado de Honduras). Durante el proceso de aseguramiento se tuvo conocimiento que la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF) con el apoyo del Programa UMBRAL están haciendo este tipo de estandarización, para mejorar los procesos de estructuración y contratación de proyectos APP.

- 3 La cesión de la estructuración de proyectos APP a entes fiduciarios no ha contribuido al fortalecimiento de la institucionalidad pública encargada de promover este tipo inversión.

La Ley de Promoción de la Alianza Público-Privada contenida en el decreto legislativo n.º 143-2010, publicada en el Diario Oficial La Gaceta el 16 de septiembre del 2010, establece en el artículo 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, en el artículo 13, sobre las funciones de Coalianza, se establece que una de ellas es 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 el 2010 con la Ley a la que aquí se hace referencia, el rol de estructurador del proyecto otorgado por Coalianza a un banco fiduciario, por medio de un fideicomiso, estaría contraviniendo lo dispuesto en la ley.

En este sentido, es imperativo evitar el traspaso de las funciones y responsabilidades institucionales que legalmente le corresponden a Coalianza a otros actores como la banca privada, cuya experiencia es la gestión y manejo de instrumentos de financiamiento, no la estructuración de proyectos APP.

- 
- 4** Las debilidades en la estructuración de proyectos limitan la participación de la SAPP y el cumplimiento de sus responsabilidades institucionales y legales.

La ley ha otorgado a la SAPP las responsabilidades de normar, regular, supervisar, fiscalizar los proyectos APP en operación y sancionar en los asuntos de su competencia. Sin embargo, en los proyectos del Corredor Lenca Etapa III y Terminal de Graneles, no se consideró la participación de dicha institución durante la etapa de estructuración de los proyectos, por lo que no se incluyó ni especificó su rol en los contratos de estos. Esto ha generado que la institución se integre por su cuenta a ejercer su rol en supervisión y fiscalización de ambos proyectos.

Para todos los proyectos es necesario definir los niveles de servicios requeridos a los operadores privados e incluirlos en los contratos, para que la SAPP pueda darles un adecuado seguimiento. En el caso del Corredor Logístico, la verificación de las actividades ejecutadas y de operación es mínima, ya que la SAPP solamente realiza una visita mensual a los proyectos lo cual resulta insuficiente para supervisar eficazmente las actividades de operación y mantenimiento.

- 
- 5** Coalianza y la SAPP todavía no definen y limitan con claridad roles institucionales que les competen de acuerdo con las normas jurídicas por las cuales se rigen.

En la práctica, la poca claridad en los textos legales ha generado solapamientos y/o vacíos en la gestión de los proyectos debido a la falta de claridad en los roles de cada institución.

El Índice de Elegibilidad continúa indicando que la cohesión interinstitucional es una variable por mejorar, ya que es un factor que incide en la solución a los problemas públicos. En este sentido, es un desafío para el desarrollo adecuado de los proyectos APP, pues la terminación de las obras es vital para que los proyectos empiecen a operar óptimamente.

- 
- 6** En general, en el esquema de APP hace falta clarificar los roles de las partes que intervienen en el proceso de identificación, estructuración, aprobación, adquisición, control y seguimiento de los proyectos.

El 21 de noviembre del 2017, el Gobierno de Honduras, mediante Acuerdo No. 639-2017 subrogó los derechos y obligaciones que tiene Insep como concedente en todos los contratos APP (cuyo objeto sea ampliar, rehabilitar, operar o mantener una carretera o corredor vial primario presentes y futuros) a Invest-H. A pesar de que a este se le traspasaron todas las concesiones viales, solamente se hizo cargo del Corredor Logístico y Turístico, por lo que se desconoce quién funge actualmente como concedente de algunos proyectos como el Corredor Lenca, por ejemplo.

La revisión y actualización del marco legal, incluyendo normas para mejorar la divulgación en proyectos APP, que aporte claridad sobre los roles institucionales de las entidades públicas que intervienen en el proceso de identificación, análisis, estructuración, contratación, supervisión y fiscalización de las APP, es una actividad prioritaria.

# 8. Anexos

## 8.1. Resumen de la información divulgada: Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés

Proyecto	<b>Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés</b>	
Entidad de adquisición	<b>COALIANZA/ENP</b>	
Etapa del proyecto	Descripción	Información divulgada
<b>Identificación del proyecto</b>	<b>Dueño del proyecto</b>	COALIANZA / INSEP
	<b>Sector</b>	Infraestructura Productiva
	<b>Subsector</b>	Infraestructura Marítima
	<b>Ubicación del proyecto</b>	La Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés Honduras se ubica así: 15° 48'00" Latitud Norte, y 87° 57'00" Longitud Oeste.
	<b>Propósito</b>	Ofrecer al comercio nacional e internacional una variedad de servicios portuarios modernos para el almacenamiento de gránulos orgánicos e inorgánicos con servicios de atraque, embarque, carga, descarga, y demás necesarios, para garantizar la operación óptima y eficiente de la Terminal.
	<b>Descripción del proyecto</b>	<p>En términos generales el Proyecto de Mejoramiento de la Terminal de Graneles Sólidos se describe así:</p> <p><b>Obras que llevará a cabo El Constructor:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitación del Muelle No 3 de la Empresa Nacional Portuaria, que al inicio del proyecto tenía 202 metros de longitud. Ahora denominado Muelle 3A.</li> <li>• Ampliación del Muelle 3 en 215 metros de longitud. Ahora denominado Muelle 3B.</li> <li>• Habilitación de la superficie trasera de los Muelles 3A y 3B para almacenamiento. Esta habilitación conlleva la construcción de rellenos que deben ser estabilizados, para posteriormente pavimentar su superficie.</li> <li>• La Terminal se habilitará con red de drenaje de aguas pluviales, servicio de abastecimiento de agua, y suministro de energía.</li> <li>• Cercamiento del recinto y construcción de los portones de acceso, y de una vía perimetral.</li> </ul> <p><b>Obras y dotación de equipos que llevará a cabo El Operador:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se construirá la infraestructura requerida por el Operador (Edificio de administración y servicios del Operador, naves/silos para el almacenamiento de graneles, obras viales internas y aparcamientos)</li> <li>• Dotación de equipo móvil de muelle para carga y descarga.</li> <li>• Dotación de tolvas para descarga desde grúa.</li> <li>• Equipo de almacenamiento de granel de hasta 3 días.</li> <li>• Sistema electrónico de operación y control administrativo</li> <li>• Sistema propio de pesaje.</li> </ul>
	<b>Beneficiarios</b>	Empresas nacionales y extranjeras que tienen comercio con Honduras de graneles sólidos orgánicos e inorgánicos, el Municipio de Puerto Cortés y el país en general por el impulso económico que trae consigo la actividad portuaria.
<b>Preparación del proyecto</b>	<b>Impacto ambiental</b>	En SISOCS - Ciudadano, bajo la viñeta "Estudio de Pre factibilidad" existe el documento "Proyecto de Modernización de la Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés Honduras" que incorpora como Parte 2 el documento "Análisis Ambiental", fechado 28 de septiembre del 2012. Este documento dispone del análisis de la legislación ambiental aplicable, de las condiciones ambientales del proyecto y de las medidas a incluir en el manejo de integración ambiental.
	<b>Estudios de factibilidad</b>	Existe en Sisocs-APP una presentación donde se detalla información general del estatus de la Terminal al Inicio del Proyecto y del estatus al que se quiere llegar, con rendimientos de operación esperados, pero no corresponde a un Estudio de Factibilidad del Proyecto.
	<b>Impacto en tierras y asentamientos</b>	Todo el Proyecto se ubica en terrenos propiedad del Estado de Honduras.
	<b>Especificaciones</b>	Las especificaciones técnicas que corresponden al contrato del Constructor están disponibles en el Portal Sisocs-APP.

