

República de Honduras

SECRETARÍA DE FINANZAS

UNIDAD DE CONTINGENCIAS FISCALES

DICTAMEN No. 2 SOBRE LA VIABILIDAD DEL PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PALMEROLA

Tegucigalpa M.D.C 14 de diciembre de 2015

I. ANTECEDENTES

La Secretaría de Finanzas a los efectos de emitir opinión sobre los riesgos financieros y no financieros, las garantías y las contingencias fiscales conforme lo establece el Decreto No.143-2010 de la Ley de Promoción de la Alianza Público Privada y su reforma contenidas en el Decreto Legislativo No. 115-2014, ha revisado y analizado los documentos remitidos por COALIANZA, como ser: El Contrato de Concesión y sus anexos, el Modelo Económico Financiero y la Matriz de Riesgos del Proyecto AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PALMEROLA.

II. ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO

El proyecto Aeropuerto Internacional de Palmerola tiene como objetivo general mejorar las instalaciones de la base aérea de Palmerola, para convertirla en un aeropuerto de uso mixto (civil-militar) de categoría internacional, que sirva de puerta de entrada al país, que cumpla con los estándares y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de brindar la máxima seguridad y regularidad de las operaciones aéreas que permitan un crecimiento ordenado y sostenido de la demanda de tráfico aéreo en el largo plazo.

La inversión se realizará con los aportes provenientes del Gobierno de España, a través de los fondos del Programa de Reconversión de la Deuda y del Inversionista Operador Privado; con un aporte de los fondos del Gobierno de España de US\$53.7 millones y un aporte del privado por US\$87.0, y US\$22.8 millones de Cofinanciamiento a cargo del CONCEDENTE para un total de US\$163.5 millones.

El Contrato de Concesión responde a un esquema Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación, Mantenimiento y Transferencia, DFBOT (Design, Finance, Build, Operate and Transfer), fungiendo como concedente la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP); con un plazo de concesión de Treinta (30) años, contados a partir de la fecha de publicación del Contrato en el diario oficial La Gaceta, y con un plazo para la ejecución de obras no mayor de 24 meses.

III. ASPECTOS RELEVANTES.

a. Aumento en el monto de la inversión.

De acuerdo a la nueva documentación presentada por parte de COALIANZA, el monto de la inversión referencial aumentó de US\$136.4 millones a US\$163.6 millones; lo anterior obedece a un aumento del capital social por parte del inversionista en US\$4.4 millones, y un aumento de US\$22.8 de cofinanciamiento a cargo del Concedente.

	Sub Total	Esquema Original	Sub Total	Nuevo Esquema
Equity - Privado		82.7		87.1
Aporte del Estado		53.7		76.5
Fondos de Programa de Conversión de Deuda-España	53.7		53.7	
Cofinanciamiento Adicional Concedente			22.8	
Total		136.4		163.6

b. Cofinanciamiento Adicional - Subvención de Costo de Obras de Construcción.

De acuerdo al informe *"Análisis del Impacto y Estructuración Preliminar del Nuevo Escenario de Negociación con IASA"* presentado a COALIANZA por el grupo consultor Helios, quien partiendo de un escenario base en el cual el CONCESIONARIO adquiriese la operación del Aeropuerto de Toncontín, y de acuerdo con el Modelo Eco-Fin del proyecto, estimó que la utilidad que generaría el Concesionario por la operación en Tegucigalpa, hasta inicio de operaciones en el Aeropuerto de Palmerola (Ene-2019) sería aproximadamente de US\$22.8 millones.

El análisis anterior contemplo dos opciones de esquemas de financiación y responsabilidad sobre las obras:

- El Estado financia parte de las obras, con parte del canon de IASA.
- El Estado transfiere parte del canon de IASA al Fideicomiso del proyecto. (presumiblemente fideicomiso de infraestructuras) para la financiación de parte de las obras por parte del nuevo Concesionario.

El Grupo Consultor sugiere la segunda opción principalmente por ser más simple al:

- ✓ No variar el nivel de responsabilidad sobre la construcción del proyecto del nuevo Concesionario.
- ✓ No afectara la actual distribución de las obras y los acuerdos alcanzados con Ministerio de Economía y Competitividad de España, para el Programa de Conversión de Deuda 2007.
- ✓ No implicaría riesgo de sobrecostos para el Estado.

