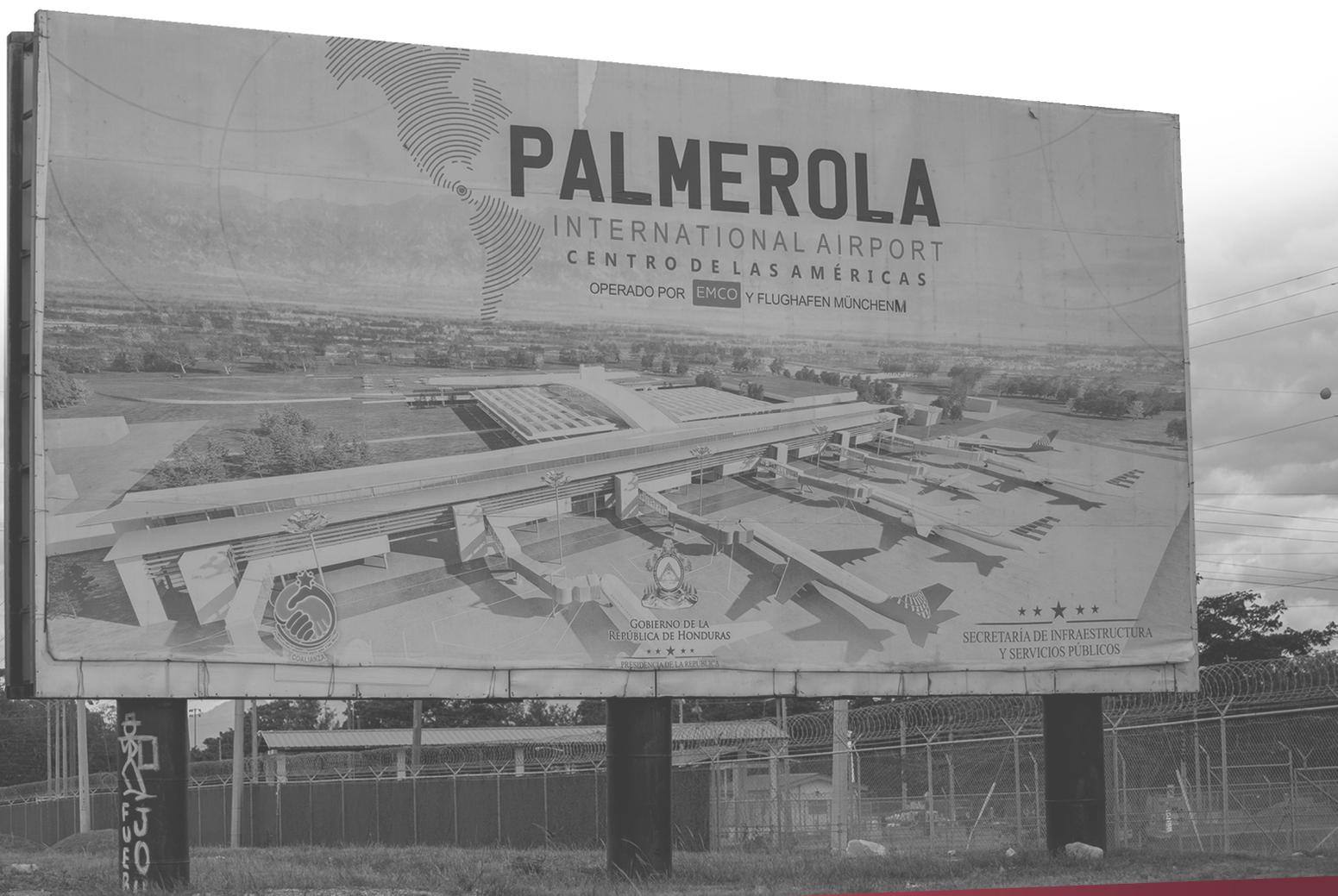


# Inconsistencias en el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional de Palmerola

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL CNA**  
**Agosto, 2020**



## ÍNDICE

<b>I. Introducción</b> .....	1
<b>II. Análisis del Decreto Legislativo n.º 71-2016</b> .....	2
<b>III. Exoneraciones del contrato de concesión del aeropuerto Palmerola</b> .....	2
<b>IV. Análisis de las cláusulas de equilibrio económico-financiero y del canon del contrato de concesión</b> .....	5
4.1 Equilibrio económico-financiero.....	5
4.1.1 Cláusula 9.21.....	5
4.1.2 Cláusula 9.22.....	5
4.2 Canon.....	7
4.2.1 Cláusula 9.22.....	7
<b>V. Análisis del Decreto n.º 159-2019</b> .....	9
<b>VI. Datos de interés</b> .....	11
<b>VII. Conclusiones</b> .....	12
<b>VIII. Anexos</b> .....	14

## I. Introducción

El Consejo Nacional Anticorrupción (CNA) como instancia de sociedad civil dedicada al combate y prevención de la corrupción en Honduras, ha tomado a bien realizar un análisis sobre los aspectos más relevantes del contrato de concesión relacionado con el Aeropuerto Internacional de Palmerola, dentro del cual, se lograron constatar una serie de irregularidades contenidas en ciertas disposiciones y cláusulas que desde cualquier óptica, se interpretan como un listado de beneficios que vendrían a favorecer únicamente al concesionario PIA, afectándose claramente los intereses del Estado de Honduras.