<b>Preparación del proyecto</b>	<b>Detalles del contacto</b>	ENP Tel: 011 (504) 2265 - 0987, email: gerencia@enp.com; COALIANZA: 2232-4647; y Banco Atlántida S. A. Tel. (504) 2280-000, ext. 6214
	<b>Nombre del contacto</b>	Mario Francisco Coto Arce Sub Gerente General de la Empresa Nacional Portuaria de Honduras, Carlos Alejandro Pineda Pinel Comisionado COALIANZA, Guillermo Bueso Anduray y Héctor Enrique Gamero Presidente Ejecutivo y Apoderado Legal respectivamente de Banco Atlántida, S. A.
	<b>Fuentes de financiamiento</b>	Se hace referencia a las fuentes de financiamiento: Banco Atlántida, Davivienda, Banco FICOHSA, y Banco de Occidente, pero con relación a los montos al parecer existen errores en la colocación de las comas, razón que imposibilita determinar el porcentaje de participación de cada una.
	<b>Presupuesto del proyecto</b>	Inversión Referencial US\$ 52.8 Millones
	<b>Fecha de aprobación del presupuesto</b>	En vista de haberse manejado simultáneamente (en la misma fecha) pero por separados los procesos de contratación del Constructor como del Operador la fecha de aprobación de los presupuestos se tomó como la fecha de firma de ambos contratos que fue el 17 de Julio del 2013.
<b>Proceso de contratación del Fiduciario</b>	<b>Proceso de ofertas</b>	Se firma el Decreto Ejecutivo PCM – 079 – 2011 donde el presidente de la República en Consejo de Ministros autorizó la contratación de un Fideicomiso de Administración e Inversión para la construcción y operación de la Terminal de Graneles en Puerto Cortés. Se declaró situación de emergencia en la Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés. Se contrata directamente al Banco Atlántida S. A. como Banco Fiduciario del Proyecto con la finalidad de desarrollar en el bien inmueble fideicomitado las obras descritas en los estudios y recomendaciones realizados por la firma española “Agrupación de Arquitectura e Ingeniería Consulting S. L. P.” (AIC Corporation) y asumir por parte del fiduciario o de las personas que éste indique la administración de las instalaciones portuarias ya construidas. Ese primer contrato de fideicomiso se anuló. El 15 de mayo del 2012 Se firma entre la Empresa Nacional Portuaria (ENP), COALIANZA y Banco Atlántida S. A. un nuevo contrato de Fideicomiso con una duración de 30 años, para la estructuración, desarrollo y financiamiento de la operación de la Terminal de Graneles de Puerto Cortés. Este contrato fue aprobado por el Congreso Nacional mediante Decreto Legislativo 82 – 2012, el cual fue publicado en La Gaceta del 31 de agosto del 2012.
	<b>Nombre del Banco</b>	Banco Atlántida S. A.
<b>Proceso de contratación de la supervisión del proyecto</b>	<b>Proceso de ofertas</b>	Contratación directa.
	<b>Nombre del consultor principal de la supervisión</b>	Técnica y Proyectos S. A. (TYPASA)
<b>Proceso de contratación del Concesionario</b>	<b>Proceso de licitación</b>	El Contrato de Fideicomiso faculta en la Cláusula 5 al Fiduciario para contratar los servicios de una “Sociedad de Propósito Especial”, cuya capitalización sea conformada con aportes de los usuarios, usuarios inversionistas, inversionistas estratégicos y demás actores relacionados con la Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés. El fin de esta sociedad es coadyuvar con la administración y supervisión de la construcción y operación de la Terminal. El 27 de agosto del 2012, Banco Atlántida S. A. formalizó la contratación técnica comercial de la Sociedad Puertos Marítimos de Honduras S.A. de C. V. (PMH) como la Sociedad de Propósito Especial del Proyecto. Es esta sociedad quien llevó a cabo la contratación directa del Supervisor “Técnica y Proyectos S. A. (TYPASA)” con la responsabilidad de que la infraestructura a cargo del “Constructor” se ajuste en calidad, tiempo y forma a los términos contractuales. En lo que respecta a la supervisión del “Operador”, es la Sociedad Puertos Marítimos de Honduras S. A. de C. V. (PMH) quien la ejerce directamente.
	<b>Lista de oferentes</b>	Por tratarse de una Licitación Privada, se giraron el 15 de mayo del 2013 invitación a las siguientes empresas; SAAM Puertos, OPP Graneles, Consorcio Multisur - Grupo Naviero Peninsular, COMPRAS.
	<b>Informes de la evaluación de las ofertas</b>	Si existe un Informe de Evaluación fechado 28 de mayo del 2013 donde se informa que habiendo llevado a cabo la evaluación del Sobre No 1 del único oferente, al consorcio Multisur S. A. de C. V. y Grupo Naviero Peninsular S. A. de C. V. se le extendió el “Certificado de Precalificación”, y que con relación al Sobre 2 se declara al mismo consorcio Técnicamente Aceptable.
	<b>Número de empresas que licitaron</b>	Una
<b>Detalles del contrato del Fiduciario</b>	<b>Precio del contrato</b>	La comisión fiduciaria anual es el 0.75% del total de los ingresos brutos anuales obtenidos en la operación de la Terminal de Graneles bajo la administración del fideicomiso. Si esos ingresos exceden los US\$20, 000,000.00, la comisión a cobrar sobre los ingresos que excedan dicho monto será de 0.35%. El pago se hará mensualmente.
	<b>Alcance</b>	El Fideicomiso se constituye con el fin de estructurar, desarrollar, y operar el Proyecto Terminal de Graneles Sólidos de Puerto Cortés



Detalles del contrato de supervisión	Programa de trabajo	El contrato no lo contempla.
	Precio del contrato	US\$ 1,613,058.22
	Trabajos y alcance de la obra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de la calidad, geométrico, cualitativo, cuantitativo en la ejecución de las obras.</li> <li>• Comprobación del rendimiento y condiciones de servicios de la maquinaria del contratista.</li> <li>• Comprobación de la calidad de los materiales propuestos para ser incorporados a la obra.</li> <li>• Velar por que el contratista cumpla con las especificaciones del diseño y estándares de calidad exigidos.</li> <li>• Velar por la correcta implementación de los procesos constructivos.</li> <li>• Coordinar con la Empresa Nacional Portuaria todos los movimientos del contratista para evitar al máximo atrasos en las operaciones del Puerto.</li> <li>• Seguimiento al avance de obras versus programa de trabajo aprobado.</li> </ul>
	Programa de trabajo	Si se divulgó un programa de trabajo inicial para ser implementado en 16 meses.
Detalles del contrato de Concesión	Nombre del Concesionario	Terminal Especializada de Honduras S. A. de C. V. (TEH)
	Precio del contrato	El " Precio del Contrato" está determinado por las tarifas que el usuario paga por los servicios portuarios. Remitirse a Tabla 4: Estructura tarifaria de maniobras portuarias.
	Trabajos y alcance de la obra	<p>a) A los 90 días de la toma de posesión se deberá disponer de una capacidad instalada de 6,000Tn/día, para un buque Handysize con 4 grúas de barco y una carga neta de 20,000 TMP de maíz. La capacidad instalada del sistema no deberá ser menor de 6,000Tn/día en el Muelle Número 3, llegándose a operar de 18 a 24 horas diarias.</p> <p>b) Deberá aumentar la capacidad instalada a los 20 meses, después de la toma de posesión, a 12,000Tn/día para un buque Handysize con 4 grúas y una carga neta de 20,000 TMP de maíz. La capacidad instalada del sistema no deberá ser menor de 12,000Tn/día en un atraque, llegándose a operar de 18 a 24 horas diarias.</p> <p>c) Compromiso de ofrecer el servicio de descarga directa a costado de buque sin que este afecte los rendimientos antes mencionados.</p> <p>d) El futuro sistema de descarga, deberá disponer de equipos móviles de descarga en el muelle, para atender buques graneleros que no cuenten con grúas propias y asegurar los rendimientos mínimos exigidos antes mencionados. Estos equipos serán determinados a criterio del Operador.</p> <p>e) El sistema deberá disponer de al menos una grúa móvil de muelle antes de que el tonelaje movido alcance tres millones de toneladas totales o un millón y medio de toneladas en descarga de graneles inorgánicos. Dispondrá también de elementos de carga (Ej. cintas y tolvas) específicos para la carga de buques con un rendimiento igual o superior a los elementos de descarga.</p> <p>f) Debido a la baja capacidad portante del suelo, la maquinaria propuesta por el operador deberá ajustarse a las acciones que han sido utilizadas para el diseño de la estructura pilotada del Muelle No 3. Las sobrecargas definitivas de uso de muelle se determinarán en la fase de construcción.</p> <p>g) El Operador deberá planear sus inversiones adicionales en equipamiento de manera que aumenten los rendimientos con el crecimiento de la demanda.</p> <p>h) Deberá proponer bodegas/silos para almacenamiento de graneles orgánicos e inorgánicos, para un almacenamiento superior a tres días, que garantice la no interrupción en las maniobras de descarga.</p> <p>i) El Operador que proponga bodegas horizontales, destinados a productos orgánicos deberá contar con sistemas de manipulación de la carga que garanticen la no contaminación de la misma.</p>
	Programa de trabajo	En el Informe de PMH de enero del 2014 aparece el programa de trabajo de TEH que originalmente iba octubre del 2013 a diciembre del 2014
Ejecución del contrato de supervisión	Cambios al precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación	<p>IMPORTANTE: En el Acta No 4 de la Sesión del Comité Técnico del Fideicomiso para la Estructuración, Desarrollo y Financiamiento de la Operación de la Terminal de Graneles de Puerto Cortés celebrada el 12 de Septiembre del 2012, se hace referencia en el Punto de Acta Cuarto, de la necesidad de suscribir el “Contrato de Servicios de Administración y Supervisión de la Terminal de Graneles de Puerto Cortés” con la Sociedad Puertos Marítimos de Honduras S. A., y de la necesidad de la autorización para que el Fiduciario proceda a suscribirlo, habiendo manifestado los miembros con derecho a vota su acuerdo. NO SE ENCONTRÓ EL CONTRATO DEL SUPERVISOR DE LA OPERACIÓN. TYPESA es el supervisor de las obras de infraestructura. No se divulgaron los anexos del contrato de TYPESA, se desconoce su estructura de pago, y si sufrió o no modificaciones.</p>

