



★ ★ ★ ★ ★
SECRETARÍA DE FINANZAS

INFORME ANUAL DE ALIANZAS PÚBLICO PRIVADAS EN HONDURAS

AÑO 2017



FEBRERO 2018

Informe Anual de las Alianzas Público Privadas en Honduras

A. Introducción.

La promoción de la inversión bajo un esquema de participación público privada inicia en Honduras en el año 2010, con la creación de la Ley de Promoción de la Alianza Público Privada. Para finales de 2017 la cartera de proyectos estructurados vía Alianza Público Privada es la más grande de Centroamérica.

La Alianza Público Privada (APP) es concebida en el marco legal hondureño, como el modelo de inversión participativo, en el que el sector público y un operador privado establecen un acuerdo, ambas partes comparten objetivos, responsabilidades y riesgos para construir obras o brindar un servicio público de interés estatal, tanto a nivel local como nacional.

La Secretaría de Finanzas (SEFIN) a partir de 2015, con la modificación a la Ley de promoción de la APP, tiene un rol importante en el desarrollo de los proyectos que se estructuran bajo esta modalidad, ya que tiene la responsabilidad de cuantificar los riesgos que el Estado de Honduras asume en los contratos suscritos.

En vista de lo anterior, la SEFIN crea la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF), como ente encargado de la cuantificación de los riesgos provenientes de los contratos de APP y otros que se definen en el marco de la Ley de Responsabilidad Fiscal. la UCF con el apoyo brindado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en materia de dotación de equipo, capacitación al personal y asistencia técnica para el desarrollo de metodologías de cuantificación de los riesgos en materia de APP y otros riesgos, estará informando en los próximos meses sobre los compromisos contingentes adquiridos por el Estado de Honduras.

En este informe se presentan datos relevante en materia de APP, como ser: generalidades sobre el marco legal de éstas, proyectos adjudicados al cierre 2017, compromisos firmes adquiridos por el Estado de Honduras en materia de APP, Definición de los riesgos a analizar en los proyectos APP, límite máximo de compromisos firmes y contingentes netos de ingresos adquiridos de acuerdo a lo establecido en el artículo 26 de la Ley de Promoción APP.

B. Generalidades.

i. Esquemas de Construcción de Infraestructura Pública.

La infraestructura pública en Honduras puede desarrollarse a través de dos vías:

- 1) Proyectos de Obra Pública
- 2) Proyectos de Alianza Público Privada (APP)

La selección del Esquema de construcción de Infraestructura pública, se basa en el análisis de costo-benéfico y esquemas de financiamiento factibles que realiza la Comisión para la Promoción de la Alianza Público Privada (COALIANZA).

ii. Las Alianzas Público Privadas

Las Alianzas Público Privadas en Honduras surgen a partir de la aprobación del Decreto Legislativo No. 143-2010, publicado en la Gaceta de fecha 16 de septiembre del año 2010, que contiene la Ley de Promoción de la Alianza Público Privada (APP).

De acuerdo al Artículo 2 del referido decreto, en Honduras se definen las APP como un esquema de colaboración o esfuerzo común entre los sectores público y privado, nacional e internacional que adopta múltiples modelos, estableciendo derechos y Obligaciones, determinando y distribuyendo riesgos entre las partes.

iii. Para que sirven las APP.

Para proveer de bienes y servicios públicos en los sectores de infraestructura productiva como ser:

- 1) **En infraestructura productiva**, conformada por todas las obras físicas que permiten elevar los niveles de producción y eficiencia de los sectores que componen la oferta productiva de un país y que contribuyen al crecimiento de la economía. Ejemplos de proyectos de este tipo se encuentran en el transporte, la movilidad urbana, las comunicaciones y la logística.
- 2) **En infraestructura social**, conformada por las obras y servicios relacionados que más incrementan el capital social de una comunidad y su posibilidad de acceder a mayores servicios y/o de mejor calidad. Hacen parte de la infraestructura social sectores y proyectos en educación, salud, edificaciones públicas (por ejemplo, la rama judicial), deporte y cultura, defensa y construcción penitenciaria.

iv. Importancia de la Participación del Sector Privado.