En este documento, se explicará cómo desde el Congreso Nacional de Honduras, con el visto bueno del Poder Ejecutivo, fueron aprobados diversos decretos para legitimar un contrato de concesión que representa un riesgo para las finanzas del Estado.

Cabe resaltar que a través de este informe, el CNA no pretende oponerse a la construcción de un nuevo aeropuerto, dado que la población ha ido aumentando y se necesita generar condiciones propicias para incentivar el turismo, sin embargo, el Estado, en conjunto con un pequeño grupo del sector privado, ha celebrado contratos con una vigencia por más de 30 años, donde estos inversionistas absorben los beneficios inmediatos y duraderos de dicha construcción.

En tal sentido, se consideró oportuno exponer este informe a la ciudadanía a fin de que se conozcan las negociaciones desiguales que va en contra de los intereses del Estado, mismas que son gestadas por los padres de la patria y que desde el Congreso Nacional someten al país a un riguroso compromiso sujeto a cláusulas que proveen un total beneficio para el concesionario, impidiendo que el Estado de Honduras pueda optar a mejorar su condición en dicho contrato.

## **II. Análisis del Decreto Legislativo n.º 71-2016**

El 15 de junio de 2016, se publica en el *Diario Oficial La Gaceta*, el Decreto Legislativo n.º 71-2016, el cual es contenido del contrato de concesión, diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Palmerola de la República de Honduras.

Bajo esta disposición, se decreta aprobar el contrato en mención, mismo que fue celebrado el 31 de marzo de 2016 entre el Estado de Honduras, a través de la Comisión para la Promoción de Alianza Público Privada (COALIANZA) como estructurador, entre la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), como concedente, y entre la sociedad mercantil de propósito especial denominada: *Palmerola International Airport*: sociedad anónima de capital variable como concesionaria en los términos aprobados por el presidente de la república en Consejo de Secretarios de Estado mediante el Decreto Ejecutivo n.º 016-2016, publicado el 17 de marzo de 2019 en el *Diario Oficial La Gaceta*.

Una vez publicado este decreto en dicho diario, se torna en la ley, originando el aspecto sobre la validez legal, donde el Estado de Honduras asume su rol de concedente, aceptando tácitamente diversas condiciones que resultan desfavorables para el país. A partir de esta situación, puede considerarse la apariencia de un marco de legalidad, no obstante, eso no limita al CNA a verter sus respectivas valoraciones, ya que desde el hemiciclo legislativo se dio vida a un contrato, el cual está disfrazado con esperanza y futuro para la nación, pero que pone en riesgo el erario público, ya que lo sirve en bandeja de plata a los inversionistas de este proyecto, que al fin y al cabo, son comerciantes que viven de los negocios netamente lucrativos.

## **III. Exoneraciones del contrato de concesión del aeropuerto Palmerola**

Como antecedente al contenido de las exoneraciones fiscales, se debe mencionar que el lunes 30 de diciembre de 2013, se publicó el Decreto Legislativo n.º 278-2013, en el cual se creó la Ley de Ordenamiento de las Finanzas Públicas, Control de las Exoneraciones y Medidas de Antievasión, misma en la que se hace referencia a la eliminación de todas las exoneraciones, con unas pequeñas salvedades, pero es a través del contrato de concesión estipulado en el Decreto Legislativo n.º 71-2016 de la página 68 en la cláusula 9.30 que se

determina lo siguiente:

La exoneración del impuesto sobre ventas será aplicable a la importación y compra local de bienes y servicios, así como a los impuestos selectivos al consumo y derechos arancelarios que graven la importación de bienes y servicios para la construcción y equipamiento del proyecto. Esta exoneración tendrá validez únicamente para la etapa de construcción y equipamiento del aeropuerto.

Por otro lado, en caso de que el régimen de exoneración del impuesto sobre ventas no resulte aplicable al presente contrato, el concesionario podrá ajustar la tarifa del pasajero internacional contenida en su propuesta económica, considerando un incremento de tres con 00/100 dólares americanos (US\$ 3.00).

No obstante, en la cláusula anterior, 9.27, se hace alusión a lo siguiente:

El concesionario estará sujeto a la legislación tributaria nacional y municipal que le resulte aplicable, debiendo cumplir con todas las obligaciones de naturaleza tributaria que correspondan al ejercicio de su actividad. El concesionario estará obligado, en los términos que señalen las leyes y disposiciones aplicables, al pago de todos los impuestos, contribuciones y tasas que se apliquen, entre otros, a los bienes de la concesión o los que se construyan o incorporen a la misma, ya sean dichos tributos administrados por el Gobierno nacional, regional o municipal.

El último extremo antes expuesto, resulta contradictorio a lo que las cláusulas sobre exoneración ya regulan, en cuanto a las etapas de construcción y de equipamiento que se fijaron como debidamente exoneradas.