<b>Ejecución del contrato de Concesión</b>	<b>Cambios al precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación</b>	De conformidad a la información que aparece en el Informe Anual 2018 de la SAPP las inversiones correspondientes al Operador Terminal Especializada de Honduras S. A. de C. V., variaron de conformidad a lo programado así: Programado: US\$12.9 Millones, inversión acumulada en diciembre del 2017: US\$ 16.3 Millones. No se hace referencia de variaciones en el alcance del Contrato del Operador.
<b>Finalización de las obras</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	El 31 de enero del 2017 terminaron las obras de infraestructura marítima, y la mayor parte de las de TEH a finales del 2017.
	<b>Costo de la ejecución de las obras</b>	US\$ 59.4 Millones: PMH más TEH
	<b>Fecha de finalización</b>	Diciembre del 2017
	<b>Justificación de los cambios en el proyecto</b>	La obra de infraestructura marítima se atraso por la existencia de un muelle y una barcaza hundidos en los predios del Muelle 3B nuevo.
	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	No se ha divulgado ningún informe de evaluación, y se consideran los informes mensuales de la SAPP como de auditoría técnica. No se ha dado ninguna auditoría financiera.
<b>Operación</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	En Operación
	<b>Nivel de servicio y/o productividad requerido</b>	<p>a) A los 90 días de la toma de posesión se deberá disponer de una capacidad instalada de 6,000Tn/día, para un buque Handysize con 4 grúas de barco y una carga neta de 20,000 TMP de maíz. La capacidad instalada del sistema no deberá ser menor de 6,000Tn/día en el Muelle Número 3, llegándose a operar de 18 a 24 horas diarias.</p> <p>b) Deberá aumentar la capacidad instalada a los 20 meses, después de la toma de posesión, a 12,000Tn/día para un buque Handysize con 4 grúas y una carga neta de 20,000 TMP de maíz. La capacidad instalada del sistema no deberá ser menor de 12,000Tn/día en un atraque, llegándose a operar de 18 a 24 horas diarias.</p> <p>c) Compromiso de ofrecer el servicio de descarga directa a costado de buque sin que este afecte los rendimientos antes mencionados.</p> <p>d) El futuro sistema de descarga, deberá disponer de equipos móviles de descarga en el muelle, para atender buques graneleros que no cuenten con grúas propias y asegurar los rendimientos mínimos exigidos antes mencionados. Estos equipos serán determinados a criterio del Operador.</p> <p>e) El sistema deberá disponer de al menos una grúa móvil de muelle antes de que el tonelaje movido alcance tres millones de toneladas totales o un millón y medio de toneladas en descarga de gránulos inorgánicos. Dispondrá también de elementos de descarga (Ej. cintas y tolvas) específicos para la carga de buques con un rendimiento igual o superior a los elementos de descarga.</p> <p>f) Debido a la baja capacidad portante del suelo, la maquinaria propuesta por el operador deberá ajustarse a las acciones que han sido utilizadas para el diseño de la estructura pilotada del Muelle No 3. Las sobrecargas definitivas de uso de muelle se determinarán en la fase de construcción.</p> <p>g) El Operador deberá planear sus inversiones adicionales en equipamiento de manera que aumenten los rendimientos con el crecimiento de la demanda.</p> <p>h) Deberá proponer bodegas/silos para almacenamiento de gránulos orgánicos e inorgánicos, para un almacenamiento superior a tres días, que garantice la no interrupción en las maniobras de descarga.</p> <p>i) El Operador que proponga bodegas horizontales, destinados a productos orgánicos deberá contar con sistemas de manipulación de la carga que garanticen la no contaminación de la misma.</p>
	<b>Fecha de Inicio</b>	26 de agosto del 2013
	<b>Duración de la concesión</b>	20 años
	<b>Justificación de los cambios en la etapa de concesión</b>	Únicamente cambio en las tarifas ha habido de conformidad al Reglamento Tarifario. El alcance y la duración son los mismos.



	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	La CLAÚSULA 33. INDICADORES DE DESEMPEÑO Y TABLAS DE RENDIMIENTOS del Contrato del Operador dice: "Las partes acuerdan que de forma conjunta definirán los Indicadores de Desempeño y Tablas de Rendimientos aplicables por tipo de carga para la operación, mismos que estarán definidos a más tardar treinta (30) días calendario antes de la Toma de Posesión Definitiva del Operador. El documento en el que se hagan constar dichos indicadores y rendimientos se agregará como anexo y formará parte integrante del presente Contrato. Asimismo, el referido documento podrá ser revisado de tiempo en tiempo de forma conjunta durante la vigencia del Contrato". No se encontró información sobre el particular.
<b>Mantenimiento</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	El equipo móvil y fijo del Operador es objeto de un programa de mantenimiento.
	<b>Plan de Trabajo</b>	Con relación al equipo, existe un "Plan de Mantenimiento del Equipo" acordado entre el Operador y la Contratante para conservarlo en optimas condiciones de servicio. El Plan incluye los mantenimientos preventivos, correctivos, y predictivos (para pronosticar el punto futuro de falla de un componente de una máquina de tal forma que dicho componente pueda remplazarse antes de que falle). Toda esta información se maneja en el Software MP9, que permite establecer comparaciones entre el mantenimiento ejecutado y el programado, alertar sobre los tiempos de remplazo de piezas entre otros beneficios.
	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	Está divulgado un informe de mantenimiento del equipo correspondiente al año 2018, no obstante, no se ha divulgado el vigente para el 2019.
<b>Cesión o Transferencia</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	N/A
	<b>Estado de las obras y equipo al momento de la concesión</b>	
	<b>Fecha de cesión</b>	
	<b>Justificación de los cambios en esta etapa</b>	
	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	
<b>Rescisión</b>	<b>Disposiciones sobre rescisión</b>	No aplica
	<b>Causales de incumplimiento del concesionario</b>	No aplica
	<b>Causales de incumplimiento de la autoridad</b>	No aplica
	<b>Multas reales por incumplimiento de disposiciones contractuales</b>	No aplica

