



REPÚBLICA DE HONDURAS

PROGRAMA NACIONAL DE PROMOCIÓN DE INVERSIONES

OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN SECTOR INFRAESTRUCTURA

Honduras is Open for Business

Abril, 2011

CONTENIDO

I.	Honduras: Retomando el Camino Hacia el Crecimiento y el Desarrollo	1
A.	Estado Actual y Oportunidades de Inversión en Infraestructura	1
II.	Facilidades Portuarias.....	2
A.	Situación Actual de Puerto Cortés.....	2
B.	Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés	4
III.	Infraestructura Vial	6
A.	Evolución del Subsector de Infraestructura Vial.....	7
B.	Los Principales Corredores Viales.....	7
C.	Composición de la Red Vial Nacional.....	8
D.	Metas en Infraestructura Vial.....	9
E.	Proyectos Prioritarios en Infraestructura Vial	10
IV.	Aeropuertos	11
V.	Agua Potable y Alcantarillado Sanitario.....	11
A.	Evolución del Subsector Agua y Saneamiento	12
B.	Oportunidades de Inversiones 2010-2014	13
VI.	Telecomunicaciones	15
A.	Evolución del Subsector de Telecomunicaciones.....	16
VII.	Inversión Extranjera Directa en Infraestructura	17
VIII.	Marco Legal.....	18
A.	Bases Constitucionales.....	18
B.	Regímenes de Inversión	19
1.	Ley para la Promoción y Protección de Inversiones.....	19
C.	Regímenes Sobre Infraestructura y Servicios Públicos	21
1.	Ley de Promoción de la Alianza Público Privada	21
IX.	Consideraciones Finales	23



I. HONDURAS: RETOMANDO EL CAMINO HACIA EL CRECIMIENTO Y EL DESARROLLO

El impacto de la inversión en infraestructura en Honduras ha sido notorio en los últimos 20 años. Mejores carreteras, instalaciones portuarias de calidad mundial, 4 aeropuertos internacionales concesionados, y obras públicas y privadas en los principales centros urbanos del país han contribuido a su transformación, impactando de manera decidida como motores de crecimiento y desarrollo. Estos avances han sido claves para lograr mejores niveles de eficiencia; sin embargo, todavía hay mucho camino por recorrer.

La crisis financiera mundial y la crisis política pasada pusieron a prueba la capacidad de los hondureños para superar desafíos y seguir construyendo. Hoy, Honduras se ha fijado metas claras de crecimiento y de inversión en infraestructura para el próximo cuatrienio. Dado que los requerimientos financieros generalmente exceden de las disponibilidades de recursos públicos, ha sido necesario priorizar en programas y proyectos que impacten en la reducción de la pobreza y en el logro de los objetivos y metas trazadas en el Plan 2010-2014, en consonancia con el Plan de Nación. En este contexto, la inversión extranjera directa en infraestructura adquiere una importancia mayor, pues contribuirá a retomar la senda del crecimiento y enfocar esfuerzos en construir una Honduras más competitiva y conectada globalmente.

Por ello, se propone a los potenciales inversionistas descubrir oportunidades que traigan consigo no solo un buen negocio, sino además se constituyan como beneficios concretos para el país, permitiendo contar con una mayor y moderna infraestructura.

En la actualidad, Honduras es un país con excelentes proyecciones para hacer negocios. Cuenta con un marco legal adecuado, la institucionalidad que cuida y da el debido seguimiento a la inversión extranjera, y sobre todo un clima propicio para acoger a potenciales inversionistas que apuesten por Honduras como un excelente destino para invertir, construir y crecer.

A. ESTADO ACTUAL Y OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA

La infraestructura es un medio importante para propiciar el desarrollo social de los pueblos y el desencadenamiento del potencial productivo de una nación. Honduras nos es la excepción y resulta impostergable dar inicio a un proceso ordenado sostenido y consistente de inversiones públicas y privadas, que contribuyan a llevar competitividad y oportunidades de desarrollo económico y social a todo el país.

A nivel regional, Honduras forma parte del Proyecto Mesoamericano (antes Plan Puebla-Panamá), catalogado como un espacio político de alto nivel que articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración de diez países, y facilita la gestión y ejecución de proyectos de infraestructura en sectores prioritarios como lo son: Energía, carreteras, puertos, entre otros, derivándose de él gran parte de las políticas e intervenciones públicas.

En términos generales, el Plan de Nación establece para el año 2022 en el campo de la infraestructura las prioridades siguientes:

- a) Consolidar el liderazgo de Honduras como el más importante circuito de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercancías en Centroamérica.

- b) Concretar inversiones público -privadas para el desarrollo de proyectos de generación de energía renovable de tal forma que la matriz energética evidenciará una participación neta equivalente a un 60%, atendiendo con calidad la demanda total del sector residencial, comercial e industrial.
- c) Cerrar la brecha de electrificación rural en un 55% y proyectos de inversión pública y privada, permitirán llevar sistemas de riego a 250 mil hectáreas de tierra agrícola.
- d) Contar con una red renovada de caminos rurales que potenciará las oportunidades comerciales de miles de pequeños productores agrícolas a lo largo del país.
- e) 90% de los hogares hondureños tendrán acceso a la telefonía, la cual operará bajo un marco jurídico y operativo moderno, apegado a los más altos estándares internacionales.
- f) Lograr una cobertura del 93% de hogares rurales con agua potable y el acceso a alcantarillado sanitario que alcanzara un 60%.
- g) Puerto Cortés, Puerto Castilla, Henecán y Amapala estarán certificados como puertos internacionales, conformando una red de servicios portuarios sin competencia en Centroamérica.
- h) Disponer de instrumentos que faciliten la inversión privada en infraestructura, propiciando la ampliación de coberturas y la generación de importantes contribuciones al desarrollo económico y social del país.
- i) La inversión en infraestructura alcanzará un 7.5% del PIB.

A continuación, se presenta a la consideración de potenciales inversionistas los principales subsectores en infraestructura en el país, entre los cuales se han priorizado las Facilidades Portuarias, Infraestructura Vial, Agua y Saneamiento, Telecomunicaciones y Aeropuertos. (En relación al sector de energía, se cuenta con un perfil sectorial específico: Para más información: [Link Perfil Sectorial en Energía Renovable](#)).

En cada uno de los subsectores se presenta una síntesis sobre la situación actual y oportunidades de inversión para el período 2011-2014.

II. FACILIDADES PORTUARIAS

Honduras se caracteriza como uno de los países del istmo centroamericano con mejores características naturales para el desarrollo de facilidades portuarias. Las bahías de Cortés y Trujillo son las más seguras del Atlántico Centroamericano.

Actualmente, la Empresa Nacional Portuaria (ENP), administra cuatro puertos marítimos: 3 en la costa atlántica: Puerto Cortés, Puerto Castilla y el Puerto de La Ceiba, y San Lorenzo en el Pacífico.

Cabe destacar que el Foro Económico Mundial ha reconocido en su informe anual los avances registrados en la infraestructura portuaria de Honduras. De acuerdo al índice de competitividad global 2010-2011, en lo que se refiere a Calidad de la Infraestructura Portuaria, Honduras obtuvo el ranking 32 de 139, lo que representa una ventaja competitiva notable en materia portuaria.