El sector privado es un socio estratégico del sector público para el desarrollo de la infraestructura pública y sus servicios relacionados; con los incentivos adecuados, pone a disposición del sector público las eficiencias y ventajas operativas que posee, derivadas de su conocimiento y experiencia en desarrollos similares.

v. Principios:

Los contratos de participación público privada deben sujetarse a los siguientes principios:

- Seguridad jurídica
- Eficiencia y/o eficacia
- Responsabilidad fiscal
- Optimización en el uso de los recursos

- Promoción de la competencia.
- Transparencia
- Reparto equilibrado de beneficios y riesgos.
- Modernización de procesos
- Responsabilidad social.

vi. Modalidades:

En Honduras las modalidades de APP pueden ser las siguientes:

- 1) Construcción, y/u operación, y/o transferencia, y/o mantenimiento de obras y/o servicios públicos.
- 2) Ampliación de obras y/o servicios públicos existentes.
- 3) Prestación total o parcial de un servicio público, precedido o no de la ejecución de una obra pública.
- 4) Ejecución de una obra pública, con o sin prestación de servicio público, para la locación o arrendamiento del Estado.
- 5) Administración como fiduciario de bienes, servicios, sistemas de cómputo, programas o proyectos de desarrollos, contrato de créditos, entre otros.
- 6) Cualquier otra modalidad que permita realizar una APP dentro del marco de la Ley.

vii. Procedimientos:

La ley permite utilizar cualquiera de los procedimientos siguientes para adjudicar un proyecto de APP:

- 1) Licitación Pública nacional o internacional
- 2) Concurso Público nacional o internacional
- 3) O cualquier otro procedimiento que garantice libre competencia.

viii. Compromisos:

La administración pública dentro del régimen de APP puede asumir compromisos de manera firme, siempre y cuando dichos compromisos sean de monto cierto y conocido. Los compromisos firmes pueden ser efectuados por los medios siguientes:

- 1) Aportes en efectivo.
- 2) Estudios técnicos.
- 3) Suscripción de acciones o compras de otros valores negociables en el mercado financiero.
- 4) Otorgamiento de determinados bienes de dominio público.
- 5) Otorgamiento de permisos y licencias para la realización de las actividades autorizadas como APP.
- 6) Otorgamiento temporal de derechos sobre bienes patrimoniales del Estado y en su caso los municipios.
- 7) Aportación de servicios que correspondan al Estado.
- 8) Otras formas legalmente autorizadas, que se encuentre enmarcados dentro de los fines, principios y objetivos principales de la Ley APP.

ix. Riesgos

La distribución de riesgos y costos inherentes deben pactarse de conformidad a lo que más convenga a las necesidades específicas de la APP.

Los riesgos financieros y no financieros, las garantías, los compromisos futuros y las contingencias fiscales son determinados por la SEFIN. Asimismo, se establece un límite equivalente al 5% del Producto Interno Bruto (PIB), para la totalidad de compromisos firmes y contingentes cuantificables netos de ingresos asumidos por el Sector Público No Financiero en los Contratos APP, calculado a valor presente.

x. La Secretaría de Finanzas

Por su parte la Secretaría de Finanzas (SEFIN) participará en todo el ciclo de proyectos de APP, tanto en la presentación, evaluación socioeconómica, capacidad presupuestaria, declaración de admisibilidad y selección, estructuración y adjudicación de los proyectos.

Asimismo, la Unidad de contingencias Fiscales (UCF) adscrita a la SEFIN, emitirá los dictámenes correspondientes autorizando o desautorizando sobre el comienzo o continuación de cada uno de los proyectos bajo APP, dictamen que deberá ser autorizado por el titular de dicha secretaria, el que ostenta el carácter de vinculante.

La UCF de acuerdo a su reglamento¹, participa dictaminando en tres etapas durante la estructuración de un proyecto APP: 1) en la etapa de anteproyecto, que es cuando se determina si un proyecto puede estructurarse bajo la modalidad APP. 2) en la etapa de Licitación, previo a la precalificación de los postores. 3) cierre comercial, que es previo a la firma del Contrato.

xi. COALIANZA

Se crea la Comisión para la Promoción de la Alianza Público Privada (COALIANZA), como ente desconcentrado de la Presidencia de la República, encargada de gestionar y promover los proyectos y procesos de las APP.

Las iniciativas de APP pueden tener origen tanto público como privado. En el ámbito público pueden actuar como iniciadores las Secretarías de Estado, los entes autónomos, las Municipalidades, las mancomunidades, los consejos regionales de desarrollo y COALIANZA.