### DOCUMENTOS QUE DEBEN SER DIVULGADOS

- Motivos por los cuales se declaró fracasado el proceso de licitación pública internacional para la selección del Operador.
- Estudio de factibilidad.
- Anexos de todos los contratos.
- Actas del Comité Técnico del Fideicomiso.
- Contrato suscrito entre Banco Atlántida S. A. y Puertos Marítimos de Honduras.
- Documento de Acreditación del Cierre Financiero.
- Actas de recepción final de las obras de inversiones con detalle de estas. (Keller Cimentaciones S. L. U. y Eterna S. A. de C. V).
- Programa anual de mantenimiento que el Operador manda a consideración de la Contratante.
- Listado de inversiones a cargo del Operador asociados a sus costos.
- Informe contable conteniendo estado de resultados, balance general y sus correspondientes anexos que den soporte a la situación financiera del fideicomiso.
- Evaluación Anual de Desempeño del Operador.
- Indicadores de desempeño y tablas de rendimiento por tipo de carga.
- Expedientes abiertos por incumplimiento de obligaciones técnicas.
- Modificaciones que sufrió el contrato del Supervisor.

## 8.2 Resumen de la información divulgada: Corredor Lenca Etapa III

Proyecto	Rehabilitación del Tramo Carretero San Juan - Gracias y Construcción del Tramo Carretero Gracias - Celaque, Incluye Mantenimiento por 10 Años. (Etapa III del Corredor Lenca)		
Entidad de adquisición	COALIANZA		
Etapa del proyecto	Descripción	Información divulgada	
Identificación del proyecto	Dueño del proyecto	INSEP	
	Sector	Sector Infraestructura	
	Subsector	Carreteras	
	Ubicación del proyecto	Departamento de Lempira (San Juan: 14.405615, -88.421781 / Gracias: 14.601935, -88.580101).	
	Propósito	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contar con una vía pavimentada, que permita la transitabilidad segura, confortable permanente, contribuyendo así a impulsar el desarrollo turístico y económico de la zona, colocándolo en un nivel más competitivo en el ámbito turístico y comercial a nivel nacional e internacional.</li> <li>• Rehabilitación de todos los tramos del proyecto.</li> <li>• Alcanzar niveles de servicio y seguridad con altos estándares de calidad, mediante mantenimiento permanente de todos los tramos del proyecto.</li> </ul>	
	Descripción del proyecto	Rehabilitación del Tramo Carretero San Juan - Gracias con una longitud de 37.81 km, y Construcción del Tramo Carretero Gracias - Celaque con una longitud de 5.5 km.	
	Beneficiarios	La población beneficiaria directa se ha estimado en 500,000.00 habitantes, distribuidos entre los Departamentos de Intibucá y Lempira, en un total de 45 municipios, que se ubican en la zona de influencia directa del proyecto.	
Preparación del proyecto	Impacto ambiental	El 30 de junio del 2014 se extendió la licencia ambiental No. 070-2014 para la rehabilitación y mejoramiento de la carretera San Juan – Gracias, con vigencia de dos años a partir de su otorgamiento, en la cual se califica el proyecto en categoría dos (2). Al cierre del período pactado con COALIANZA y la SAPP para verificar los niveles de divulgación, no se encontraba divulgada una licencia ambiental para la pavimentación del tramo Gracias – Celaque; pero en el ínterin de la presentación de este informe, se encontró la licencia ambiental No. 108-2014, con vigencia de cinco (5) años a partir de 12 de septiembre del 2014, misma que cataloga el proyecto en categoría dos (2).	
	Estudios de factibilidad	<p>En los portales se encuentra divulgado un Perfil de Proyecto incompleto y con información de plazo y monto muy diferentes respecto a lo finalmente contratado. Aunque en la solicitud de enmienda a la Nota de Prioridad, se encuentra adjunto un Perfil de Proyecto más completo.</p> <p>Sobre aspectos ambientales, se encuentra divulgado un Dictamen sobre Viabilidad Ambiental de la Construcción del tramo Gracias – Celaque; pero no un estudio sobre el impacto de las obras en el tramo San Juan – Gracias.</p> <p>No hay estudios de tráfico.</p>	
	Impacto en tierras y asentamientos	<p>En el Estudio de Anteproyecto de Gracias - Celaque se indica que el diseño geométrico del tramo no afecta construcciones existentes, pero identifica 108 lotes de terreno que si estarían siendo afectados por la vía. Por consiguiente, debería existir un plan de compensación al respecto. De igual manera, en el Informe de Avance de Obra de la Dirección Técnica, se mencionan procedimientos relacionados con pagos por indemnización a propietarios de lotes como parte de la actividad Liberación del Derecho de Vía.</p> <p>Para el tramo San Juan – Gracias, no se proporciona información. Es importante acotar que, al tratarse de una rehabilitación, las actividades se desarrollan en la misma área de la carretera existente.</p>	
	Especificaciones	<p>En el contrato del concesionario se detallan las especificaciones siguientes como documentos anexos al contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Especificaciones del Manual de Carreteras de SOPTRAVI, Tomos I al VIII.</li> <li>• Especificaciones técnicas para la construcción y conservación por Estándares de Servicio.</li> <li>• Especificaciones de los manuales centroamericanos para el diseño, construcción y mantenimiento de carreteras de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) como referencia.</li> <li>• Especificaciones del Manual Centroamericano de Normas Ambientales para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de Carreteras de la SIECA.</li> <li>• El Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito.</li> <li>• Las Especificaciones Especiales.</li> </ul>	