Entre las prioridades de inversión previstos en el Plan de Inversiones 2010-2014 de la Empresa Nacional Portuaria (ENP) se prioriza el **Programa de Ampliación y Mejoramiento de Puerto Cortés**.

A. SITUACIÓN ACTUAL DE PUERTO CORTÉS

Actualmente, Puerto Cortés es considerado como el puerto más importante de Centro América y está ubicado en el Océano Atlántico. Dicho puerto se caracteriza por el transporte marítimo de mercancías desde y hacia la costa Este de los Estados Unidos de América, hacia Europa y el Medio Oriente. Además, Puerto Cortés es uno de los tres puertos en América Latina que tiene la certificación CSI (Containers Security Initiative); es el único en la región que cuenta con los dispositivos y aparatos requeridos para

detectar material radioactivo, lo cual lo clasifica como un “mega puerto”; y dentro de sus instalaciones opera una aduana de los Estados Unidos de América, lo que permite que gran parte de la carga no tenga que realizar trámites adicionales al llegar a los diferentes puertos de ese país.

Puerto Cortés provee servicios las 24 horas, sin tiempo de espera y posee modernas instalaciones de roll/roll off y de refrigeración. Además de su posición geográfica estratégica, a tan solo 72 horas de Estados Unidos, cuenta con un moderno servicio semanal de contenedores hacia los principales puertos de Miami, Nueva Orleans y Nueva York, así como hacia Europa y el Lejano Oriente. Además, cuenta con cinco atracaderos, tres de ellos son muelles marginales, dos con grúa pórtico de 45 toneladas, especializadas en movimiento de contenedores.

Cuenta con dos muelles de penetración, uno es la terminal petrolera y el otro es de manejo de otros graneles líquidos. La administración del puerto es realizada directamente por la Empresa Nacional Portuaria (ENP), quien maneja todos los servicios portuarios y la definición de tarifas, entre otros.

En los últimos años, Puerto Cortés se ha ido desarrollando bajo el concepto de un hub regional. Según estudios recientes, dicho puerto tiene un fuerte potencial para el desarrollo de funciones estratégicas como las siguientes:

- a) Centro de distribución terrestre con destino nacional e regional.
- b) Centro de distribución Just in Time (JIT) para el sudeste de Estados Unidos.
- c) Centro de comercio y tránsito internacional.
- d) Hub Hortofrutícola, desde Centroamérica a otras zonas geográficas.

Para el desarrollo de estas funciones, propias de una zona logística, la ENP dispone de predios adyacentes a la actual Zona Libre y terrenos que actualmente no tienen uso portuario. El desarrollo de Puerto Cortés como centro logístico le agrega alto valor competitivo. No obstante, para el logro de este propósito se requiere, además de la superficie, de las instalaciones especializadas que satisfagan los estándares internacionales requeridos, para este concepto portuario.

Considerando que a través de Puerto Cortés se realiza más del 80% de las importaciones y exportaciones del país, gracias a su acreditación como Megapuerto, esta terminal posee las condiciones potenciales para convertirse en un centro regional de actividad portuaria.

Puerto Cortes: Movimiento General De Contenedores (TEU`S) (Toneladas Métricas)

CONCEPTO	2009 CANTIDAD	2010 CANTIDAD	2009 TEU`S	2010 TEU`S	2009 CARGA	2010 CARGA
IMPORTACIONES						
CARGADOS	96.077	113.329	184.005	217.322	1408.416	1740.258
VACIOS	30.063	28.41	55,618	51.358		
TOTAL IMPORTACIONES	126.14	141.739	239.623	268.68	1408.416	1740.258
EXPORTACIONES						
CARGADOS	104.925	115.035	198.914	218.879	1642.252	1883.720
VACIOS	25.121	28.564	45.611	51.292		
TOTAL DE EXPORTACIONES	130.046	143.599	244.525	270.173	1642.252	1883.740
TOTAL IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES	256.186	285.338	484.148	538.853	3050.668	3050.668

Fuente: Empresa Nacional Portuaria

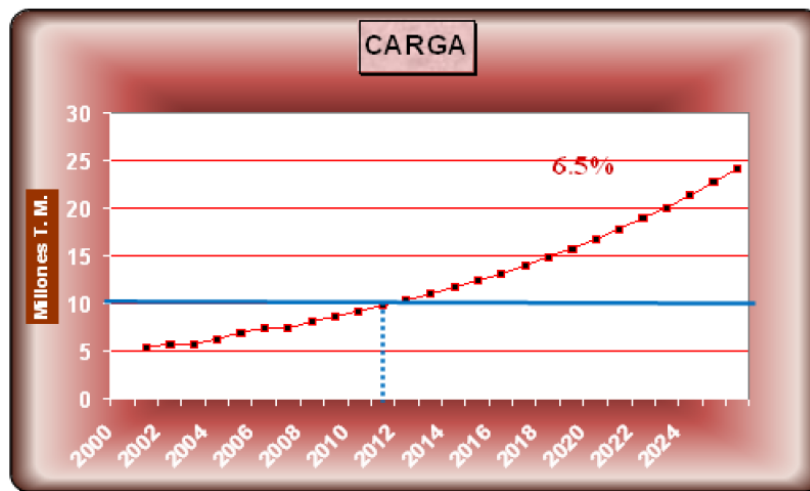
A noviembre del 2010, los indicadores muestran el aumento en el volumen de carga de 13% en relación a lo operado el mismo período del año 2009, indicando una sólida recuperación de la economía nacional y del mercado mundial, destacándose el ritmo de las exportaciones que supera la tasa de crecimiento de las importaciones de Puerto Cortés.

El tráfico de módulos expresados en TEU's muestra una tendencia ascendente evidenciando el crecimiento del comercio marítimo internacional.

El número de arribos de buques aumentó en 4% ratificando la tendencia de crecimiento de la carga, para aprovechar los beneficios de la economía de escala, las líneas navieras traen barcos de mayor tamaño.

Según el comportamiento en los últimos años, la evolución de la carga movilizada a través de Puerto Cortés, bajo una apreciación conservadora crecerá a una tasa de 6% anual. Con el proyecto de expansión de la capacidad de Puerto Cortés, atraerá buques de mayor capacidad de carga, lo que se traduciría en ahorro en los costos de los fletes de las mercancías.

Evolución De Carga en Puerto Cortés (Millones T.M)



Fuente: Empresa Nacional Portuaria (ENP)

B. PROGRAMA DE AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE PUERTO CORTÉS

El **Programa de Ampliación y Modernización del Puerto Cortés** tiene como objetivo fundamental mejorar la capacidad y eficiencia de las operaciones del puerto, a través de una alianza público privada, con lo cual se busca un salto cuantitativo y cualitativo en la capacidad y proyección regional de dicho puerto. Para la ejecución de este proyecto se cuenta con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). **El monto previsto para la ejecución de dicho programa asciende a US\$ 304,236,000.**

Actualmente, Puerto Cortés maneja un volumen equivalente a 538,853 contenedores de tamaño de veinte pies, pero presenta deficiencia debido a las características de los ante-patios de los muelles existentes que condicionan la eficiencia de las operaciones de carga-descarga agravada por las limitaciones de equipamiento.