Es importante destacar que la fecha del contrato de concesión se encuentra bajo el Decreto Legislativo n.º 71-2016 del 15 de junio de 2016, sin embargo, el 15 de abril de 2016, se publicó el Decreto Legislativo n.º 30-2016, mismo que contiene la exoneración de impuestos y derechos a los proyectos del Centro Cívico Gubernamental y del Aeropuerto Internacional de Palmerola.

Este ajuste se realiza antes de la publicación del contrato de concesión, lo que podría considerarse como un plan preconcebido que se fue ajustando a favor del concesionario, previo a su publicación. Este decreto en mención, se realizó bajo el siguiente considerando:

Que el Decreto n.º 278-2013, aprobado el 21 de diciembre de 2013, entró en vigencia a partir del 1 de enero de 2014, derogó la gran mayoría de las franquicias aduaneras, exoneraciones y exenciones reconocidas en favor de los tres poderes del Estado, incluyendo las Fuerzas Armadas, instituciones descentralizadas y empresas estatales, dejando vigentes las enlistadas

expresamente en la citada ley.

Es decir, fue de pleno conocimiento del Congreso Nacional, que existe esta limitante de generar exoneraciones, ya que lo que se busca es regularlas, y, aunque el contrato exonere únicamente el proceso de construcción y equipamiento de Palmerola, el Decreto n.º 30-2016, contraviniendo el decreto anteriormente desarrollado, permite y habilita la exoneración de la administración y el mantenimiento durante la vida del proyecto de Palmerola, dicho de otra manera, este proceso desde la construcción de los cimientos, el equipamiento, la administración y el mantenimiento quedan exonerados de ciertos impuestos durante la vida de este. Por su parte, el siguiente considerando «justificativo» determina:

Que algunas imposiciones tributarias sobre proyectos cuyo beneficiario final lo son las instituciones públicas del Estado de Honduras, imponen cargas financieras que encarecen los precios y costos que el Estado de Honduras debe pagar a inversionistas de operadores privados bajo procesos de contratación de asociación público privado, como ser los denominados: «Centro Cívico Gubernamental», «Aeropuerto Internacional de Palmerola», «Sistema Nacional de la Propiedad», «Tecnologías de la Información», «Registro Vehicular», «Centros de Inspección Vehicular, Placas y Multas de Tránsito», entre otros.

Por último y más importante, se estipula:

Las inversiones realizadas bajo modalidades de alianzas público-privadas, ya sean en infraestructura pública como en otros servicios, pueden otorgarse a la administración de Inversiones de Operadores Privados, sin que estos aumenten sus costos para el Estado de Honduras o a los ciudadanos que se benefician de la infraestructura y servicios habilitados antes mencionados, debido a las cargas fiscales que encarecen los proyectos y los medios para financiar los mismos.

Bajo esta justificación es que se tomó a bien exonerar la vida del proyecto de Palmerola y el Centro Cívico Gubernamental. En tal sentido, se considera una condición sumamente ventajosa para los inversionistas y desfavorable para el Estado, quien, pese a ser el inversionista mayoritario en este proyecto, está cediendo los beneficios tributarios y privándose de recaudar más fondos para las arcas públicas.

## **IV. Análisis de las cláusulas de equilibrio económico-financiero y del canon del contrato de concesión**

### **4.1 Equilibrio económico-financiero**

Mediante el oficio PIA-GASPS-153-2020, el señor Lenir Alexander Pérez Solís en su condición de representante legal de PIA, manifiesta que debido a la drástica caída en el tráfico de pasajeros por las implicaciones de la pandemia a nivel mundial y del impacto negativo al sector turístico, deja expuesto y en graves problemas financieros que afectan la viabilidad del proyecto. Se menciona una reducción de pasajeros de un millón ciento cuarenta y nueve personas durante los doce primeros años de operación del proyecto, lo que implica una reducción del 29 % de los esperados según el vigente modelo financiero.

Además, se menciona que conforme al análisis financiero efectuado, el proyecto requiere de un ingreso adicional a lo establecido en el contrato de por lo menos cincuenta y un millones trescientos mil dólares (USD 51,300,000.00). El escenario anterior podría estarse contemplando en la cláusula del contrato de concesión correspondiente al equilibrio económico-financiero:

#### **4.1.1 Cláusula 9.21**

Las partes declaran su compromiso de mantener durante el *plazo de la concesión*, el equilibrio económico financiero de este. En tal sentido, las partes reconocen que, a la fecha de suscripción del contrato, se encuentran en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidad y riesgos asignados a las partes.

#### **4.1.2 Cláusula 9.22**

El presente contrato estipula un mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico-financiero, al cual tendrán derecho el concesionario y el concedente en caso que la concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente, debido a cambios en las leyes y disposiciones aplicables únicamente en materia de Alianza Público Privada (APP), en la medida que tenga exclusiva relación con aspectos económico-financieros vinculados a la variación de costos/gastos y/o ingresos del concesionario, relacionados a la construcción y/o prestación de los servicios aeroportuarios básicos y servicios aeroportuarios de asistencia.

El equilibrio económico-financiero será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de costos relacionados a la construcción o a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos y los servicios aeroportuarios de asistencia. Cualquiera de las partes que considere que el equilibrio económico-financiero de la concesión se ha visto afectado exclusivamente por las causas señaladas, podrá invocar su restablecimiento, proponiendo por escrito y con la suficiente sustentación las soluciones y procedimiento a seguir para su restablecimiento.