	<b>Detalles del contacto</b>	Roberto Pineda Secretario de Estado Correo electrónico: rapiro502@hotmail.com Número telefónico: 2232-7200
	<b>Fuentes de financiamiento</b>	Capital privado y repago por parte del Estado.
	<b>Presupuesto del proyecto</b>	Monto inicial L 968,000,000.00.
	<b>Fecha de aprobación del presupuesto</b>	No se encuentra publicada la Nota de Prioridad respectiva. En la página de la SAPP se indica que el Congreso Nacional aprobó el proyecto el 20/07/12, pero no hay respaldo de ello.
<b>Proceso de contratación del Fiduciario</b>	<b>Proceso de ofertas</b>	Fideicomiso de administración, no hay información publicada sobre los procesos de precalificación ni de adquisición.
	<b>Nombre del banco</b>	Banco Financiera Comercial Hondureña, S.A. (Banco FICOHSA).
<b>Proceso de contratación de la supervisión del proyecto</b>	<b>Proceso de ofertas</b>	No hay información publicada sobre los procedimientos de la precalificación y concurso para los servicios de supervisión del proyecto; los procesos estuvieron a cargo del Fiduciario.  Según información publicada en los portales, se detalla la participación de tres firmas: Consorcio Saybe y Asociados S. de R.L. / Consultores en Ingeniería Cerna S. de R.L. de C.V.; Conash S. de R.L. de C.V. y Técnica de Ingeniería S.A. (Técnica). En este último caso debe corregirse las siglas de la empresa, es Tecnisa.  El contrato se adjudicó al consorcio conformado por las empresas Saybe y Asociados S. de R.L. y Consultores en Ingeniería Cerna S. de R.L. de C.V.; la firma del contrato fue el 30/09/14.
	<b>Nombre del consultor principal de la supervisión</b>	Consorcio Saybe y Asociados S. de R.L. / Consultores en Ingeniería Cerna S. de R.L. de C.V.
	<b>Proceso de licitación</b>	No hay información publicada sobre los procedimientos de la precalificación y licitación; los procesos estuvieron a cargo del Fiduciario.  No se encuentra divulgada la invitación a licitación, en el SISOCS se publican varios documentos llamados Invitación a Participar Concurso, mismos que no se encuentran firmados y muestran información incompleta, se refieren a cartas dirigidas específicamente a las empresas que enviaron cartas de expresión de interés y son invitadas a adquirir los Pliegos de Concurso.  Las empresas invitadas según los documentos antes señalados son: PRODECON, ETERNA, ASTALDI, CELAQUE, MYPSA, CORIMSA y CORDONS HEAVY EQUIPMENT. Según actas notariales divulgadas, solo las primeras dos precalificaron y solo la segunda presentó oferta técnica y económica, siendo así que el contrato de concesión fue adjudicado a la firma Empresa de Construcción y Transporte S.A. de C.V. (ETERNA S.A. de C.V.); la firma del contrato fue el 07/08/14.
<b>Proceso de contratación del Concesionario</b>	<b>Lista de oferentes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PRODECON</li> <li>• ETERNA</li> <li>• ASTALDI</li> <li>• CELAQUE</li> <li>• CORDONS HEAVY EQUIPMENT</li> </ul> <p>De este listado que se divulga, se omiten las empresas MYPSA y CORIMSA, sobre las cuales se hace mención en las invitaciones a participar antes señaladas, las cuales también entregaron su expresión de interés.</p>
	<b>Informes de la evaluación de las ofertas</b>	<p><b>Sobre el proceso de evaluación de las ofertas se divulgan los siguientes documentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos Actas Notariales mediante las cuales se hace constar la presentación del Sobre No. 1 (documentos de precalificación) por parte de PRODECON y ETERNA.</li> <li>• Acta de Revisión de Sobre No. 2 (Oferta Técnica) en la cual se detalla que solo la empresa ETERNA entregó el Sobre No. 2 y se listan las observaciones para subsanar y aclarar.</li> <li>• Acta de Revisión de Sobre No. 3 (Oferta Económica), describiendo los documentos presentados por ETERNA S.A. para dicho efecto.</li> <li>• Acta Notarial de Apertura del Sobre No. 2, detallando que la única empresa que presentó oferta técnica fue ETERNA S.A. de C.V., y que la otra empresa precalificada (PRODECON S.A. de C.V.) no atendió los llamados que se le realizaron.</li> <li>• Acta Notarial de Apertura del Sobre No. 3 y Adjudicación del Proyecto, constando que la propuesta técnica de ETERNA S.A. de C.V. (única presentada) fue calificada con 98%, la propuesta económica presentada por esta misma empresa asciende a L 477,137,012.06 con una cuota de repago anual de L 96,800,000.00, y finalmente se declara adjudicatario a ETERNA S.A. de C.V.</li> </ul>
	<b>Número de empresas que licitaron</b>	Inicialmente se citan cinco (5) o siete (7) firmas invitadas a adquirir los pliegos de concurso, luego se detallan dos (2) empresas que presentan el Sobre No. 1 con los documentos de precalificación, y finalmente solo una (1) empresa que presenta los Sobres No. 2 (oferta técnica) y No. 3 (oferta económica).

Detalles del contrato del Fiduciario	Precio del contrato	<p><b>La tasa por los servicios fiduciarios es la siguiente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etapa de Estructuración: \$ 11,000.00 pagados por anticipado al suscribirse el Fideicomiso.</li> <li>• Etapa de Ejecución o Desembolsos: 1% sobre cada desembolso a realizar a los contratistas con cargo a los fondos recibidos y administrados.</li> <li>• Etapa de Mantenimiento de la Carretera: 1% sobre cada desembolso a realizar a los contratistas con cargo a los fondos recibidos y administrados.</li> </ul>
	Alcance	<p>El alcance original del contrato se describe en el Decreto Legislativo 99-2012: Desarrollar el proyecto "Construcción Carretera El Obispo – Empalme con Carretera a La Esperanza, Rehabilitación del tramo San Juan – San Miguelito, Bacheo del Tramo San Juan – Gracias – Santa Rosa de Copán y Mantenimiento de la Carretera desde La Esperanza hasta Santa Rosa de Copán", bajo la modalidad de una Alianza Público-Privada y conforme a las condiciones resultantes de la disponibilidad presupuestaria.</p> <p>A través del Decreto Legislativo 63-2013 se incorpora al proyecto la atención del tramo Gracias – Celaque.</p> <p>Y mediante el Decreto 190-2013 se realizan enmiendas al alcance del contrato publicado en el Decreto 99-2012 y a condiciones inherentes a las transferencias al fideicomiso. Alcance modificado: Incorporar el Proyecto "Construcción Carretera El Obispo, Empalme con Carretera a La Esperanza, Rehabilitación San Miguelito – San Juan; Bacheo del Tramo San Juan – Gracias – Santa Rosa de Copán y Mantenimiento desde La Esperanza – Santa Rosa de Copán", las obras consistentes en la construcción de tramos carreteros, Gracias-Celaque, que pasan a formar parte del contenido de alcances del Contrato de Fideicomisos aprobado por el Decreto Legislativo No.99-2012, de fecha 20 de julio de 2012. Las asignaciones presupuestarias anuales al fideicomiso pasan de L 50,000,000.00 a L 125,000,000.00; para cubrir los compromisos financieros de las tres etapas del proyecto.</p>
	Programa de trabajo	No se encuentra divulgado.
Detalles del contrato de supervisión	Precio del contrato	<p>Contrato original L 18,509,567.88.</p> <p>No se encuentran divulgadas modificaciones al contrato de supervisión.</p>
	Trabajos y alcance de la obra	<p>Proporcionar los servicios de una empresa de reconocido prestigio y con experiencia en desarrollo, gestión, evaluación y formulación de proyectos de infraestructura vial, la cual fue contratada para la supervisión de la construcción del proyecto denominado "Rehabilitación del Tramo Carretero San Juan - Gracias, y Construcción del Tramo Carretero Gracias - Celaque, Incluye el Mantenimiento por Diez (10) Años"; etapas de ejecución de las obras que serán construidas por el concesionario. La supervisión de las obras: a. Rehabilitación del Tramo Carretero "San Juan-Gracias" con una longitud aproximada de 37.8 km; b. Construcción Tramo Carretero "Gracias - Celaque" con una longitud aproximada de 5.5 Km; y c. Mantenimiento de los tramos antes descritos por un periodo de diez (10) años.</p>
	Programa de trabajo	No se encuentra divulgado.
Detalles de contrato de Concesión	Nombre del Concesionario	Empresa de Construcción y Transporte S.A. de C.V. (ETERNA S.A. de C.V.).
	Precio del contrato	<p>El monto referencial (monto de inversión del proyecto correspondiente a los estudios, diseños, expropiaciones, construcción, rehabilitación y costo de Supervisión de construcción asociados a las obras del proyecto) asciende a L 310,148,863.71.</p> <p>El monto original del contrato es de L 968,000,000.00. Mediante Adenda 1 se incrementa a L 1,085,371,762.26; y mediante Adenda 2 se incrementa a L 1,087,965,474.52.</p>
	Trabajos y alcance de la obra	<p>Alcance original del contrato: Rehabilitación del Tramo Carretero San Juan - Gracias con una longitud de 37.81 km, y Construcción del Tramo Carretero Gracias - Celaque con una longitud de 5.5 km.</p> <p>Mediante Adenda 1 se cambió el tipo de estructura de pavimento en el tramo San Juan – Gracias, pasando de doble tratamiento superficial a whitetopping (concreto hidráulico). Y a través de la Adenda 2 se incorporó el cambio del sistema de alcantarillado en San Juan.</p>
	Programa de trabajo	Se ha publicado un Programa de Trabajo que cubre la etapa de construcción, es decir hasta noviembre del 2016, pero no se dispone de un programa para la etapa de mantenimiento.
Ejecución del contrato de supervisión	Cambios al precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación	No se encuentra divulgada modificación alguna al contrato de supervisión.
Ejecución del contrato de Concesión	Cambios al precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación	<p><b>Se han realizado dos Adendas al contrato de concesión:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adenda No. 1: 01/11/15. Ampliación del plazo, cambio de pavimento en San Juan-Gracias y cambio al precio.</li> <li>• Adenda No. 2: 13/09/16. Incorporación de obra adicional (alcantarillado San Juan) y cambio al precio.</li> </ul>
Finalización de las obras	Estado del proyecto (actual)	En ejecución
	Costo de la ejecución de las obras	<p>Monto del contrato de concesión: L 1,087,965,474.52.</p> <p>Monto de las obras de rehabilitación y construcción: L 434,977,638.53 (referencial).</p>