Los proyectos bajo modelo de participación Público Privada, deben ser incorporados al Sistema Nacional de Inversión Pública, el cual debe contar antes de su incorporación con un examen de viabilidad, los cuales son desarrollados por COALIANZA.

xii. Superintendencia de APP

El artículo No. 21 de la ley de promoción y de la APP crea la Superintendencia de Alianza Público-Privada (SAP), como una entidad colegiada, adscrita al Tribunal Superior de Cuentas, respecto del cual funcionara con independencia técnica, administrativa y financiera. Cuyo objetivo es la regulación, control y seguimiento de la realización de obras y prestación de servicios mediante APP.

¹ Acuerdo No. 547-2015

C. Proyectos APP en Honduras:

En un número cada vez mayor de países se han creado APP para promover la oferta de activos y servicios de infraestructura por parte del sector privado. Las experiencias acumuladas en diferentes países parecen indicar que la infraestructura económica (por ejemplo, el transporte) es generalmente un ámbito más propicio para la creación de este tipo de asociaciones que la infraestructura social (por ejemplo, la atención de la salud y la educación) por tres razones principales:

- 1) Los proyectos sólidos encaminados a resolver limitaciones evidentes de la infraestructura (como carreteras, ferrocarriles, puertos y electricidad) probablemente tengan altas tasas de rentabilidad económica y por ello resulten atractivos para el sector privado.
- 2) A menudo el cobro de tarifas a los usuarios resulta más factible y además más conveniente en los proyectos de infraestructura económica.
- 3) Por lo general los proyectos de infraestructura económica cuentan con un mercado más desarrollado para combinar la construcción con la prestación de servicios conexos (por ejemplo, la construcción y la explotación y mantenimiento de una carretera de peaje) que los proyectos de infraestructura social.

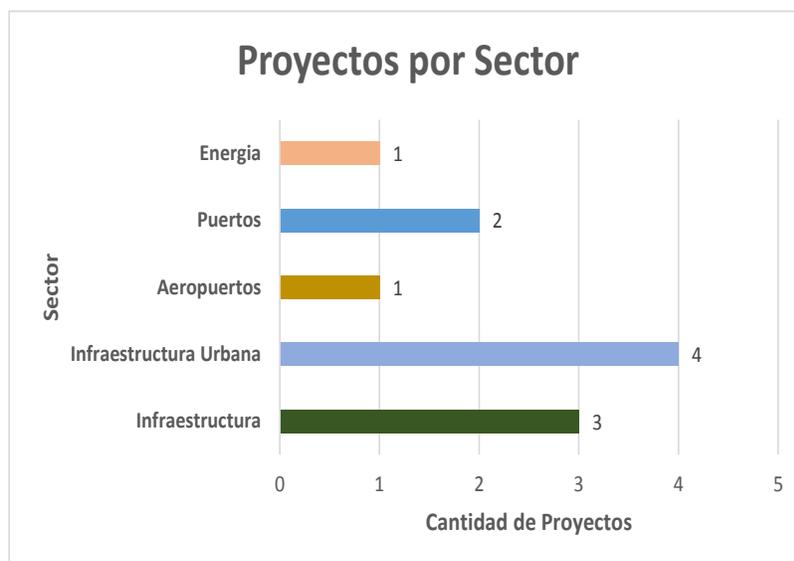
Considerando lo anterior, no es de sorprender que las APP se utilicen en forma preponderante para la infraestructura vial, como sucede en varios países y Honduras no es la excepción.

I. Cartera de Proyectos:

La cartera de proyectos APP aprobados y en operación en Honduras se distribuyen de la siguiente forma:

Cartera de Proyectos APP

Proyectos	Año de Adjudicación	Años de concesión	Inversión referencial	Inversionista	Nacionalidad
Infraestructura Vial			\$219.2		
Corredor Logístico	2013	22	\$90.5	Hidalgo e Hidalgo S.A (H&H) / Construcción y Administración del Perú (CASA)	Ecuador y Perú
Corredor Turístico	2012	30	\$98.2	CI Grodco de Colombia CI Grodco de Panamá y Profesionales de la Construcción (PRODECON) de Honduras	Colombia, Panamá y Honduras
Corredor Lenca			\$30.5		
Etapa I	2013	5.4	\$7.3	William y Molina S.A	Honduras
Etapa II	2013	4.3	\$8.2	William y Molina S.A	Honduras
Etapa III	2014	10	\$15.0	ETERNA S.A	Honduras
Infraestructura Urbana			\$295.1		
Siglo XXI	2013	15	\$87.9	Constructora William y Molina/ Inmobiliaria del Valle Sociedad Anonima de Capital Variable	Honduras
Centro Cívico Gubernamental	2016	27	\$200.0	Constructora y Edificadora GIA+A	México
La Lima	2017	16	\$3.2	Empresa Grupo MC S.A de C.V y Equipos y Desarrollos de Honduras S.A	Honduras
Terminal Danlí	2016	1	\$4.0	Flefil & Asociados S. de R.L. de C. V.	Honduras
Aeropuertos			\$87.0		
Palmerola	2016	30	\$87.0	EMCO/PIA	Honduras
Puertos			\$676.3		
Terminal de Contenedores y Carga	2013	30	\$624.3	International Container Terminal Services Incorporated (ICTSI).	Filipinas y Brasil
Terminal de gráneles y Solidos	2013	20	\$52.0	Multisur S.A de C.V/ Grupo Naviero Peninsular S.A de C.V	México
Energía			\$200.0		
Reducción de Perdidas en Energía	2016	7.5	\$200.0	Eléctrica de Medellín Ingeniería y Servicios S.A/ Enterprise Consulting S.A	Colombia
			\$1,477.6		



Al cierre del ejercicio fiscal 2017 se han adjudicado 11 proyectos de APP en diferentes sectores económicos del país, de los cuales dos proyectos nacen como una iniciativa privada, siendo estos el proyecto Siglo XXI y Terminal de buses y mercado de Danlí, los que están amparados en el Artículo 17 de la Ley APP en Honduras.

En el caso del Proyecto Corredor Lenca se subdividió en tres contratos de concesión, que incluyen financiamiento, construcción y mantenimiento de la red vial de dicha zona.

II. Clasificación de los proyectos:

A fin de poder identificar los proyectos APP de acuerdo a su capacidad de auto sostenerse, la Unidad de Contingencias Fiscales (UCF) los clasifica de la siguiente forma:

- **Autofinanciada:** Es aquel proyecto de APP con capacidad propia de generación de ingresos, que no requiere cofinanciamiento y adicionalmente no requiere de un pago anual del sector público, con excepción de la materialización de los riesgos asumidos por el Estado.
- **Cofinanciada:** Es aquel proyecto de APP que requiere cofinanciamiento, repago u otro mecanismo que comprometa recursos por parte del Estado, adicionales a los riesgos asumidos por éste por algún evento que lleve a materializarse el mismo.

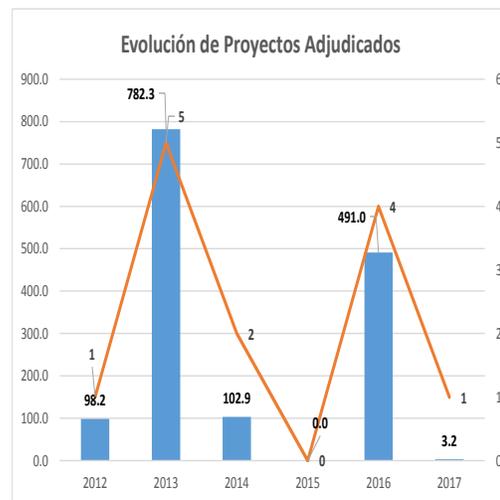
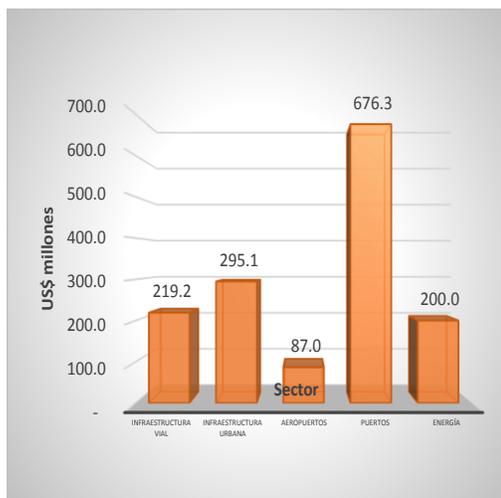
Proyectos	Auto sostenible	Cofinanciado
Infraestructura		
Corredor Logístico	x	
Corredor Turístico	x	
Corredor Lenca		
Etapa I		x
Etapa II		x
Etapa III		x
Infraestructura Urbana		
Siglo XXI	x	
Centro Cívico Gubernamental		x
La Lima		x
Terminal Danlí	x	
Aeropuertos		
Palmerola		x
Puertos		
Terminal de Contenedores y Carga	x	
Terminal de gráneles y Sólidos	x	
Energía		
Reducción de Perdidas en Energía		x

De acuerdo a dicha clasificación 6 proyectos fueron estructurados bajo el esquema auto sostenible, es decir que no requieren de una contraprestación de parte del Estado, ni financiamiento para las inversiones.