Asimismo, la tasa promedio de ocupación de los atracaderos dedicados a esta carga alcanzó en 2008, un 59% que se traduce cerca del nivel crítico internacional (70%), lo que exige emprender un proceso de construcción de terminales especializadas, iniciando con las obras de dragado, relleno y protección

costera, y la edificación de dos atracaderos con una profundidad de 14 metros, la cual posibilitará el acceso de barcos Panamax y Post-Panamax que demandan un calado mayor de los 12 metros¹.

En relación a la nueva terminal de contenedores, la que deberá contar con una extensión de 485 metros lineales de muelle para atender en forma simultánea un buque Post-Panamax y un Feeder, dotadas de cuatro grúas Post-Panamax y equipos de soporte terrestre, permitiendo una movilización potencial de un volumen de 347,000 unidades, equivalente a seiscientos sesenta y tres mil (663,000) TEU's. Ello sin lugar dudas, cumplirá con las expectativas de los usuarios en términos de calidad, confiabilidad y seguridad en la prestación de los servicios portuarios.

Esquema Projectado de Nuevas Terminales



Asimismo, se pretende desarrollar una Terminal de Graneles Sólidos Orgánicos (TGSO) como parte del proyecto que será ubicada contiguo a una Terminal de Graneles Sólidos Inorgánicos (TGSÍ). La obra de la TGSO incluye la construcción de un muelle tipo espigón de 260 metros de longitud por 30 metros de ancho, estabilización de áreas terrestres y el equipamiento básico de la terminal. La ENP cuenta con el respectivo estudio de factibilidad.

En conclusión, el **Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés** coadyuvará a mejorar los niveles de competitividad, ya que se dispondrá de instalaciones portuarias seguras y confiables que despertarán el interés de inversionistas y dueños de buques, garantizando la libre circulación marítima con menor riesgo de accidentes y contribuyendo con ello a fortalecer su posicionamiento internacional.

Desde el punto de vista social, la ejecución de este proyecto implicará una mayor utilización de mano de obra, la distribución del ingreso con su efecto multiplicador sobre el consumo de bienes, y la creación de nuevos empleos.

¹ Por normas de seguridad se requiere entre un metro y un metro y medio de factor de seguridad entre el calado del buque y el fondo marino.

Por su parte, la carretera CA-13 que unirá Puerto Cortés y Puerto Barrios en Guatemala, contribuirá al fortalecimiento de la cadena de transporte dentro de la cual se inserta la actividad portuaria. Indudablemente, la carretera CA-13 se presenta como una oportunidad de desarrollo para retener e incrementar la cuota en el mercado de servicios portuarios de Puerto Cortés.

Evidentemente, el crecimiento potencial del tráfico portuario que se generará por medio de esta carretera eleva aun más el grado de urgencia de emprender la construcción de dos nuevas terminales en Puerto Cortés para atender adecuadamente la demanda.

Además, hay que agregar los efectos económicos combinados que resultarán con la extensión de la cadena logística mediante el Canal Seco o Corredor Interoceánico que une Puerto Cortés con La Unión en El Salvador, obra de infraestructura que representa una alternativa al Canal de Panamá que actualmente presenta altos grados de congestión².

Finalmente, las oportunidades de negocios que genera el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos de América y el Acuerdo de Asociación con la Unión Europea que entrará en vigor en el 2012, ciertamente impactará positivamente en el aumento de tráfico de buques y carga aunado al repunte económico que se registra a nivel nacional y regional.

III. INFRAESTRUCTURA VIAL

La exigencia de mejores condiciones físicas de las carreteras para poder reducir el costo de transacción en la economía parte del hecho de que aproximadamente el 23% de la red vial del país es pavimentada. Actualmente, la red vial nacional está compuesta por aproximadamente 14,296 Km., de los cuales 3,280 Km. pertenecen a la red vial primaria (23 %); 2,679 Km. a la red vial secundaria (19 %); y la mayor parte 8,336 Km. a la red vial vecinal. Del total de la red vial nacional 3,220 Km. están pavimentados (concreto asfáltico, concreto hidráulico y tratamiento doble) y el resto (11,076 Km.) sin pavimentar.

Cabe destacar que la red primaria pavimentada articula las 61 ciudades más importantes del país (centros urbanos con más de 5 mil habitantes), en las que residen alrededor de 3 millones de personas que representan más del 40% de la población hondureña.

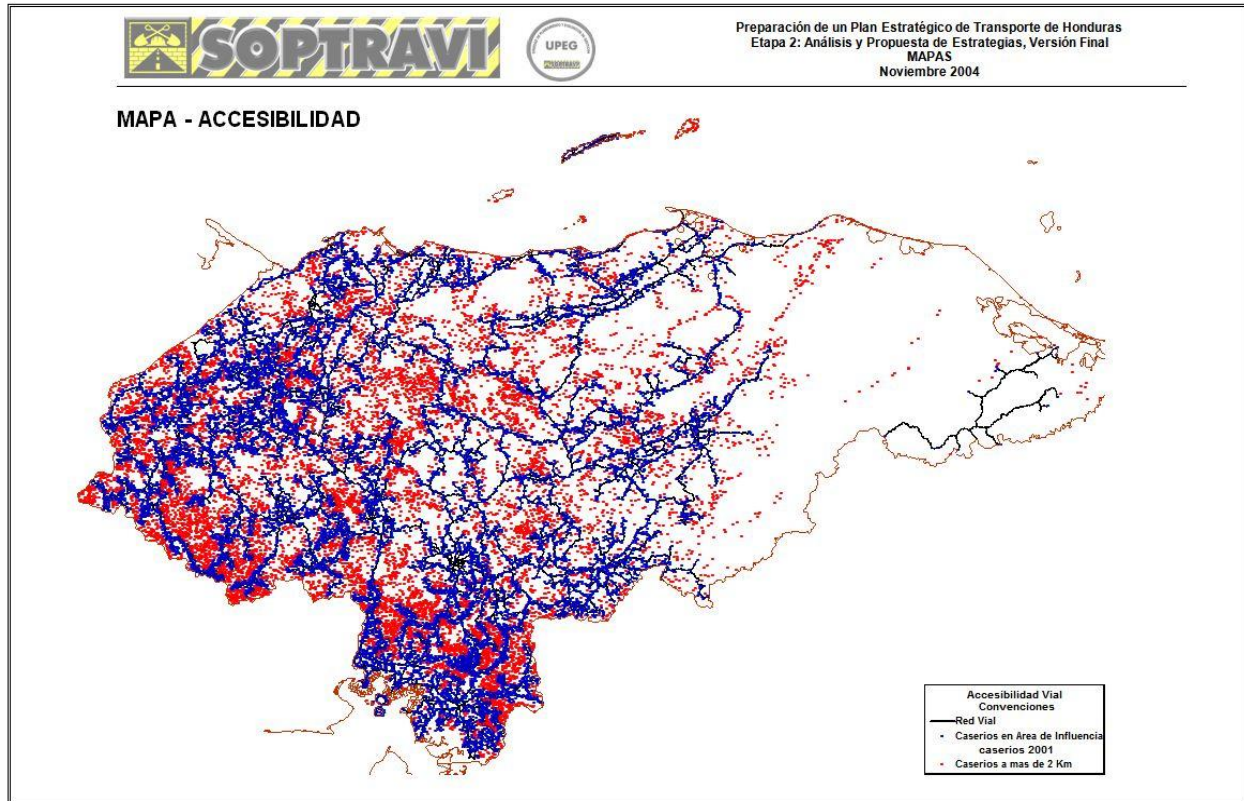
Los ejes primarios pavimentados que articulan estas 61 ciudades, aglutinan a su alrededor (en un área de influencia de 10 kilómetros paralela al emplazamiento de las mismas) un 32% de la población del país. Es así como un 72% de la población total – más de 5 millones de personas – habitan en las 61 ciudades más importantes del país, articuladas mediante ejes viales pavimentados, ó en las áreas de influencia alrededor de los mismos.