El restablecimiento del equilibrio económico-financiero se efectuará con base en el estado de ganancias y pérdidas auditadas por el concesionario del ejercicio anual en el que se verifiquen las variaciones de costos/gastos y/o ingresos anteriormente referidos, asimismo, a su impacto directo debidamente comprobado. Sin perjuicio de ello, el concedente o las autoridades gubernamentales podrán solicitar más información que sustente las variaciones señaladas.

Queda claro que el contrato contempla este tipo de situaciones, por lo que el Estado de Honduras debería llegar a un arreglo beneficioso a sus intereses en las negociaciones que sostenga con el concesionario, debido a que el valor reclamado corresponde a una reducción hipotética e incierta en el modelo financiero actual resultante por la disminución de pasajeros proyectada en un 29 % de los próximos doce años.

Es probable que en el caso de efectuarse un pago al concesionario, se debería efectuar de forma anualizada y no en pagos superiores a este período de tiempo —según lo estipulado en el tercer párrafo de la cláusula 9.22 del contrato, donde se manifiesta que «el restablecimiento del equilibrio financiero se efectuará con base en el estado de ganancias y pérdidas auditado del ejercicio anual»— y además, realizar la efectiva actualización de los datos estadísticos correspondientes al número de pasajeros, para establecer si efectivamente la caída internacional de estos se mantiene en el transcurso de los doce años.

Esta es una cláusula existente en el contrato de concesión originario, sin embargo, no existe una cláusula que obligue expresamente el pago monetario de esa cantidad exigida por PIA, no obstante, mediante el mecanismo de negociación mencionado por el concesionario, surge la posibilidad de que en ambas partes, en apego a «sostener el equilibrio financiero del concesionario», se produzcan los siguientes escenarios:

- a. Que se amplíe la concesión por más años.
- b. Proveer de más exoneraciones al concesionario.
- c. Readecuación del pago de canon al Estado de Honduras, a partir de una cifra de

- pasajeros mínima, que sea superior a la pactada en el contrato (600,000+).
- d. Que se brinde concesión de la administración y operación del resto de los aeropuertos de Honduras.

## 4.2 Canon

Siguiendo un orden de ideas en este documento, se identificó con relevancia, lo concerniente al pago en concepto de canon<sup>1</sup>, como una situación totalmente favorable al concesionario, donde el Estado de Honduras, queda en una desventaja significativa porque se limita de manera inconsistente la percepción de dicho ingreso, y será PIA quien al final obtenga un beneficio. A continuación, se desarrolla el análisis a la cláusula en el contrato de concesión:

### 4.2.1 Cláusula 9.22

El concesionario se compromete a asegurar el pago del canon ofertado que corresponde al pago a favor del concedente por un monto equivalente al 10 % de los ingresos brutos por concepto de la tarifa de salida de pasajero internacional, formulado como parte de su propuesta económica presentada por el adjudicatario.

Dicho pago será efectuado por parte del concesionario en el período fiscal siguiente, en caso de que la demanda anual de pasajeros haya superado una cifra equivalente a seiscientos mil pasajeros internacionales de salidas anuales por la explotación del aeropuerto de palmerola, y aplicará únicamente sobre los ingresos brutos generados por los pasajeros internacionales de salida que superen la cifra equivalente estipulada en la presente cláusula.

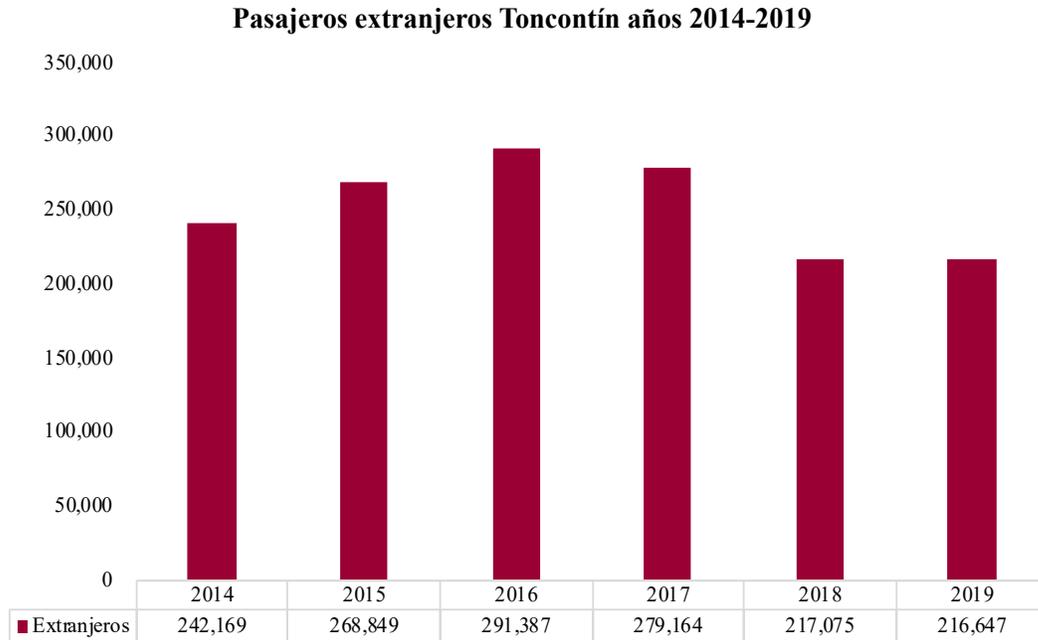
En caso de que la demanda anual de pasajeros disminuya por debajo de la cifra indicada en el párrafo anterior, el pago correspondiente al canon a favor del concedente no será efectuado en el período fiscal siguiente.