Los 5 restantes proyectos requieren de repago anual para la operación, construcción y mantenimiento, aportes de capital para la inversión y repago de inversiones.

III. Monto de Inversiones Contratadas

Como se mencionó anteriormente, al cierre del ejercicio fiscal 2017 se han adjudicado 11 proyectos bajo iniciativa APP, y los montos de inversión referencial² acumulado para todos los proyectos suman US\$1,477.6 millones.



² Monto de Inversión al momento de adjudicar la concesión.

Cartera de Proyectos en Honduras
Valores en Millones de US\$

Proyectos	años de Conc.	Firma Contrato	Inversión referencial
Infraestructura Vial			219.2
Corredor Logístico	22	2013	90.5
Corredor Turístico	30	2012	98.2
Corredor Lenca			30.5
Etapa I	5.4	2013	7.3
Etapa II	4.3	2013	8.2
Etapa III	10	2014	15.0
Infraestructura Urbana			295.1
Siglo XXI	15	2014	87.9
Centro Cívico Gubernamental	27	2016	200.0
La Lima	16	2017	3.2
Terminal Danlí	1	2016	4.0
Aeropuertos			87.0
Palmerola	30	2016	87.0
Puertos			676.3
Terminal de Contenedores y Carga	30	2013	624.3
Terminal de Gráneles y Solidos	20	2013	52.0
Energía			200.0
Reducción de Pérdidas en Energía	7.5	2016	200.0
Totales			1,477.6

IV. Monto de Inversiones Ejecutadas al cierre de 2017

El monto de inversiones realizadas al cierre de 2017 asciende a US\$453.1 millones, que representa el 30.7% de la inversión referencial acumulada de todos los proyectos en ejecución.

Inversión Ejecutada
en Millones de US\$

Proyectos	Inv. Referencial	Ejecutado a 2017
Infraestructura	219.2	192.2
Corredor Logístico	90.5	123.4
Corredor Turístico	98.2	39.1
Corredor Lenca	30.5	29.7
Infraestructura Urbana	295.1	60.8
Siglo XXI	87.9	15.7
Centro Cívico Gubernamental	200.0	38.8
La Lima	3.2	2.3
Terminal Danlí	4.0	4.0
Aeropuertos	87.0	4.7
Palmerola	87.0	4.7
Puertos	676.3	154.8
Terminal de Contenedores y Carga	624.3	95.4
Terminal de gráneles y Solidos	52.0	59.4
Energía	200.0	40.6
Reducción de Pérdidas en Energía	200.0	40.6
Total	1,477.6	453.1

En base a Datos proporcionados por SAPP

V. Compromisos firmes adquiridos

De los 11 contratos de APP firmados al cierre de 2017, 5 proyectos contractualmente tienen compromisos firmes, es decir requieren de repago por parte del Estado para financiar el servicio de deuda, el mantenimiento, la operación y la rentabilidad del operador.

**Compromisos Firmes Pendientes de Pago
en Millones**

Proyectos	Anualidad es Pactadas	Anualidades Pendientes	Cuota anual	en US\$	
				Sumatoria de pagos Pendientes a Valor Nominal	Sumatoria de pagos Pendientes a Valor Presente
Infraestructura Vial				63.1	42.1
NC Corredor Logístico	NC			0.0	0.0
Corredor Turístico ^{1/}	NC			11.2	11.2
Corredor Lenca				51.9	30.9
Etapa I ^{2/}	8	5	L. 43.0	8.3	6.7
Etapa II ^{2/}	10	7	L. 57.6	15.1	9.0
Etapa III ^{2/}	10	8	L. 96.8	28.5	15.2
Infraestructura Urbana				728.5	299.7
Siglo XXI	NC			0.0	0.0
Centro Cívico Gubernamental ^{3/}	25	25	\$20.0	720.7	295.1
La Lima ^{4/}	15	15	L. 13.8	7.8	4.7
Terminal Danlí	NC			0.0	0.0
Aeropuertos				22.9	20.7
Palmerola	3	3		22.9	20.7
Puertos				0.0	0.0
Terminal de Contenedores y Carga	NC			0.0	0.0
Terminal de gráneles y Sólidos	NC			0.0	0.0
Energía				1,485.7	1,161.6
Reducción de Pérdidas en Energía ^{5/}	7	6	\$186.6	1,127.7	884.7
Repago de Inversiones EEH ^{6/}	7	7		358.0	277.0
Total		-		2,300.2	1,524.2