	<b>Fecha de finalización</b>	28 de noviembre del 2026. Entre los portales de divulgación se diferente en el día de terminación, se coincide en el mes y año.
	<b>Justificación de los cambios en el proyecto</b>	Se explican en las Adendas al contrato de concesión.
	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	No divulgado.
<b>Operación / Mantenimiento</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	Mantenimiento en ejecución. El proyecto no incluye una etapa de operación como tal, no es un proyecto tarifado.
	<b>Nivel de servicio y/o productividad requerido</b>	El mantenimiento de los tramos objeto del contrato se rige por un sistema de conservación por niveles de servicio, descritos en el Anexo II del contrato de concesión.
	<b>Fecha de inicio</b>	Inicio de construcción: 18/11/14.
	<b>Duración del mantenimiento</b>	Rehabilitación y construcción: Dos (2) años. Mantenimiento: Diez (10) años.
	<b>Justificación de los cambios en la etapa de mantenimiento</b>	No aplica.
	<b>Plan de trabajo</b>	No divulgado.
	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	No divulgado.
<b>Cesión o Transferencia</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	No aplica
	<b>Estado de las obras y equipo al momento de la concesión</b>	
	<b>Fecha de cesión</b>	
	<b>Justificación de los cambios en esta etapa</b>	
<b>Rescisión</b>	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	No aplica
	<b>Disposiciones sobre rescisión</b>	
	<b>Causales de incumplimiento del concesionario</b>	
	<b>Causales de incumplimiento de la autoridad</b>	
	<b>Multas reales por incumplimiento de disposiciones contractuales</b>	

#### DOCUMENTOS QUE DEBEN SER DIVULGADOS

- Nota de prioridad inicial y modificada.
- Estudios de viabilidad comercial de APP o estudios que demuestren la factibilidad del proyecto a través de una APP.
- Programa plurianual de inversiones.
- Documentos del proceso de precalificación y adquisición del fiduciario.
- Invitaciones a los procesos de concurso tanto de la supervisión como de concesión.
- Documentos de precalificación y adquisición de los procesos de concurso tanto de la supervisión como de concesión.
- Informes de recepción, evaluación y adjudicación de la supervisión.
- Garantía del contrato de supervisión.
- Registros y propiedad de las empresas supervisora y concesionaria.
- Información financiera del proyecto.
- Registro de transacciones del concesionario y del supervisor.
- Lista de variaciones al contrato del fiduciario y del supervisor.
- Informes de auditorías.
- Informes de evaluación.
- Programa de trabajo actualizado.
- Último informe del supervisor.
- Plan e informe de compensación.
- Informe de evaluación social y ambiental.
- Plan de reforestación.
- Plan de salvamento.



### 8.3. Resumen de la información divulgada: Corredor Logístico

<b>Proyecto</b>	<b>Corredor Logístico Goascorán – Villa de San Antonio y Tegucigalpa – San Pedro Sula – Puerto Cortés</b>	
<b>Entidad de adquisición</b>	<b>COALIANZA</b>	
<b>Etapas del proyecto</b>	<b>Descripción</b>	<b>Información divulgada</b>
<b>Identificación del proyecto</b>	<b>Dueño del proyecto</b>	COALIANZA / INSEP
	<b>Sector</b>	Sector Infraestructura
	<b>Subsector</b>	Construcción, pavimentación y rehabilitación de tramos carreteros
	<b>Ubicación del proyecto</b>	El Corredor Logístico integrará social y económicamente a los departamentos de Francisco Morazán, Valle, La Paz, Comayagua, Santa Bárbara y Cortés
	<b>Propósito</b>	<p>Mejorar la infraestructura vial del país ampliando la carretera CA-5 a cuatro carriles.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tener una vía de primer nivel cumpliendo con estándares de servicio.</li> <li>Facilitar el traslado de mercancías y personas entre las principales ciudades y centros de desarrollo comercial del país.</li> <li>Ahorro de combustible para los usuarios al tener una vía de cuatro carriles.</li> <li>Reducir el número de accidentes en la carretera al mantenerla vía en óptimas condiciones.</li> </ul>
	<b>Descripción del proyecto</b>	Obras de Ampliación a cuatro carriles entre el Fin del Valle de Comayagua-Desvío de Santa Cruz de Yojoa (102.10 Km. de longitud) Obras de Puesta a Punto en los tramos: Fin del Valle de Comayagua-Siguetepeque-Taulabé-La Barca, Villanueva-San Pedro Sula y San Pedro Sula-Puerto Cortés. Construcción de Estaciones de Peaje en Zambrano, Lamaní, Siguatepeque y Yojoa. Mantenimiento Periódico y Rutinario de toda la vía Concesionada.
<b>Beneficiarios</b>	Más de 3, 000,000.00 Millones de habitantes que se trasladan y trasladan sus mercaderías de la región norte a la región sur, cubriendo la región central a lo largo de 391.8 Kilómetros.	
<b>Preparación del proyecto</b>	<b>Impacto ambiental</b>	Se dispone de las siguientes Licencias Ambientales correspondientes al Corredor Logístico: No 004 - 2014 para las obras de puesta a punto del Tramo Choloma - Puerto Cortés emitida el 20/02/2014 con vigencia de 5 años; No 006 - 2014 para las obras de puesta a punto del Tramo Villanueva - San Pedro Sula, emitida el 21/02/2014 con vigencia de 5 años; No 011 - 2014, para el Tramo de la Carretera CA - 5 del Km 37 en la Aldea Zambrano a 1.5Km del Desvío a la comunidad de Las Moras, Municipio del Distrito Central, Departamento de Francisco Morazán, y la misma abarca la Estación de Peaje Zambrano, emitida el 20/02/2014 con vigencia de 5 años; No 127 - 2014 emitida para el Tramo II de la Carretera CA -5: Final del Valle de Comayagua - La Barca, emitida el 7/08/2014 con vigencia de 5 años.
	<b>Estudios de factibilidad</b>	Existe un documento denominado "Perfil del Proyecto" (19 páginas) identificado como tal en el Portal de COALIANZA de los Proyectos APP, donde en términos generales se describe lo que se hará. No aparece ningún análisis de los costos asociados a los diferentes conceptos de obras de infraestructura que habrán de construirse, no más la cifra de US\$ 93.9 Millones que para el 2012 representaba la inversión referencial del Proyecto. Se omite la Sección "Evaluación Económica del Proyecto" que solo se enuncia.
	<b>Impacto en tierras y asentamientos</b>	De conformidad al diseño original se llevó a cabo la liberación predial en un 100% de los Tramos que a continuación se enlistan, no obstante por cambios propuestos en el diseño, aún están pendientes las siguientes liberaciones: Sección 3: Fin del Valle de Comayagua (Km 90) – Siguatepeque (Km 114): 19 casos; Sección 4: Siguatepeque (Km 114) – Taulabé (km 140): 41 casos; Sección 5A: Taulabé (Km 140) – La Guama/Desvío a Peña Blanca (Km 166): 9 casos y Sección 5B: La Guama/Desvío a Peña Blanca (Km 166) – Desvío a Santa Cruz de Yojoa (Km 179): 0 casos.
	<b>Especificaciones</b>	No publicadas
	<b>Detalles del contacto</b>	Ing. Miguel Ángel Gámez, Gestor del Proyecto como Secretario de Estado de SOPTRAVI al momento de la firma del contrato de concesión. Correo electrónico: miguel.gamez@coalianza.gob.hn
	<b>Fuentes de financiamiento</b>	Tramo A: US\$ 35, 000,000.00 FICOHSA; US\$ 7, 000,000.00 METROBANK; Tramo B: US\$ 19, 866,401.97 Banco Atlántida y US\$ 9, 924,823.84 AFP Atlántida. Total, US\$ 71,791,225.70
	<b>Presupuesto del proyecto</b>	US\$121,024,109.99
	<b>Fecha de aprobación del presupuesto</b>	No se encontró información