Al analizar de manera más amplia la cláusula anterior, se observa que se establece el pago de canon del 10 % al Estado de Honduras, al superar la cifra de seiscientos mil pasajeros internacionales anuales; esta cláusula contractual es completamente desfavorable y representa un mal negocio para las finanzas públicas, ya que esta cifra de pasajeros es extremadamente difícil de alcanzar en el corto plazo. Como referencia, si analizamos con base en el período de los últimos seis años, el flujo de pasajeros internacionales del Aeropuerto Internacional de

---

<sup>1</sup> El canon constituye el precio que se debe abonar a cambio del arrendamiento rústico de un inmueble y la cantidad que se debe aportar al Estado de manera periódica por una determinada concesión

Toncontín, observamos que individualmente por cada año no fue posible alcanzar la mitad de pasajeros extranjeros en relación a la cifra mínima establecida en el presente contrato, tal y como se muestra a continuación:

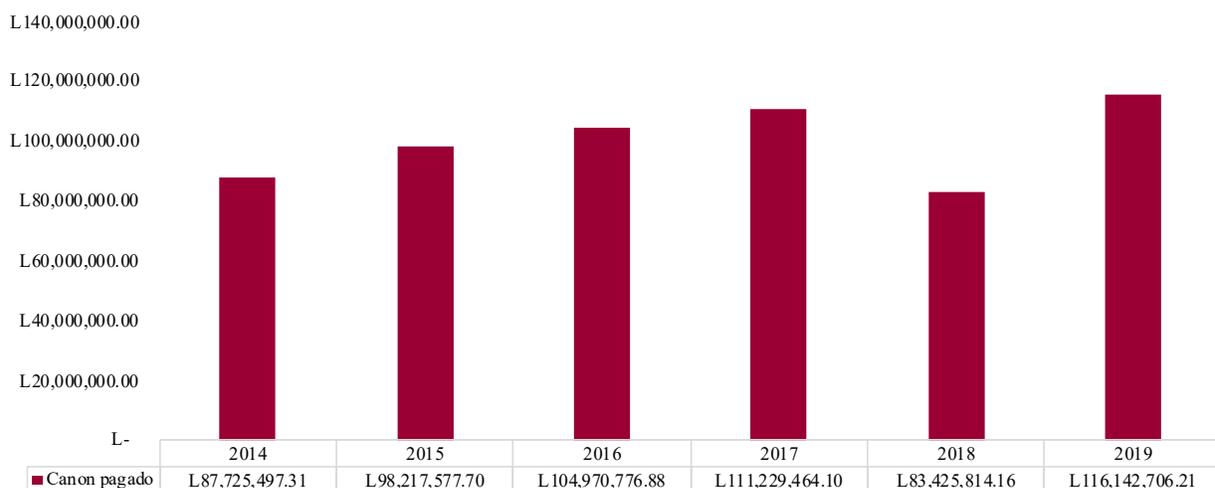


**Fuente:** Elaboración propia con datos de los informes de actividades anuales de la Superintendencia de Alianzas Públicas Privadas (SAPP).

Según proyecciones establecidas, se menciona que el flujo de pasajeros en el aeropuerto de palmerola aumentaría en un 3 % anual; sería hasta dentro de veintiocho años que el Estado de Honduras comenzaría a recibir ingresos por concepto de canon, lo que claramente resulta una negociación sumamente desfavorable para los intereses públicos.

Hay que tomar en consideración que el actual concesionario del aeropuerto de Toncontín solamente en los últimos seis años ha pagado al Estado, por concepto de canon, un total de seiscientos un millón setecientos once mil ochocientos treinta y seis lempiras con treinta y seis centavos (L 601,711,836.36), tal y como se muestra a continuación:

**Canon pagado al Estado de Honduras por el Aeropuerto Toncontín  
años 2014-2019**



**Fuente:** Elaboración propia con datos de los informes de actividades anuales de la Superintendencia de Alianzas Públicas Privadas (SAPP)

Es importante destacar que el canon reconocido al Estado de Honduras en esta concesión, corresponde al 10 % anual de los ingresos brutos, únicamente por pago de tarifa de salida de pasajeros, cuando excedan los 600,000 al año. La concesión vigente paga 34.4 % de todos los ingresos percibidos trimestralmente.

### V. Análisis del Decreto n.º 159-2019

Es importante iniciar mencionando que el Congreso Nacional aprobó el contrato de concesión diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Palmerola de la República de Honduras, contenida en el Decreto n.º 71-2016 del 2 de julio de 2016 y publicado en el *Diario Oficial La Gaceta*, el 15 de junio de ese mismo año. El decreto en mención en este apartado es el n.º 159-2019, el cual consiste en una tercera adenda al decreto originario, esto es, el n.º 71-2016.