En base a Datos proporcionados por SAPP

Nota: para convertir a US\$ se utilizó una la tasa de cambio promedio publicada por BCH para 2017, que es de 23.6515

NC: No compromiso de pago

1/ En base al Acuerdo firmado con el operador, de restituirle la falta de recaudación por Peaje

2/ cuota Fija anual

3/ la Cuota anual es de \$20.0 mm, que se incrementará anualmente a una tasa de 2.37%.

4/ la primera cuota es en 2018 por L13.8 mm, a partir del año 2 se indexa al 2% anual.

5/ la cuota anual de US186.6 mm corresponde al pago 2018, los siguientes años se contabilizan de acuerdo con la propuesta económica presentada por el Operador

6/ la ENEE debe reembolsar la Inversión en reducción de pérdidas que haga EEH.

En el cuadro anterior, se presenta un pago por parte del Gobierno al operador del proyecto Corredor Turístico, a pesar que el proyecto teóricamente es autosostenible, ya que genera ingresos por peaje. Sin embargo, dada la situación del impedimento de cobro en las casetas de peaje, el Estado firmó un acuerdo en 2017 para restituir el flujo de caja al operador a través del pago del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG). El objetivo de este acuerdo es garantizar que operador siguiera con la construcción mantenimiento y servicio de deuda adquirida por el Inversionista.

VI. Pagos realizados por El Estado

Durante el año 2017 el Estado de Honduras en sus diversas modalidades de gobierno, realizó por concepto de compromisos con Proyectos APP un monto de L4,749.9 millones, equivalentes a US\$ 200.8 millones.

Compromisos Firmes y Pagos del Estado 2017

en Millones

Proyectos	Pagado Lps	Pagado US\$	Fecha de Pago
Infraestructura	527.0	22.3	
NC Corredor Logístico	0.0	0.0	NC
Corredor Turístico ^{1/}	329.6	13.9	varias fechas
Corredor Lenca ^{2/}	197.4	8.3	
Etapa I	43.0	1.8	06/02/2017
Etapa II	57.6	2.4	02/06/2017
Etapa III	96.8	4.1	21/12/2017
Infraestructura Urbana	0.0	0.0	
Siglo XXI	0.0	0.0	NC
Centro Cívico Gubernamental ^{3/}	0.0	0.0	NC
La Lima ^{4/}	0.0	0.0	
Terminal Danlí	0.0	0.0	NC
Aeropuertos	0.0	0.0	
Palmerola ^{5/}	0.0	0.0	
Puertos	0.0	0.0	
Terminal de Contenedores y Carga	0.0	0.0	NC
Terminal de gráneles y Sólidos	0.0	0.0	NC
Energía	4,222.8	178.5	
Reducción de Perdidas en Energía	4,222.8	178.5	pagos mensuales
Total	4,749.9	200.8	

En base a Datos proporcionados por SAPP

Nota: para convertir a US\$ se utilizó una la tasa de cambio promedio publicada por BCH para 2017, que es de 23.65

NC: No compromiso de pago

1/ en base adenda No. 5 de contrato el Estado desembolsaría para cubrir IMAG

2/ el Estado tiene compromiso anual de desembolsar al Dideicomiso del Proyecto L205.0 mm

3/ se activa hasta terminacion de obras, se prevee pagos hasta 2019

4/ primer cuota abril 2018, de L13.8 mm

5/ hasta 2018 se desembolsará parte del Cofinanciamiento del Estado

D. Análisis de Riesgos Explícitos en los contratos de APP

Durante los últimos años diversos países de Latinoamérica, en la búsqueda de reducir los niveles de brecha de infraestructura y mejor la calidad de los servicios públicos, han ido incluyendo al sector privado en la prestación de los servicios y bienes públicos, a través de procesos de privatización y concesiones, y Honduras no es la excepción.

En tal sentido, se originan diversos esquemas contractuales, con diversos niveles de responsabilidad, obligación y riesgos asumidos por el sector privado y público, entre las cuales se encuentra la APP.