De acuerdo al Plan 2010-2014, la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) tiene como objetivo mantener la red vial del país en óptimas condiciones de funcionamiento, permitiendo un intercambio social comercial y productivo fluido para generar oportunidades en las distintas regiones del país. Esto incluye, por un parte, el mantenimiento de la red vial primaria y secundaria en forma adecuada, promoviendo la participación público-privada y las municipalidades en la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, y por otra, el mejoramiento de la red de caminos vecinales y terciarios, en apoyo a la producción nacional.

² Aproximadamente más de 5 días de tiempo de espera para efectuar travesía.

A. EVOLUCIÓN DEL SUBSECTOR DE INFRAESTRUCTURA VIAL

El impacto de la inversión en infraestructura vial en el país ha evolucionado positivamente en las últimas décadas. La intervención estatal en la construcción y mantenimiento de nuevas carreteras en los principales centros urbanos del país, han contribuido a mejorar su cohesión territorial y poblacional.

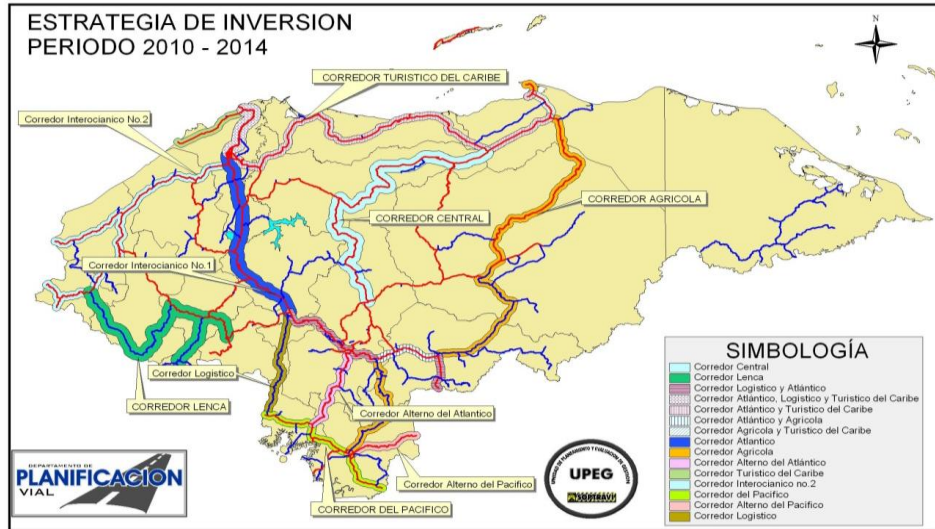


SOPTRAVI es el ente responsable de manejar la Red Vial Nacional constituida por los circuitos de conectividad pavimentada y no pavimentada del país. Actualmente, orienta su principal actividad a la ejecución de proyectos de infraestructura vial en todo el país de manera focalizada, especialmente a la elaboración de estudios y diseños de carreteras, autopistas y bulevares, construcción, ampliación y rehabilitación de caminos, diseño, construcción y rehabilitación de puentes, cajas y otras obras de drenaje, que demandan las comunidades y sus autoridades municipales.

B. LOS PRINCIPALES CORREDORES VIALES

El subsector de infraestructura vial es uno de los ejes más importantes en la dinámica socio-económica del país. Esto se ve reflejado en los distintos polos de desarrollo poblacional, ya que estos en su mayoría están vinculados a los grandes ejes carreteros con que cuenta Honduras.

En conjunto, se trata de **16 corredores** alrededor de los cuales gravita la malla de la red vial nacional, y en los que se focaliza el quehacer del subsector por su ubicación geográfica, accesibilidad de los servicios y potencial para el mejoramiento de las actividades económicas.



Atendiendo a los flujos de tránsito del transporte de personas y cargas de mercaderías, después de los corredores en orden de importancia le sigue **la red vial principal y secundaria**.



El Corredor Logístico Interoceánico, es el más importante de Honduras, como lo destaca la imagen anterior, con niveles de tráfico que van en un rango cercano a los diez mil vehículos por día. Le siguen en orden de importancia los Corredores turísticos del Litoral Atlántico y Occidente del País, así como el Corredor Logístico Agrícola que se ubica entre Tegucigalpa- Catacamas que forma parte del denominado Corredor Agrícola.

C. COMPOSICIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL

Como se menciona anteriormente, la red vial nacional al año 2010 está compuesta por aproximadamente 14,296 Km., de los cuales, 3,280 Km. pertenecen a la red vial primaria (23 %); 2,679

Km. a la red vial secundaria³ (19 %); y la mayor parte 8,336 Km. a la red vial vecinal. Del total de la red vial nacional 3,220 Km. están pavimentados (concreto asfáltico, concreto hidráulico y tratamiento doble) y el resto (11,076 Km.) no lo están.

Evolución de la Red Vial (1991 -2010)

TIPO DE CARRETERA	MATERIAL	1991	1999	2004	2006	2009	2010
PRINCIPAL	Concreto Alfaltico	1,825.00	1,786.00	1,818.21	1,857.83	1,857.83	1,859.75
	Concreto Hidraulico		194.00	190.97	190.97	190.97	190.97
	Tratamiento Doble	334.50	442.00	490.96	509.92	577.09	606.78
	Material Selecto	932.60	764.00	717.56	716.68	652.49	622.80
	Tierra		13.00				
	SUBTOTAL	3,092.10	3,199.00	3,217.70	3,275.40	3,280.30	3,280.30
SECUNDARIA	Concreto Alfaltico	101.60	148.00	152.82	153.57	153.57	153.57
	Concreto Hidraulico	25.00	25.00	40.68	42.73	42.73	50.33
	Tratamiento Doble	114.80	180.00	230.64	220.57	334.95	358.61
	Material Selecto	2,141.50	2,146.00	2,152.35	2,137.83	2,133.63	2,116.85
	Tierra	96.00	65.00				
	SUBTOTAL	2,478.90	2,565.00	2,576.49	2,554.70	2,664.88	2,679.36
VECINAL	Material Selecto		6,328.00	6,507.51	6,782.38	6,874.15	6,914.34
	Tierra		1,511.00	1,426.75	1,423.82	1,419.93	1,422.02
	SUBTOTAL		7,839.00	7,934.26	8,206.20	8,294.08	8,336.36
	TOTAL	5,571.00	13,603.00	13,728.45	14,038.31	14,239.26	14,296.02
	% de incremento en Km		59.05%	0.19%	2.21%	1.41%	0.40%

Después de 1999, el crecimiento de la Red Vial ha sido constante registrando un crecimiento de 100 a 150 km por año. La mayor cantidad de tramos carreteros tiene rodadura de material selecto. Para el cambio de estatus se toman en general las principales y secundarias no pavimentadas y que registran los mayores niveles de tráfico.