<b>Proceso de contratación del Fiduciario</b>	<b>Proceso de ofertas</b>	Fideicomiso de recaudación a cargo del Concesionario, no hay información publicada al respecto.
	<b>Nombre del banco</b>	Fideicomiso a cargo del Concesionario, no hay información publicada al respecto.
<b>Proceso de contratación de la supervisión del proyecto</b>	<b>Proceso de ofertas</b>	Concurso Público Nacional
	<b>Nombre del consultor principal de la supervisión</b>	Consortio Cinsa - TECNISA - CONASH - ASP Consultores
<b>Proceso de contratación del Concesionario</b>	<b>Proceso de licitación</b>	Presentación en primera instancia del Sobre No 1 que comprende los Documentos para la Precalificación, si precalifica, presentación de los Sobres 2 que comprende la Propuesta Técnica y Sobre 3 que comprende la Propuesta Económica, estos dos Sobres el 2 y el 3 se presentan en el mismo acto. Una vez entregados los Sobres 2 y 3 se verifica el cumplimiento a cabalidad de los requisitos establecidos en el Sobre 2, y si cumple con los mismos se apertura el Sobre 3.
	<b>Lista de oferentes</b>	El Acta de Resultados de la Evaluación del Sobre No 2 hace referencia a 4 empresas constituidas en consorcios que fueron calificadas para la apertura del Sobre No 3: Consorcio Canal Seco, Consorcio Desarrollo Vial de Honduras, Consorcio Vial Latinoamericano y Consorcio Concerviales. Así mismo hace referencia al hecho de que el consorcio CAABSA y Peninsular Compañía Constructora no calificaron para la apertura del Sobre No 3 por no haber cumplido a cabalidad con los requisitos establecidos en el Sobre No 2.
	<b>Informes de la evaluación de las ofertas</b>	Si aparece en el Portal de COALIANZA destinado a las APPS un Acta Notarial que da fe de la apertura del Sobre 3 de los consorcios que calificaron para ello.
	<b>Número de empresas que licitaron</b>	Catorce (14) firmas adquirieron el derecho a participar. Precalificaron y participaron 6
<b>Detalles del contrato de Fiduciario</b>	<b>Precio del contrato</b>	Fideicomiso de recaudación a cargo del Concesionario, no hay información publicada al respecto.
	<b>Alcance</b>	
	<b>Programa de trabajo</b>	
<b>Detalles del contrato de supervisión</b>	<b>Precio del contrato</b>	US\$ 2,581,504.07
	<b>Trabajos y alcance de la obra</b>	El Contrato de Supervisión tiene por objeto la Supervisión de las Obras a ser ejecutadas según el Contrato de Concesión del Corredor Logístico Goascorán - Villa de San Antonio y Tegucigalpa - San Pedro Sula - Puerto Cortés, hasta su conclusión; con estricta y absoluta sujeción a los parámetros técnicos que se encuentran indicados en el Contrato de Concesión del Correo Logístico Goascorán - Villa de San Antonio y Tegucigalpa - San Pedro Sula - Puerto Cortés y según las normativas nacionales e internacionales para el diseño y Construcción de carreteras, documento que forma parte indisoluble del mismo contrato de supervisión.
	<b>Programa de trabajo</b>	No se divulgó, no se ha llegado un acuerdo entre Supervisión - Invest-H - Concesionario - SAPP, situación igual al 2017 cuando se realizó el Cuarto Aseguramiento.
<b>Detalles del contrato de Concesión</b>	<b>Nombre del Concesionario</b>	Sociedad Autopistas del Atlántico S.A. de C.V.
	<b>Precio del contrato</b>	US\$ 121,024,109.99
	<b>Trabajos y alcance de la obra</b>	Obras de Ampliación a cuatro carriles entre el Fin del Valle de Comayagua-Desvío de Santa Cruz de Yojoa (102.10 Km. de longitud)  Obras de Puesta a Punto en los tramos: Fin del Valle de Comayagua-Siguetepeque-Taulabé-La Barca, Villanueva-San Pedro Sula y San Pedro Sula-Puerto Cortés.  Construcción de Estaciones de Peaje en Zambrano, Lamaní, Siguetepeque y Yojoa. Mantenimiento Periódico y Rutinario de toda la vía Concesionada.
	<b>Programa de trabajo</b>	El Programa de Trabajo no está actualizado. El disponible en el Portal de la SAPP termina en junio del 2017, y la fecha de finalización es el 20 de noviembre del 2017, pero no hay uno actualizado.
<b>Ejecución del contrato de supervisión</b>	<b>Cambios al precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación</b>	No se ha modificado el Contrato del Supervisor
<b>Ejecución del contrato de Concesión</b>	<b>Cambios al precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación</b>	<b>MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL CORREDOR LOGÍSTICO</b> <b>MODIFICACIÓN No 1:</b> Se modifican los plazos contemplados en las cláusulas 6.4 y 6.10: <b>6.4:</b> “El Concesionario presentará al Concedente los Estudios de Ingeniería e Impacto Ambiental de las obras a cargo del Concesionario 270 días a partir de la fecha de aprobación del Contrato”. Antes eran 240 días.



		<p><b>6.10:</b> “Las obras a cargo del Concesionario deberán iniciar a más tardar a los 365 días a partir de la fecha de aprobación del Contrato”. Antes era 270 días.</p> <p><b>MODIFICACIÓN No 2:</b> Se modifica la Cláusula 3.9 “A más tardar el 03 de septiembre del 2014 el Concesionario deberá acreditar que cuenta con la totalidad de los recursos financieros para la ejecución de las obras. Siendo el mínimo el monto consignado en el Presupuesto del Estudio Detallado de Ingeniería para las Obras que fuese aprobado” Se modifica la Cláusula 6.10 “Las obras a cargo del Concesionario deberán iniciar 30 días después de la acreditación del cierre financiero”</p> <p><b>MODIFICACIÓN No 3:</b> “ACUERDO PRIMERO: Para los efectos del cálculo del plazo para la ejecución de las obras de ampliación, se establece como fecha de inicio de estas el día tres (03) de octubre del año 2014, aceptando el Concesionario la entrega parcial de los bienes y áreas de la concesión y/o Derecho de Vía necesarios para la ampliación entregados hasta esta fecha (5 de mayo del 2016). Para estos bienes y áreas de la Concesión y/o Derecho de Vía ya entregados queda sin valor y efecto lo establecido en el literal a) de la Cláusula 6.10 del Contrato de Concesión”.</p> <p>“ACUERDO SEGUNDO: Modificar la Cláusula 6.1 Literal b) del Contrato de Concesión, la cual deberá leerse y entenderse de la siguiente manera: 6.1 El Concesionario se obliga a ejecutar las obras de la Concesión según los siguientes plazos máximos de: 8 meses para la puesta a punto y 33 meses para la ampliación entre el Fin del Valle de Comayagua y el punto de inicio del tramo de cuatro carriles de la recta de La Barca”. 4. Dice el Informe de la Supervisión correspondiente al mes de septiembre del 2017 de manera textual: “Con fecha 03 de julio del 2017, el Concedente otorga al Concesionario una ampliación de plazo para la ejecución de las obras por un período de 140 días calendario, con lo que la nueva fecha de finalización de las obras es el 20 de noviembre del 2017”. De acuerdo con información contenida en el Informe de la Supervisión correspondiente a septiembre del 2017 el monto del contrato ha sufrido modificaciones así: Monto Referencial de la Concesión US\$ 90, 579,090.00; Monto modificado en octubre del 2013: US\$110, 351,763.90; Monto modificado en septiembre del 2014: US\$ 121, 024,109.99 No se encontraron las causas de la variación. No se encontró información específica de justificaciones que respalden los cambios.</p>
<b>Finalización de las obras</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	La ejecución física de las obras de infraestructura es de 101.6% de lo programado. Pero hasta ahora el presupuesto programado es de US\$ 121,024,109.35
	<b>Costo de la ejecución de las obras</b>	Hasta ahora el presupuesto autorizado y programado es de US\$ 121,024,109.35
	<b>Fecha de finalización</b>	20 de noviembre del 2017 (No hay plan de trabajo Actualizado)
	<b>Justificación de los cambios en el proyecto</b>	No se encontró información
	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	No se encontró información
<b>Operación</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	En ejecución
	<b>Nivel de servicio y/o productividad requerido</b>	Apéndice 2, Parámetros de Condiciones y Serviciabilidad exigibles de Concesiones viales
	<b>Fecha de inicio</b>	De la explotación el 12 de octubre del 2015
	<b>Duración de la concesión</b>	22 años a partir del 12 de octubre del 2015
	<b>Justificación de los cambios en la etapa de concesión</b>	Existen cambios en el diseño del Tramo de Ampliación entre Fin Valle de Comayagua-La Barca, para acelerar el proceso constructivo y mejorar el diseño geométrico. Los cambios han sido propuestos por Covi-H, y están siendo analizados por la SAPP y el Concedente.
	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	En el Informe Mensual de las Dirección Técnica de la SAPP correspondiente al mes de septiembre del 2019 se hace referencia a la última inspección llevada a cabo en los tramos en operación.  En el mismo se hace referencia a la lista de defectos encontrados al evaluar los niveles de servicio, pero no se en listan tales defectos. Esa Sección del Informe textualmente dice: <b>Etapas de Operación:</b> Cumplimiento de los Niveles de Servicio y Mantenimiento Rutinario y Preventivo: Tramo Tegucigalpa-Inicio Valle de Comayagua- Inicio Valle de Comayagua-Final Valle de Comayagua, Taulabé-La Barca, Villanueva-San Pedro Sula y San Pedro Sula-Puerto Cortés.