Bajo la modalidad de APP, en su mayoría de estructuras, el Estado encarga al sector privado la construcción, mejoramiento o ampliación de infraestructura o servicios públicos, y la operación y mantenimiento de las mismas, por lo cual el Estado en contraprestación se compromete a pagar determinado monto o le otorga determinado derecho al privado a cobrar a los usuarios el servicio prestado por un determinado tiempo, los cuales se constituyen en un pasivo para el Sector Público.

Asimismo, en algunos casos, con el fin de procurar la mejora del perfil de riesgo del proyecto y, de ese modo promover la participación del sector privado, los contrato de APP contienen obligaciones explícitas del Estado que se originan en caso que se materialicen ciertos riesgos propios del proyecto, constituyéndose estos en pasivos contingentes.

Las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (NICSP), en su apartado No. 19 “Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes” define un pasivo contingente como:

Una obligación posible, surgida a raíz de sucesos pasados y cuya existencia ha de ser confirmada solo porque sucedan, o no sucedan, uno o más sucesos inciertos en el futuro, que no están enteramente bajo el control de la entidad, o bien,

Una obligación presente surgida a raíz de sucesos pasados, que no se ha reconocido contablemente porque:

- i. No es probable que sea requerida una salida de recursos que incorporen beneficios económicos o potencial de servicios, estableciendo una obligación; o bien
- ii. El importe de la obligación no puede ser medido con la suficiente fiabilidad.

Asimismo, la Norma NICSP 19 define dos tipos de obligaciones:

- 1) **Obligación Implícita:** es aquella que se deriva de las actuaciones de la propia entidad, en la que:
 - a. Debido a un patrón de comportamiento establecido en el pasado, a políticas de la entidad que son de dominio público o a una declaración efectuada de forma suficientemente concreta, la entidad haya puesto de manifiesto ante terceros que está dispuesta a aceptar cierto tipo de responsabilidades.
 - b. Como consecuencia de lo anterior, la entidad haya creado una expectativa válida, ante aquellos terceros con los que debe cumplir sus compromisos o responsabilidades.
- 2) **Obligación Legal:** es aquella que se deriva de:
 - a) Un contrato, ya sea a partir de sus condiciones explícitas o implícitas.
 - b) La legislación
 - c) Otra causa de tipo legal.

Bajo la premisa de las normas NICSP, se puede desprender que las obligaciones contingentes explícitas cuantificables de los contratos APP son pasivos contingentes, dado que son potenciales obligaciones de pago que deberá realizar el Estado a favor de su contraparte.

Identificación de potenciales Riesgos en APP en Honduras.

Considerando los elementos anteriores la UCF, contrató con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), una consultoría para diseñar la metodología de cuantificación de aquellas obligaciones contingentes explícitas en los Contratos APP que ha suscrito el Estado.

Para la consultoría se consideran cuatro características claves para determinar los Pasivos Contingentes a Considerar:

1. Que sea una potencial obligación de pago del Gobierno a la Contraparte contractual.

2. La obligación se derive de ocurrencia de eventos futuros inciertos
3. La obligación se derive de aspectos estipulados en el contrato de APP
4. La obligación se derive de eventos fuera del control del Estado.

Teniendo en cuenta lo anterior, aquellos riesgos que no contengan las características antes señaladas, no representaría obligaciones contingentes explícitos derivados del contrato APP.

Los riesgos a identificar se detallan a continuación:

1. Riesgo de Diseño
2. Construcción
3. Operación y Mantenimiento
4. Ingresos
5. Fuerza Mayor
6. Riesgo Ambiental
7. Terminación Anticipada de Contrato
8. Litigios

Cabe señalar, que la consultoría desarrollo las diferentes metodologías que se aplicaran para cuantificar los riesgos antes mencionados, en el transcurso del año 2018 se estará brindando el primer informe sobre los riesgos asumidos por el Estado en los contratos suscritos a la fecha de publicación del mismo.

E. Autorización de los límites según la Ley de Promoción de APP.

El Artículo No. 26 de la Ley de Promoción de la APP, establece un límite máximo equivalente al 5% del PIB, para la totalidad de compromisos firmes y contingentes cuantificables netos de ingresos asumidos por el Sector Público No Financiero en los Contratos APP.

En tal sentido, la UCF procedió a realizar los lineamientos necesarios para el cálculo de dicho valor.