- ✓ No implicaría un nuevo actor en la construcción del aeropuerto, simplificando las comunicaciones entre los actores existentes y posibles problemas en la aceptación de las obras.

La cláusula 1.26 del contrato define el Cofinanciamiento como los aportes a cargo del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO, que se realizarán durante los tres (3) primeros años de ejecución del presente Contrato y serán abonados al Fideicomiso. El Cofinanciamiento corresponde a un monto total de veintidós millones ochocientos cincuenta y cuatro mil novecientos treinta y dos con 30/100 Dólares Americanos (US\$ 22,854,932.30) que será abonado mediante aportes anuales, según lo dispuesto en la Cláusula 9.13 y siguientes del presente Contrato.

La cláusula 6.7 indica que el CONCESIONARIO tendrá derecho a percibir el Cofinanciamiento por parte del CONCEDENTE, con la finalidad de ejecutar las Obras Obligatorias Iniciales en los términos y condiciones establecidos en la Cláusula 9.13 del presente Contrato.

La cláusula 9.13 párrafo segundo, establece que el Cofinanciamiento tiene por finalidad la oportuna ejecución de las Obras Obligatorias Iniciales a cargo del CONCESIONARIO, el cual incluye todos los desembolsos efectivos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en el Contrato, sin perjuicio de las demás obligaciones que el CONCEDENTE asuma en virtud del presente Contrato.

La cláusula 9.15 establece que El Cofinanciamiento se encuentra compuesto por el canon de concesión que recibe el Estado de Honduras por la concesión de los Aeropuertos de "Toncontín" (Tegucigalpa), "Golosón" (La Ceiba), "Juan Manuel Gálvez" (Roatán) y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula). En el caso que la asignación de los recursos provenientes de las concesiones mencionadas no se concrete, el CONCEDENTE podrá utilizar un endeudamiento externo por el monto del Cofinanciamiento o en todo caso, es el responsable de buscar los fondos necesarios para alimentar el Fideicomiso, quedando obligado a registrar anualmente en sus partidas presupuestarias, el monto necesario de acuerdo con lo establecido en el cronograma de desembolsos de Cofinanciamiento.

La cláusula 9.14 establece que el CONCEDENTE asegurará la disponibilidad del Cofinanciamiento en la cuenta correspondiente del Fideicomiso, de acuerdo a lo siguiente:

- a) US\$ 5,804,943.00 a la certificación del avance de obra de las Obras Obligatorias Iniciales de al menos cinco por ciento (5%) por parte del Supervisor de Obras;

- b) US\$ 8,264,626.90 a la certificación del avance de obra de las Obras Obligatorias Iniciales de al menos cuarenta por ciento (40%) por parte del Supervisor de Obras; y,
- c) US\$ 8,785,361.90 a la certificación del avance de obra de las Obras Obligatorias Iniciales de al menos setenta por ciento (70%) por parte del Supervisor de Obras.

De acuerdo al Memorándum del Despacho Ministerial de la Secretaría Finanzas, DM-149-2015 de fecha 05 de noviembre de 2015, se realizó una solicitud de incorporación de fondos al Presupuesto de Egresos e Ingresos de la República, para la subvención de capital al nuevo concesionario del Aeropuerto Palmerola con el propósito de financiar parte de las obras de construcción por un monto total de US\$22.8 millones distribuidos de la siguiente manera: 2016-US\$5.8 millones, 2017-US\$8.25 millones y 2018-US\$8.8 millones; lo anterior como una decisión conjunta entre el Ministro de INSEP y los Comisionados de COALIANZA para que dichos fondos sean incorporados directamente al fideicomiso, en caso de llevarse a cabo la firma de la concesión.

En respuesta a lo anterior y de acuerdo a Memorándum de la Dirección General de Presupuesto, No. 1080-DGP-AE, donde informa que no es posible la incorporación de los US\$5.8 millones del 2016, en vista que los recursos recaudados por concepto de Canon por Concesiones, ya están incorporados en el presupuesto financiando el gasto presupuestado para 2016, y que los ajustes se realizaran en la ejecución 2016 re direccionando recursos, a fin de mantener el equilibrio presupuestario.

CONCLUSIÓN

La inversión referencial del proyecto de acuerdo a las estimaciones en el modelo financiero es de US\$163.6 millones, lo que representa un aumento de L27.2 millones con respecto a lo analizado en el Primer Dictamen realizado por la Unidad de Contingencias fiscales de la SEFIN, dicho incremento es cubierto por un aumento del capital social por parte del inversionista de US\$6.0 millones, y un incremento de US\$ 22.8 millones como aporte de la Concedente.