Sin embargo, la red pavimentada debe mejorarse para suplir las necesidades de comunicación entre las regiones, tomando en consideración la alta vulnerabilidad de la red a los fenómenos naturales (climáticos, geológicos, etc.). No obstante, esfuerzos importantes de financiamiento estatal y no estatal, y el impulso al control de pesos y medidas que permiten alargar su vida útil, se han logrado materializar en la última década.

D. METAS EN INFRAESTRUCTURA VIAL

Las metas de Infraestructura Vial para el período 2010-2014, son las siguientes:

Pavimentar 420 km y Rehabilitar y/o mejorar 220.0 km de carretera en el período distribuido, de la siguiente manera:

³ Carreteras Secundarias: Rutas que unen ciudades y pueblos a la red de carreteras principales o entre sí.

Metas Infraestructura Vial, 2010 - 2014

Tipo de carretera	Pavimentar (km)	Rehabilitar y mejorar (km)
Principales	162.0	145.0
Secundaria	188.0	75.0
Vecinales	50.0	
Urbanas	20.0	
TOTAL	420.00	220.0

Con estas intervenciones se pretende sostener en el Sistema de Carreteras la generación de 4000 empleos anuales directos, a través de la contratación de empresas constructoras, empresas supervisoras y formación de microempresas para atender la construcción, rehabilitación y mejoramiento de la red vial pavimentada y no pavimentada.

En conclusión, las metas institucionales de la SOPTRAVI en materia de Infraestructura Vial es intervenir 640 km, en el período 2010-2014.

E. PROYECTOS PRIORITARIOS EN INFRAESTRUCTURA VIAL

Actualmente, SOPTRAVI ha priorizado las siguientes actuaciones:

Prioridad de Actuación	Impactos
Carretera Tegucigalpa - Catacamas: Rehabilitación de Ruta 15	La rehabilitación de este tramo conecta con una zona muy productiva del país Propicia las facilidades de explotación del turismo verde Mejoramiento de la calidad de vida de las personas Mejorar los niveles de empleo y reducir la pobreza. Disminución de los costos de operación y tiempos de viaje.
Carretera Progreso - Tela: Ampliación a 4 carriles	Genera desarrollo turístico al país Es una fuente de generación de empleo Disminuye costos de operación y tiempo de viaje Mejora la calidad de vida de las personas Mayor generación de ingresos al Estado por captación de impuestos. Fortalecimiento del sector industrial Mejora el nivel de ingresos de la población Mejora la competitividad del país en el área turística, industrial y comercial
Carretera Villa de San Antonio - Goascorán (Canal Seco): Construcción y Pavimentación villa de 4 Carriles	Se pretende captar el tráfico de carga del Salvador y la Parte Sur de Guatemala, Nicaragua y parte de Panamá Mejora la competitividad del país en el Concierto de las naciones Centroamericanas. Establece una comunicación Norte- Sur, potenciando el comercio y el uso de Puerto Cortés Hay mayor generación de empleo Acorta las distancias en el transporte Norte - Sur.

Bajo ese contexto, en el período 2010-2014, además se presentan las siguientes oportunidades de concesiones en carreteras por un total de **US\$ 1,435,093,855**.

Oportunidades en Concesionamiento de Carreteras (Millones De Dólares)

Código	Proyecto	Monto en US\$
INF101	Carretera La Ceiba-Trujillo-Puerto Castilla Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento de Carretera CA-13	170,000,000.00
INF102	Corredor Turístico El Progreso-Tela-La Ceiba –Trujillo Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	68,000,000.00
INF103	Carretera en Roatán, Islas de la Bahía (West Bay- Desvío Oak Ridge-Camp Bay Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	55,000,000.00
INF104	Carretera Tegucigalpa –Júcaro Galán	24,000,000.00

	Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	
INF105	Carretera CA-5 Tegucigalpa-Villa San Antonio Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	122,000,000.00
INF106	Corredor Logístico Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	271,000,000.00
INF107	Carretera Interamericana CA-1 Frontera El Salvador (Amatillo)- Jicaro Galan-Choluteca- Frontera Nicaragua (El Espino) Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	222,000,000.00
INF 108	Concesión de Libramiento de R29 Calle 8 (La Ceiba)	26,000.000.00
INF 109	Carretera CA-4,CA-11: San Pedro Sula-La Entrada-Copan Ruinas Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	246,000,000.00
INF 110	Carretera hacia Nueva Terminal Aérea de Palmerola Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	60,000,000.00
INF 111	Carretera Ruta 21, La Barca-Progreso Concesión de Construcción, Operación y Mantenimiento	48,000,000.00

IV. AEROPUERTOS

Honduras cuenta con cuatro aeropuertos comerciales de carácter internacional. El primero ubicado en la ciudad de Tegucigalpa (Toncontín) y los otros en la costa norte, el aeropuerto Ramón Villeda Morales situado en la capital industrial de San Pedro Sula, el Golosón en La Ceiba y el Juan Manuel Gálvez en Islas de la Bahía.

De acuerdo a la longitud de sus pistas los aeropuertos de mayor capacidad son el Ramón Villeda Morales y el Golosón, mientras que las pistas de Toncontín y el Juan Manuel Gálvez son de tamaño intermedio.

Los aeropuertos de Toncontín, el Ramón Villeda Morales y el Golosón tienen cobertura comercial y turística, mientras que el Juan Manuel Gálvez es para atender exclusivamente el turismo de Islas de la Bahía.

En relación a las líneas aéreas que operan en el país, se cuenta con: 8 líneas aéreas internacionales Aeroméxico, American, Cayman Airways, Continental, COPA, DELTA, Taca y Spirit Airlines. Ocho aerolíneas nacionales operan en el país facilitando la conectividad a lo interno del país: Central American Airways, CM, Isleña Airlines, Líneas Aéreas SOSA, Rollins Air, LANHSA así como 4 operadores de carga: Amerijet, UPS, FEDEX, DHL.

En el año 2000, luego de que el Congreso Nacional aprobó el contrato de concesión INTERAIRPORTS asumió la administración y tomó posesión de los activos de los cuatro aeropuertos internacionales del país. Desde entonces ha venido administrando y explotando los servicios aeronáuticos y complementarios concesionados, siendo responsable de la mejora de la infraestructura, el mantenimiento y operación de los aeropuertos.

Asimismo, el país dispone de 28 pequeños aeródromos distribuidos en distintas regiones del país, con lo cual se atienden las necesidades de movilización interna de la población y de turistas internacionales.

En Plan de Inversiones para el subsector aeroportuario 2010-2014 contempla la construcción de aeródromos con fines turísticos bajo el esquema de alianza público-privada con una inversión del orden de **US\$ 37,000,000.** (Link: Cartera de Proyectos Turismo)

V. AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO

La cobertura del servicio de agua potable es relativamente alto (82.9% en zonas urbanas y 63.2% en rurales), la calidad de los servicios no es adecuada e incide en la seguridad sanitaria de los ciudadanos.