Aquí se refleja el cambio total a las reglas consagradas en el primer contrato de concesión, esta tercera adenda es la última hasta la fecha, y es aquí donde haciendo alusión a un acuerdo de entendimiento que se generaron las diferentes condiciones conciliadas en favor del concesionario. En primer lugar, se iniciará analizando los considerandos del Decreto n.º 159-2019. Con base en los considerandos se establece:

Aprobar en todas y cada una de sus partes la modificación y adición de la cláusula contractual a la adenda número tres, acuerdo de modificación al contrato de concesión del proyecto denominado: «Diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Palmerola de la República de Honduras»; suscrita entre la sociedad mercantil de propósito especial denominada Palmerola International Airport, sociedad anónima de capital variable y el Estado de Honduras, representando por la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) en su condición de concedente.

Y se decretó:

- a.** Que la empresa concesionaria *Palmerola International Airport, S.A. de C.V.*, según notas identificadas bajo los números PIA-GASPS-061-2019 del 9 de abril de 2019 y PIA-GASPS-108-2019, ha solicitado la modificación de cláusulas contractuales contenidas en el contrato de concesión y sus acuerdos, basado en la afectación de las garantías otorgadas a los acreedores permitidos, originada por el no inicio de explotación en la fecha establecida del contrato, así como otros temas que han provocado variaciones en el cronograma inicial y que son lógicos y congruentes en proyectos de esta naturaleza, debido a la cantidad de entes involucrados.
- b.** Que la concesionaria solicitó ante el concedente, es decir, ante la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), que se autorizara la opción de presentar fianzas y no garantías bancarias como se establece en el contrato.
- c.** Que en el acuerdo de entendimiento y aceptación referente a la modificación de cláusulas al contrato de concesión, se establece la finalización de las operaciones de vuelos internacionales del aeropuerto Toncontín y que, en caso de no llevarse a cabo la finalización de dichas operaciones, el concesionario podrá invocar la terminación del mismo.
- d.** Que el concedente, en virtud de que la operación del aeropuerto de Palmerola no se iniciara en la fecha originalmente establecida, ha realizado el estudio técnico y financiero demostrando la necesidad que el aeropuerto de Toncontín permanezca en operaciones para vuelos nacionales e internacionales hasta que inicien oficialmente por parte del aeropuerto Internacional de Palmerola.
- e.** Que basándose en los criterios de economía, eficacia y efectividad y en las conclusiones del estudio antes mencionado, en el cual se ha determinado recomendar no someter a procesos de concesionamiento el aeropuerto de Toncontín, ya que la

operación únicamente para vuelos nacionales no resulta rentable para ningún operador aeroportuario y se hace necesario formar los equipos de transición pertinentes tanto financieros, técnicos como legales una vez sea autorizado el decreto correspondiente. Es recomendable otorgar la operación y mantenimiento del aeropuerto de Toncontín y sus áreas afectadas para vuelos nacionales, al concesionario: *Palmerola International Airport*, hasta que finalice el plazo de concesión de este último.

- f. El concedente autoriza al concesionario, de acuerdo al estudio técnico y financiero de viabilidad del aeropuerto de Toncontín que ha realizado la operación y el mantenimiento de dicho establecimiento para vuelos nacionales e internacionales y demás áreas en iguales o mejores condiciones y de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en este contrato así como su mantenimiento hasta que entre en operaciones aeroportuarias el Aeropuerto Internacional de Palmerola, la concesionaria *Palmerola International Airport, S.A. de C.V.* asume la totalidad de esta obligación, una vez que se haya finalizado la concesión actual con la empresa *Inter Airports, S.A.*, el concesionario PIA, S.A. DE C.V. deberá presentar al concedente en un plazo no menor a seis meses previos a la finalización de la actual concesión de Toncontín, toda la documentación que acredite la capacidad técnica, jurídica y financiera que cumpla con la normativa vigente para el otorgamiento por parte del Estado de Honduras de las actividades antes mencionadas.

## VI. Datos de interés

**El costo inicial del aeropuerto de Palmerola era de US\$ 163 millones: cantidad que se dividía de la siguiente manera:**