Para el cierre del ejercicio fiscal 2017, y contabilizando los compromisos adquiridos en los 11 contratos suscritos se obtienen los siguientes resultados:

Compromisos Firmes y Contingentes Como % del PIB

COMPROMISOS FIRMES	6.6%
CONTINGENCIAS	2.1%
(-) INGRESOS	4.9%
Compromisos con respecto al PIB	3.8%

COMPROMISOS FIRMES							
Año	Cifras al cierre 2017						Total por año Compromisos Firmes
	Carretera La Esperanza- Gracias-Santa Rosa	Centro Cívico Gubernamental	Proyecto de Distribución de Energía		Aeropuerto de Palmerola	La Lima	
			PPD*	PD**			
2018	8.1	19.7	186.6	37.5	14.1	0.6	266.6
2019	7.8	21.5	196.2	43.0	8.8	0.6	277.9
2020	7.6	22.0	196.9	63.5		0.6	290.6
2021	7.4	22.5	189.1	89.9		0.5	309.4
2022	7.1	23.1	178.3	124.1		0.5	333.1
2023	5.4	23.6	180.6			0.5	210.1
2024	5.2	24.2				0.5	29.9
2025	3.2	24.7				0.5	28.4
2026		25.3				0.5	25.8
2027		25.9				0.5	26.4
2028		26.5				0.5	27.0
2029		27.2				0.5	27.7
2030		27.8				0.5	28.3
2031		28.5				0.5	29.0
2032		29.2				0.5	29.6
2033		29.8					29.8
2034		30.6					30.6
2035		31.3					31.3
2036		32.0					32.0
2037		32.8					32.8
2038		33.6					33.6
2039		34.3					34.3
2040		35.2					35.2
2041		36.0					36.0
2042		36.8					36.8
2043		37.7					37.7
TOTAL	51.8	741.9	1,127.7	358.0	22.9	7.8	2,310.1
VAN							1,519.75
VAN/PIB							6.6%
TASA DE DESCUENTO*		7.50%					
PIB**		23,000.80					

*Se utiliza la tasa promedio de los bonos soberanos colocados en el exterior. 2020/2025/2027

** PIB Proyectado 2017 BCH

CUADRO DE INGRESOS						
AÑO	PROYECTO					TOTAL (IA)
	DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA	CANON CONTENEDORES Y GRANELES	CORREDOR LOGÍSTICO		CORREDOR TURÍSTICO	
			Peaje	Peaje		
2016						
2017						
2018	97.5	14.9	20.8	0.0		133.2
2019	136.0	14.6	21.8	0.0		172.4
2020	171.9	14.4	22.7	0.0		209.0
2021	195.9	14.1	23.8	0.0		233.8
2022	209.3	13.9	24.8	0.0		248.0
2023	221.8	13.7	25.8	0.0		261.4
2024		13.6	26.9	0.0		40.5
2025		13.4	28.1	0.0		41.5
2026		13.3	29.3	0.0		42.6
2027		13.2	30.6	0.0		43.7
2028		13.1	31.9	0.0		44.9
2029		13.0				13.0
2030		12.9				12.9
2031		12.8				12.8
2032		12.8				12.8
2033		12.7				12.7
2034		12.7				12.7
2035		12.7				12.7
2036		12.7				12.7
2037		12.7				12.7
2038		12.7				12.7
2039		12.7				12.7
2040		12.8				12.8
2041		12.8				12.8
2042		12.8				12.8
TOTAL						1,649.8
VAN						1,118.89
TASA DE DESCUENTO						7.50%
PIB 2018						23,000.80
Relación VAN/PIB						4.9%

COMPROMISOS CONTINGENTES			
Año	Cifras a Diciembre 2017		Total por año Compromisos Contingentes
	Proyecto Corredor Logístico	Proyecto Corredor Turístico	
2018	20.8	22.08	42.9
2019	21.8	23.99	45.7
2020	22.7	26.04	48.8
2021	23.8	28.11	51.9
2022	24.8	29.72	54.5
2023	25.8	31.50	57.3
2024	26.9	33.38	60.3
2025	28.1	35.44	63.5
2026	29.3	37.40	66.7
2027	30.6	39.70	70.3
2028	31.9	42.11	74.0
2029	33.2	44.77	78.0
2030		47.31	47.3
2031		50.10	50.1
2032			-
2033			-
2034			-
2035			-
2036			-
2037			-
2038			-
2039			-
2040			-
2041			-
2042			-
TOTAL	319.7	491.6	811.4
VAN	198.7	277.7	476.4
VAN/PIB			2.1%