Aproximadamente 90% del abastecimiento de agua potable es intermitente, solo el 44% dispone de cloración efectiva y no se dispone de sistemas de monitoreo y control de la calidad del agua. Lo anterior incide en el hecho de que las enfermedades de origen hídrico ocupan el primer lugar de morbilidad y el segundo en mortalidad infantil.

De acuerdo al Plan de Nación, el compromiso planteado es que al año 2038 la sociedad hondureña habrá logrado una cobertura mayor a 90% en acceso a agua potable y a sistemas de eliminación de excretas, como una condición necesaria para mejorar las condiciones de salud de la población.

En la actualidad, se avanza en mejorar el marco legal e institucional que permita el ordenamiento del sector agua y saneamiento, así como una mejor planificación, regulación y prestación en términos de calidad y cobertura del servicio a nivel nacional.

Finalmente, entre las políticas contempladas en el Plan 2010-2014, se prioriza la gestión municipal y comunitaria para lograr la declaración y protección de microcuencas productoras de agua y la asistencia en el elaboración e implementación de planes de manejo integral de los recursos naturales de cuencas hidrográficas. Para el año 2038, los 298 municipios del país administraran sus respectivos sistemas de agua y saneamiento.

A. EVOLUCIÓN DEL SUBSECTOR AGUA Y SANEAMIENTO

Después de la adopción del compromiso por parte del país para el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, en el **período 2000-2006** se tuvieron avances significativos en materia de agua y saneamiento, alcanzando incrementos de cobertura de más del 1 % anual, y un repunte en depuración al llegar a un 22.1%; todo esto tuvo un disparador importante, cual fue el financiamiento de más de 200 millones de dólares que recibió el país para las labores de reconstrucción de la catástrofe provocada por el Huracán Mitch.

Después del año 2006 que finalizaron la mayor parte de los proyectos de reconstrucción post- Mitch, se inició una contracción en el financiamiento para el sector, lo que desaceleró el crecimiento del índice de cobertura de agua, manteniéndose el de disposición de excretas e incrementándose en un 5% la depuración producto de dos plantas construidas en Tegucigalpa.

En la zona urbana del país y principalmente en las ciudades más pobladas, los índices de cobertura son poco precisos, ya que por ejemplo en acceso a agua no se especifica que en la mayor parte de ellas los servicios son intermitentes y de pocas horas por día; igual sucede en disposición de excretas, donde las letrinas resolvieron a medias el problema, pero ahora las aguas grises han ocasionado problemas mayores, como es el caso de las zonas periféricas de Tegucigalpa.

De acuerdo al SANAA, los niveles de cobertura en agua y saneamiento para el año 2009 ascienden a un 86.38 % y para el 2015, la meta de cobertura prevista en el ámbito rural y urbano es alcanzar el 95%.

Cobertura de Agua y Saneamiento en el País: (2006-2015)

Ámbito	Población			Cobertura Abastecimiento de Agua %		
	2006	2009	2015	2006	2009	Meta 2015
Año	2006	2009	2015	2006	2009	Meta 2015
Urbano	3,752,579	3,582,795	4,759,970	94.82	95.62	95
Rural	3,784,373	4,286,294	4,135,005	77.00	77.45	95
Total	7,536,952	7,869,089	8,894,975	85.73	86.38	95

En relación a la cobertura de saneamiento, en lo referente a disposición de excretas al 2009 se registra un 78.34% de cobertura y la meta prevista para el 2015 es llegar a un 95% de cobertura.

Cobertura de Saneamiento en el País: (2006-2015)

Colección, tratamiento y disposición final de Aguas Residuales

Ámbito	Cobertura Disposición de excretas %			Tratamiento de Aguas Residuales %		
	2006	2009	Meta 2015	2006	2009	Meta 2015
Urbano	73.6	77.09	95	22.1	27.3	50
Rural	76.4	79.55	95	NA	NA	NA
Total	75.1	78.34	95	22.1	27.3	50

En lo referente a la cobertura en residuos sólidos en el país, en 2010 se registra un 34% en lo relativo recolección de residuos sólidos y un 3.39% en disposiciones sanitarias.

Cobertura en Residuos Sólidos en el País: (2007-2010)

Ámbito	Recolección de Residuos Sólidos %			Disposición Sanitaria %		
	2007	2010	Meta 2015	2007	2010	Meta 2015
Urbano	ND	65.67	ND	3.69	3.69	ND
Rural	ND	4.62	ND	NA	NA	ND
Total	ND	34.17	ND	3.69	3.69	ND

Fuente: Encuestas Permanente de Hogares para Propósitos Múltiples y Proyecciones de población 2001-2015 del INE, Inventario Nacional de Plantas de Tratamiento del SANAA y Análisis Sectorial de Residuos Sólidos (SERNA/ Ministerio de Salud).NA: No aplica. ND: No disponible

B. OPORTUNIDADES DE INVERSIONES 2010-2014

El Subsector Agua y Saneamiento cuenta con un Programa de Inversiones cuyos proyectos están dirigidos a mejorar la calidad de vida de la población, mediante el aumento de la coberturas según las metas establecidas en el Plan de Nación, haciendo énfasis en acceso de agua potable, disposición de excretas y tratamiento de aguas residuales.

Programa de Inversiones del Sector: 2011- 2015 (En Millones de Dólares)

Concepto	Inversión			%	Anual
	Rural	Urbana	Total		
Acceso a Agua Potable	41.3	383.8	425.1	32.2	47.2
Acceso a Saneamiento	31.4	241.8	273.2	20.7	30.4
Depuración		222.7	222.7	16.9	24.7
Sub total	72.6	848.4	921.0	69.8	102.3
Inversiones Complementarias	103.9	270.3	374.2	28.4	41.6
Fortalecimiento Institucional	12.2	11.3	23.4	1.8	2.6
Sub total	116.1	281.6	397.6	30.2	44.2
Total	188.7	1.129.9	1.318.7	100.0	146.5
Porcentaje	14.3%	85.7%	100%		

Fuente: SANAA

Con el aumento de dichas coberturas se disminuirán los riesgos de enfermedades de origen hídrico que conllevan a la mortalidad infantil, y se esperan impactos significativos en el aumento de la calidad ambiental debido a que los proyectos son integrales, ya que consideran aspectos de sensibilización social, educación sanitaria y educación ambiental.

Las estimaciones realizadas indican que el cumplimiento de las metas propuestas para el sector al año 2015 requiere una inversión total de US\$ 1,319 millones, que equivalen a ejecuciones financieras anuales

de US\$ 147 millones. De acuerdo a las cifras recolectadas las inversiones realizadas en el sector entre los años 2002-2006 alcanzaron la cifra de US\$ 159 millones en total, lo que indica un promedio anual de US\$ 32 millones; que equivale al 22% del requerido, o sea un déficit de 78% en términos monetarios para el cumplimiento de las metas totales.