De acuerdo a las cláusulas 9.13 a la 9.17 del Contrato de Concesión, el Estado utilizará un porcentaje del Canon que percibirá de los Aeropuerto de Toncontín, San Pedro Sula, Roatán y la Ceiba durante un periodo de tres años (5% para el primer año, 40% para el segundo año y 70% para el tercer año), los que deberán totalizar US\$22.8 millones. El contrato establece que en caso de no poder percibir los montos antes indicados, el Estado de Honduras deberá proceder a identificar los fondos mediante endeudamiento externo u otro mecanismo para cumplir con las obligaciones adquiridas. En ese sentido, El Estado para hacer frente a dichas obligaciones enmarcadas en este contrato, deberá ajustar sus

c. Transporte.

La cláusula 8.10 indica que a la fecha de inicio de la Explotación del Aeropuerto de Palmerola, el CONCEDENTE deberá proveer, directamente o a través de un tercero, un servicio de transporte público (cobrado al usuario) que conecte la ciudad de Tegucigalpa con el Aeropuerto de Palmerola. El CONCESIONARIO estará obligado a brindar las facilidades necesarias en el Aeropuerto de Palmerola que permita la prestación de dicho servicio público.

CONCLUSIÓN

La Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos en su condición de CONCEDENTE, deberá llevar a cabo de manera diligente los procesos necesarios para facilitar la implementación de un proyecto de transporte público, que esté en funcionamiento previo al inicio de la prestación de los servicios en el Aeropuerto Internacional de Palmerola, junto con las previsiones presupuestarias necesarias (si se requiere) para asegurar la viabilidad del mismo.

d. Costos por incumplimiento en el cese de operaciones comerciales del Aeropuerto Toncontín por parte del Concedente.

Las cláusulas 8.38 y 8.39 establecen que a partir de la suscripción del Acta de Recepción de Obras de las Obras Obligatorias Iniciales, para dar inicio a la Explotación del Aeropuerto de Palmerola, el CONCEDENTE directamente y/o a través de la Asociación Hondureña de Aeronáutica Civil, deberá efectuar todos los trámites y gestiones respectivos para finalizar todas las operaciones aeroportuarias de índole comercial de vuelos nacionales e internacionales que se lleven a cabo en el Aeropuerto de Toncontín, el cual deberá cumplirse en un plazo máximo de noventa (90) Días Calendario. A la fecha las negociaciones con Inter Airport no han culminado, cabe destacar, que cualquier obligación que se adquiera en el proceso de negociación es considerado con un contingente.

En caso de incumplimiento de las obligaciones establecidas en la cláusula anterior por parte del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO tendrá derecho a una compensación por parte del CONCEDENTE equivalente a Ochocientos Mil con 00/100 de Dólares Americanos (US\$ 800,000.00) mensuales por concepto de indemnización por el retraso de inicio de la Explotación del Aeropuerto de Palmerola.

En caso que el CONCEDENTE no cumpla con pagar dicha compensación, dentro de los primero treinta (30) Días Calendario contados de generada la obligación por parte del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO podrá proceder a invocar la Terminación de conformidad con lo establecido en el Capítulo XV del Contrato, lo cual conllevaría compensaciones al Concesionario.

IV. DICTAMEN

Conforme a lo establecido en el Decreto 115-2014, de fecha 26 de diciembre de 2014, la Secretaria de Estado en el Despacho de Finanzas **AUTORIZA** a continuar con el proceso para la adjudicación del proyecto denominado **Aeropuerto Internacional de Palmerola**, por lo cual se emite el correspondiente Dictamen No.2.

Previo a la firma del contrato final, se debe remitir la siguiente información para la emisión del Tercer Dictamen, según lo establecido en el Reglamento de la Unidad de Contingencias Fiscales, Acuerdo Ministerial 547-2015, de la Secretaría de Finanzas:

- ✓ Contrato Negociado
- ✓ Modelo Económico Financiero del postor
- ✓ Matriz de Riesgo

Sin otro particular aprovecho la ocasión para reafirmar a usted las muestras de mi consideración y estima.

MBA, WILFREDO CERRATO RODRIGUEZ
Secretario de Estado