		<p><b>Tegucigalpa-Inicio Valle de Comayagua:</b> En este tramo de la Concesión se realizan las actividades de mantenimiento rutinario que comprende la limpieza del derecho de vía, alcantarillas y mantenimiento de señalización horizontal y vertical. Se realizó en el mes de agosto una inspección de campo para verificar los niveles de servicio de la Concesión y se le remitió al Concesionario la lista de defectos encontrados y actualmente se encuentra trabajando para subsanarlos en el tiempo dado.</p> <p><b>Inicio del Valle de Comayagua-Final del Valle de Comayagua:</b> En este tramo la situación en general es aceptable se realizan las actividades de mantenimiento rutinario que comprende la limpieza del derecho de vía, alcantarillas y mantenimiento de señalización horizontal y vertical. Se realizó en el mes de agosto una inspección de campo para verificar los niveles de servicio de la Concesión y se le remitió al Concesionario la lista de defectos encontrados y actualmente se encuentra trabajando para subsanarlos en el tiempo dado.</p> <p>La situación es similar a la de la visita anterior, la limpieza del derecho de vía ha mejorado. Con relación a los daños en la calzada en las zonas de los semáforos donde se forma ahuellamiento por el frenado de los vehículos pesados, el Concesionario ya tomó acción para repararlos de forma definitiva, se verificó en campo la calidad y la terminación de estos. Se realizó en el mes de agosto una inspección de campo para verificar los niveles de servicio de la Concesión y se le remitió al Concesionario la lista de defectos encontrados y actualmente se encuentra trabajando para subsanarlos en el tiempo dado.</p> <p><b>San Pedro Sula-Puerto Cortés:</b> En este tramo se pudo observar que la situación del proyecto ha mejorado respecto a la visita anterior, se trabaja en la limpieza del derecho de vía, actividad que ha mejorado con la incorporación de una cuadrilla más. Se realizó en el mes de agosto una inspección de campo para verificar los niveles de servicio de la Concesión y se le remitió al Concesionario la lista de defectos encontrados y actualmente se encuentra trabajando para subsanarlos en el tiempo dado.</p>	
	<b>Mantenimiento</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	En mantenimiento rutinario
		<b>Plan de trabajo</b>	La Sección 7.4 del Contrato de Concesión dice que corresponde al Concesionario someter a consideración de la SAPP un Programa de conservación de la Infraestructura vial para el correspondiente período anual.
		<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>	Como auditoría técnica y financiera no se ha hecho ninguna, pero si se informa mensualmente sobre el cumplimiento de los niveles de servicio e información referente a las recaudaciones por concepto de peaje con un año de desfase.
<b>Cesión o Transferencia</b>	<b>Estado del proyecto (actual)</b>	N/A	
	<b>Estado de las obras y equipo al momento de la concesión</b>		
	<b>Fecha de cesión</b>		
	<b>Justificación de los cambios en esta etapa</b>		
<b>Rescisión</b>	<b>Referencias a auditorías e informes de evaluación</b>		
	<b>Disposiciones sobre rescisión</b>	No aplica	
	<b>Causales de incumplimiento del concesionario</b>	No aplica	
	<b>Causales de incumplimiento de la autoridad</b>	No aplica	
	<b>Multas reales por incumplimiento de disposiciones contractuales</b>	No aplica	

### DOCUMENTOS QUE DEBEN SER DIVULGADOS

- Acuerdos interinstitucionales relativos a la activación del IMAG, su cuantía y fecha de efectividad.
- Evaluación económica del proyecto con proyección de ingresos esperados y gastos de operación y mantenimiento de la vía concesionada, que haya servido de referencia para llevar a cabo el proceso de adquisición.
- Ingresos reales con frecuencia de divulgación al menos trimestral y no con un año de desfase. De conformidad al Anexo No 6 del contrato del Concesionario compete a COALIANZA administrar el fideicomiso de recaudación, por lo tanto, tiene acceso inmediato a la información de recaudos.
- Los documentos relacionados a la actualización de las garantías y seguros del Concesionario.
- Plan de operación y de la ejecución de las obras de construcción.
- Informe detallado de la evaluación de la conservación de la vía concesionada, elaborado por el supervisor para la conservación y explotación de las obras que a tal efecto se nombre.
- Recaudación mensual de las casetas de peaje.

## 9. Bibliografía

- Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo / Banco Mundial, Banco Asiático de Desarrollo. (2014). *Guía de Referencia de Alianzas 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.
- BID. (marzo de 2017). *Banco Interamericano de Desarrollo*. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/english/document/Evaluation-of-Public-Private-Partnerships>
- Fondo Monetario Internacional. (2016). *Perspectivas económicas. Las Américas*. Washington, D.C., FMI
- MiAmbiente+. (2018). *Portal Único de Transparencia*. (D. G. (DECA), Ed.) Recuperado el 22 de MARZO de 2020, de <https://portalunico.iaip.gob.hn/archivos/SERNA/Estructura/Procedimiento/2015/Contenido%20Basico%20Del%20CMA%20%20Forma%20DECA%20019.pdf>
- SAPP. (2017). *Informe Mensual de Estatus de Proyecto bajo regulación "Corredor Turístico", marzo 2017*. Tegucigalpa: SAPP.
- Portal Sisocs-APP y SISOCS

El Grupo Multisectorial (GMS) de CoST se constituyó en una instancia de diálogo y colaboración permanente, a partir del 24 de febrero del 2015 con la firma de los Estatutos CoST Honduras por parte de los representantes legales de las instituciones y organizaciones que lo integran. El GMS está integrado actualmente por 9 miembros, 3 por cada uno de los sectores de gobierno, sector privado y sociedad civil: Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva (GSIP), Dirección Presidencial de Transparencia, Modernización y Gobierno Digital (DPTMGD), Instituto de Acceso a la Información Pública (IAIP), Cámara Hondureña de la Industria de la Construcción (CHICO), Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras (CICH), Cámara Hondureña de Empresas de la Consultoría (CHEC), Asociación para una Sociedad más Justa (ASJ), Fundación Democracia sin Fronteras (FDsF) y Espacio Regional de Occidente (EROC).



## GRUPO MULTISECTORIAL CoST HONDURAS



@CoSTHonduras