A partir del año 2010, se dispone de fondos remanentes de proyectos de arrastre, tanto de préstamo como de donaciones, cuyos valores son de US\$ 74,3 y US\$ 43,5 millones respectivamente que hacen un total de US\$ 117.8 millones, de los cuales se tiene previsto invertir en el presupuesto del año 2010 la suma de \$ 43.6 millones, desglosados de la siguiente manera: fondos nacionales US\$ 7.1 millones, préstamo US\$ 19.7 millones y donación US\$ 16.6 millones; destinados a la ejecución de 20 proyectos, de los cuales 5 corresponden al FHIS, 14 al SANAA y 1 a la Secretaría de Finanzas.

El SANAA avanza negociaciones con el BID y el BCIE para la financiación de proyectos de agua y saneamiento por el orden de US\$ 40 millones.

Proyectos del Sector Agua y Saneamiento Iniciados en el 2011 (En Millones de Dólares)

Proyecto	Fuente e Financiera	Monto Préstamo M US \$
Proyecto HO-L 1046 Agua Potable Rural	BID	13.0
BCIE 1746 Programa Sectorial de Agua y Saneamiento	BCIE	29.8
Total \$		42.8

Entre las oportunidades de inversión en el Subsector Agua y Saneamiento, por parte del Servicio Autónomo Nacional de Acueductos y Alcantarillados (SANAA), figuran los siguientes proyectos que pueden financiarse bajo el esquema de Asociación Público Privada, cuyo monto asciende a **US\$ 306,565,000**.

Oportunidades de Inversión Público –Privada, en Proyectos de Agua y Saneamiento (En Millones de Dólares)

Nombre de Proyecto	Costo US \$ Millones
Diseño Final y Construcción Colector del Rio Guacerique	6,545,000.00
Diseño Final y Construcción de Colector Germania – La Vega	4,965,844.00
Diseño Final y Construcción de Colector Principal y Planta Depuradora del Rio Choluteca	26,962,895.00
Diseño Final y Construcción de Colector Quebrada Grande del Sur	600,000.00
Diseño Final y Construcción de Colector Rio Chiquito	8,620,000.00
Construcción del Proyecto Guacerique II	120,800,000.00
Construcción del Proyecto Rio del Hombre	170,000,000.00

Finalmente, cabe mencionar que en el Subsector de Agua y Saneamiento se cuenta con una experiencia exitosa de concesión otorgada a Aguas de San Pedro, en el Municipio de San Pedro Sula, siendo ésta la única experiencia en el subsector, que fue otorgado mediante Decreto N° 219-2000 “Contrato para la Concesión de los Servicios de Agua Potable y Alcantarillado Sanitario de la Municipalidad de San Pedro Sula, Honduras 7 de Octubre 2000”.

En Febrero de 2001, Aguas de San Pedro inicio operaciones como **concesionaria** encargada de los sistemas de agua potable y alcantarillado sanitario de San Pedro Sula, con el objetivo de brindar servicio de agua potable las 24 horas, todos los días del año. En la actualidad, Aguas de San Pedro ha logrado con buen suceso las siguientes coberturas:

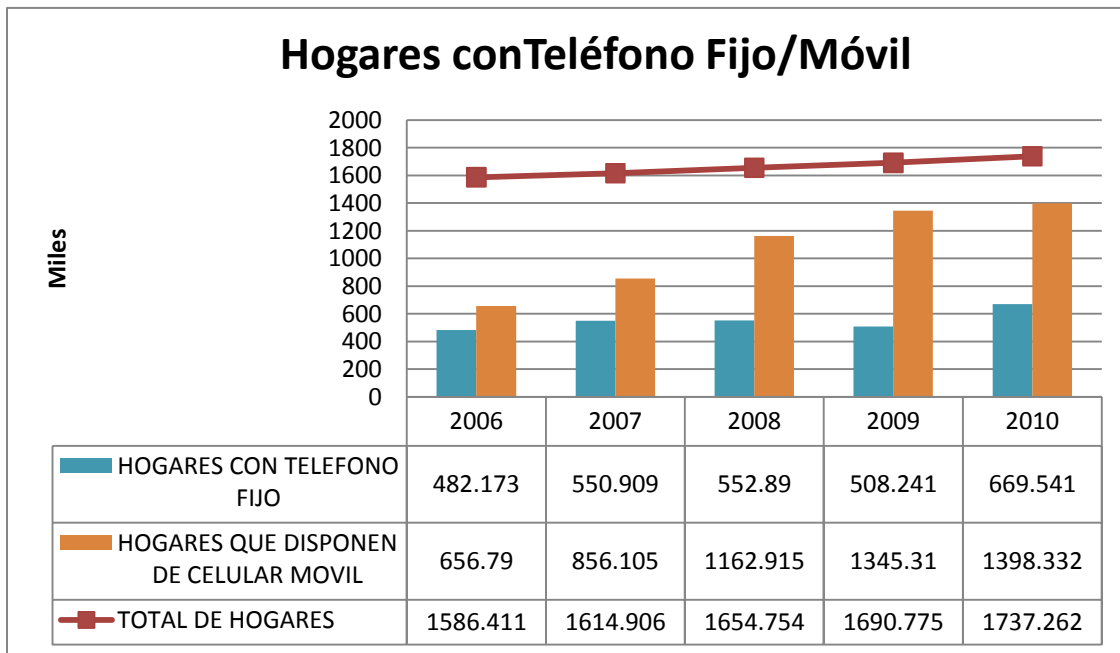
- 97% en agua potable, y
- 87% en alcantarillado

Aguas de San Pedro maneja aproximadamente 101,500 cuentas, y cada año atiende a más de 3500 nuevos usuarios. Anualmente sus usuarios consumen 97 millones de metros cúbicos de agua potable.

VI. TELECOMUNICACIONES

Conforme a la Ley Marco del Sector Telecomunicaciones (LMT), aprobada en 1995, corresponde al Estado a través del Presidente de la República, la formulación de las políticas relacionadas con las telecomunicaciones y, por medio de la Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CONATEL), adscrita al Ministerio de Finanzas, le compete coordinar y ejecutar la política de telecomunicaciones fijada por el Presidente de la República dentro de las competencias establecidas en el marco normativo que la regula. En ese sentido, CONATEL cuenta con atribuciones para velar por la libre competencia y corregir las distorsiones que se produzcan, sancionando a los responsables.

De acuerdo a CONATEL, a diciembre del 2010 alrededor de 669, 541 usuarios en Honduras cuentan con acceso a una línea de teléfono fijo, de las cuales, un 67% son provistas por HONDUTEL y un 34% por operadores privados. 1, 398,332 hogares cuentan con teléfono celular móvil, servicio en su mayoría ofrecido por operadores privados. Como se puede apreciar en la grafica siguiente, para el periodo 2006-2010, la cobertura de telefonía celular registro un crecimiento constante con una variación porcentual de 122.9%.



Fuente: CONATEL

En relación al uso del internet, para Diciembre 2010 se estima que aproximadamente 892,050 usuarios utilizaron el servicio.

Diciembre 2010	No. de Suscriptores	No. de Usuarios (estimado)	Usuarios por 100 Habitantes
Internet	89,774	892,050	11.9

Asimismo, el número de operadores por servicios públicos registrados a diciembre del 2010, se cuenta con un total de 469 operadores.