## **VII. Conclusiones**

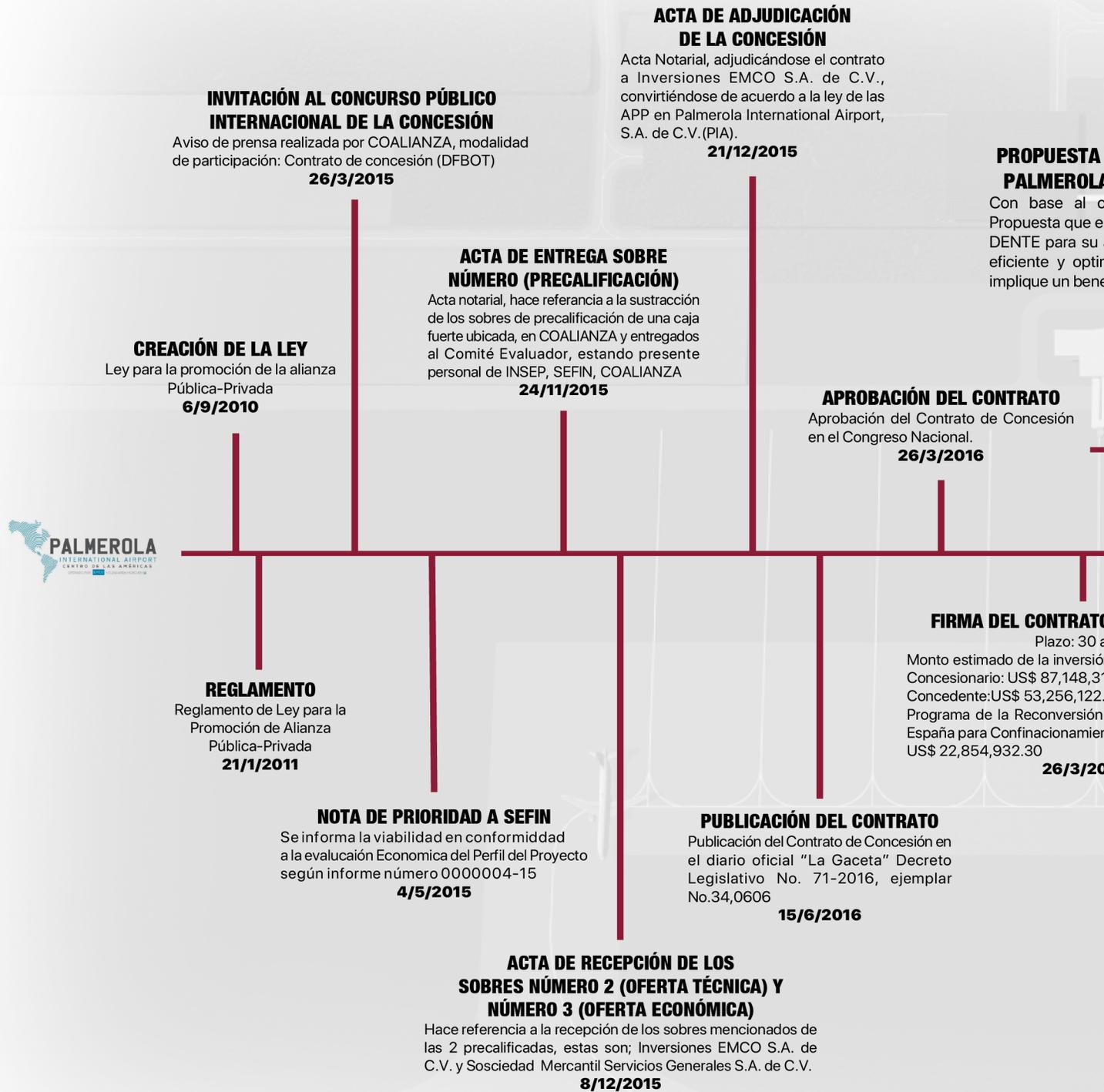
- a.** Es evidente que del estudio a la concesión, las adendas y pactos que fueron celebrados previo a la publicación del contrato en mención, se gestaron condiciones que son ampliamente favorables para los inversionistas, ya que el Estado de Honduras asume la mayor cantidad del costo del proyecto, asimismo, el canon no supone un ingreso suficiente o favorable para el Estado, lo que evidencia negligencia convencional, al tenor de la cláusula 10.6, donde se establece que el concedente se hace responsable del mantenimiento, rehabilitación y mejora de las obras viales de acceso al aeropuerto de palmerola. Este hecho acarrea la imposición de mayores gastos versus los ingresos bajos y condicionados a eventos inciertos, bajo un mecanismo acomodado en favor únicamente del concesionario.
- b.** Por lo anteriormente descrito, se puede deducir que el Estado no percibirá grandes sumas de recursos económicos, debido a la mala negociación realizada en este contrato de concesión; sumado a lo anterior, hay que mencionar que por medio del Decreto Legislativo n.º 30-2016 del 16 de abril de 2016, se le otorgó al concesionario una exoneración de impuestos.
- c.** Como se logró apreciar en el desarrollo del informe en lo que respecta al canon, al no superarse la surrealista cantidad mínima de pasajeros internacionales de manera anual, el Estado de Honduras no percibirá ingresos en concepto de canon alguno dentro de dicho período. Esta cláusula se sujeta directamente a la capacidad y a los logros que pueda producir el concesionario, pero con riesgo de pérdida únicamente para el concedente (Estado de Honduras).
- d.** Genera preocupación que se esté atentando contra la seguridad jurídica, en virtud de que, sin llevarse a cabo un proceso de licitación, tal como lo manda el artículo 11 del reglamento de la Ley de Promoción de las Alianzas Público-Privadas, se otorgó de manera directa al concesionario PIA, la operación «temporal» del Aeropuerto Internacional de Toncontín, bajo sospecha de que aún se desconoce si PIA presentó la documentación que acredite la capacidad técnica, jurídica y financiera que cumpla con la normativa vigente para dicho otorgamiento, con los seis meses de antelación, como lo solicita la cláusula 8.38 del contrato, tal como se adecuó en la tercera adenda.
- e.** Asimismo, se observan prácticas ciertamente «colusorias» desde la óptica que permiten apreciar disposiciones aprobadas con la suficiente antelación

para proveer al concesionario los respectivos escenarios de ventaja.

- f.** Uno de los puntos a destacar, es la preparación de condiciones preferenciales para que el concesionario PIA pudiera tener preminencia para la operación de Toncontín, una vez que finalizara el contrato de concesión actual. Dicha disposición consta en el acuerdo de entendimiento de modificación de cláusulas, aprobado mediante el PCM 041-2016, mismo que se complementa con «estudios técnicos que se amparan en criterios de factibilidad, economía y eficiencia», los cuales evidencian que no es recomendable iniciar procesos para concesionar dicha operación y que sugiere el otorgamiento directo al concesionario PIA.
- g.** Por otro lado, también se observó que a pesar de las disposiciones que en materia tributaria advierten de la prohibición de exoneraciones fiscales —Decreto Legislativo n.º 278-2013—, meses antes de la publicación del contrato de concesión, ya se había publicado el Decreto Legislativo n.º 30-2016 que otorga al concesionario, exoneraciones fiscales durante la vida del proyecto, argumentando que algunas imposiciones tributarias sobre proyectos, cuyo beneficiario final lo son las instituciones públicas del Estado de Honduras, deben ser exoneradas para «evitar el encarecimiento de los costos», sin embargo, el concedente aportó mayor parte del capital incluyendo aumentos a su parte, lo que significa una elevación en los costos finales pero cargados para el Estado de Honduras.
- h.** En definitiva, de acuerdo con expertos entrevistados, el Estado de Honduras está invirtiendo US\$ 125 millones versus los US\$ 87 millones por parte de los inversionistas que se quedarán con el 69.4 % de las ganancias obtenidas, y ahora se encuentra en posible negociación un monto que asciende a US \$ 51 millones proyectados por la concesionaria.

## VIII. Anexos

### Diagrama de línea de tiempo de la creación de la concesión de *Palmerola International Airport (PIA)*



Elaboración propia con datos obtenidos de la ficha técnica del Sistema de Inform

### **PALMERA UN PUNTO ESTRATÉGICO PARA LA ZONA DEL AMATILLO**

El presidente Juan Orlando Hernández afirmó hoy que el Aeropuerto Internacional de Palmerola, que está en proceso de construcción, en su parte logística servirá como principal puerto de embarque de las mercaderías de El Salvador y Nicaragua con la implementación de la Zona de Empleo en El Amatillo (Goascorán, Valle).

**24/10/2017**

### **ESTIMACIONES DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO IATA**

Según estimaciones de la IATA, la pandemia ocasionará una reducción de 1,149,000 pasajeros en los primeros doce años de operación, lo que implica una disminución del 29% de los modelos financieros vigentes.

Por lo que se requiere un ingreso adicional de USD \$ 51,300,000.00 para establecer negociaciones según el capítulo XVI del Contrato de Concesión para un arreglo directo en un plazo no mayor a 6 meses desde la presentación del oficio al SAPP.

**6/7/2020**

### **DE MEJORAS AL PROYECTO A INTERNACIONAL AIRPORT**

Contrato en el art. 1.71 Mejoras; el Concesionario formule al CONCE- arprobación, en procurar hacer más ar el desarrollo del proyecto que oficio para el estado y sus usuarios.

**5/7/2016**

### **CIERRE FINANCIERO**

Crédito Sindicado con Banco Atlantida por USD \$ 69.5 millones más aumento de Capital Social con un Total: USD \$78.5 millones (90% Inversión Referencial). Otras instituciones financieras; BANPAIS PROMERICA St. Georges Bank, BANRURAL y AFP Atlántida.

**17/8/2017**

### **DE CONCESIÓN**

ños  
n:US\$ 163,259,367.00  
1.90  
60  
de la Deuda Honduras  
nto del Concedente:

**2016**

### **INICIO DE OBRAS**

Inicio de la construcción y obras civiles en la ciudad de Comayagua a 81.3km desde el Aeropuerto Internacional de Toncontín en Tegucigalpa.

**5/12/2016**

### **OFICIO DE COMUNICACIÓN DE PERJUICIO**

El representante legal de PIA, Lenir Pérez Solíz, comunica al Ing. Leo Castellón, presidente del superintendencia Alianza Público-Privado SAPP, que existe un perjuicio sobre la drástica caída de pasajeros por el cierre de los aeropuertos por la pandemia.

**29/6/2020**

### **ACUERDO DE APROBACIÓN Y ACEPTACIÓN DE MEJORAS**

Cambio de ubicación de terminal, construcción de 2 mangas adicionales a las 4 ya contempladas como obras del CONCEDENTE y la reubicación y/o reconstrucción de las instalaciones de la Fuerza Aérea Hondureña.

**14/9/2016**

ación y Seguimiento de Obras y Contratos de Supervisión (SISOCS), entre otros.



**Descripción:** Imagen digitalizada del proyecto de *Palmerola. International Airport* en la ciudad de Comayagua.