Número de Operadores por Servicios Públicos

Servicio	2010
Telefonía de Larga Distancia Nacional	39
Telefonía de larga Distancia Internacional	1
Telefonía local fija	39
Telefonía Móvil	4
Transmisión y Conmutación de Datos	35
Proveedores de Acceso a Internet (ISP's)	68
Televisión por Suscripción	264
Móvil de Canales Múltiples de Selección Automática (radio Troncalizado)	4
Repetidor Comunitario	15
TOTAL	469

A. EVOLUCIÓN DEL SUBSECTOR DE TELECOMUNICACIONES

Pese a que Honduras venía acumulando serios atrasos en términos de cobertura y calidad de servicios de telefonía, debe reconocerse que en los últimos 5 años, las telecomunicaciones registran incrementos en cobertura y calidad gracias a la participación de la iniciativa privada.

La apertura y liberalización de las telecomunicaciones en Honduras ha sido el resultado de un proceso que se inició con la aprobación de LMT en 1995, mediante la cual se estableció una estrategia de apertura gradual. Es así que a partir de la LMT todos los servicios de telecomunicaciones quedaron bajo un régimen de competencia a excepción de los servicios de telefonía fija nacional (local e interurbana) y el servicio de telefonía internacional quedó bajo un monopolio temporal de diez años bajo el operador estatal HONDUTEL, concluyendo a finales de 2005.

Este régimen que aseguraba una apertura en la mayoría de servicios, permitió un rápido incremento en el número de operadores cuya participación fue fortalecida con la apertura anticipada de la telefonía fija local e interurbana en el año 2003, que se inicia con el Programa “**Telefonía para Todos Modernidad para Honduras**” que impulsó las operaciones de las empresas de telefonía fija como suboperadores de la estatal HONDUTEL pudiendo prestar otros servicios tales como el servicio portador, teléfonos públicos, etc. Actualmente, se encuentran registrados en CONATEL un total de 38 empresas suboperadoras. Un elemento fundamental en la estrategia de apertura fue que la regulación permitió en gran medida la convergencia de las redes y servicios.

Con la finalización del monopolio de larga distancia internacional, los operadores de telefonía móvil iniciaron la prestación de la telefonía de larga distancia a inicios del 2006 para servir a sus usuarios móviles, iniciándose la competencia en los servicios internacionales lo que ha provocado una reducción en las tarifas internacionales.

Este proceso de apertura se consolidó aun más con la entrada de los 4 operadores de telefonía Móvil: **CELTEL-TIGO** que inicia operaciones en 1996, **SERCOM-CLARO** en 2004 y en el 2007 y 2008 respectivamente entran en operación la estatal **HONDUTEL** y **DIGICEL**. En los últimos cinco años (2006-2010), la inversión total en el sector de telecomunicaciones (público y privado) fue de aproximadamente de 1,630 millones de dólares.

El Plan 2010-2014 se enfoca en la actualización del marco legal e institucional del sector de telecomunicaciones tomando en cuenta los tratados comerciales suscritos tales como RD-CAFTA y el Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la Unión Europea que entrará en vigencia en 2012. En este sentido, las disposiciones introducidas por los tratados incluyen la eliminación de barreras de entrada, asegurar una mayor transparencia y certidumbre jurídica, así como contar con mecanismos eficaces de

solución de controversias, además de consolidar y fortalecer el proceso de apertura en servicios. Con la actualización del marco legal Honduras se impulsará la apertura total del sector.

Dada la prioridad conferida al sector, en 2010 se procedió a la creación el Gabinete de Telecomunicaciones como órgano de coordinación superior con funciones de impulsar políticas que incentiven el desarrollo de la infraestructura para el uso de las Tecnologías de la Información; coordinar y asistir en el proceso de transformación y modernización de la estatal HONDUTEL; promover la puesta en funcionamiento del Fondo Social de Telecomunicaciones que permitirá proveer servicios de telecomunicaciones y tecnologías de la información a nivel nacional; y finalmente desarrollar acciones de fortalecimiento de la función regulatoria.

A efectos de contribuir con la transformación y modernización de la estatal HONDUTEL, para el 2011-2014 se cuenta con una cartera de proyectos por el orden de **US\$ 502, 000,000**, abierta a la financiación bajo el esquema de Alianzas Público Privadas.

(Link: Proyectos Telecomunicaciones – HONDUTEL: www.hondurasisopenforbusiness.com)

VII. INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN INFRAESTRUCTURA

La expansión global de la población y sus necesidades de servicios públicos, así como también el desarrollo económico demandan requerimientos de infraestructura que exceden los recursos financieros disponibles por el sector público. Bajo este contexto, el reconocimiento del impacto que tiene la infraestructura sobre el crecimiento económico y la pobreza llevaron a Honduras a buscar soluciones al deterioro continuo de la infraestructura existente y a la calidad en la prestación de los servicios públicos.

En ese sentido, el déficit fiscal y el aumento en las demandas sociales de bienes y servicios de calidad han llevado a la mayoría de los gobiernos a involucrar al sector privado con el fin de incrementar los ingresos, reducir la participación pública en nuevas inversiones y disminuir el gasto público resultante de la ineficiencia de las empresas estatales. Honduras no es la excepción.

En los últimos quince años, Honduras registró un total de 11 proyectos de infraestructura con participación privada cuya inversión asciende a US\$ 1,996 millones

Total de Proyectos por Sector y Subsector (US \$ Millones)

Sector	Sub-Sector	Número de Proyectos	Inversión Total US \$
Energía	Electricidad	5	541.00
	Total Energía	5	541.00
Telecomunicaciones	Telecomunicaciones	3	1,117.00
	Total Telecomunicaciones	3	1,117.00
Transporte	Aeropuerto	1	120.00
	Puertos	1	11.00
	Total Transporte	2	131
Agua y Saneamiento	Servicios Públicos	1	208
	Total Agua y Saneamiento	1	208

Fuente: Private Participation in Infrastructure Projects Database, World Bank, 2009

Bajo este contexto, y tomando como referente el Plan de Nación 2010-2022, Honduras ha dado inicio a un proceso capaz de transformar la realidad, llevando más satisfacción y calidad de vida a los habitantes de nuestro país.

Como se pudo apreciar anteriormente, Honduras impulsa una cartera de proyectos en infraestructura que asciende a US\$ 8,768,326,594 dólares, la cual, sin duda, impactará positivamente en el crecimiento económico. En este momento, Honduras abre sus puertas a los exigentes mercados internacionales para lograr mayores niveles de inversión extranjera motivada por los bajos niveles de infraestructura pública desarrollada hasta el momento.

El Programa Nacional de Promoción de Inversiones pone a disposición un marco legal moderno, con reglas claras aplicables a nacionales como extranjeros, sustentado en las Alianzas Público Privadas que permitirán, en una primera etapa, desarrollar importantes proyectos de infraestructura en los subsectores de infraestructura vial, aeroportuaria, portuaria, energía renovable, agua y saneamiento y telecomunicaciones.

El mecanismo propuesto hace partícipe al sector privado nacional y extranjero en los procesos de inversión, mantenimiento y explotación de grandes obras públicas, por medio de un procedimiento que permitirá al sector privado financiar obras económicamente rentables, recuperando su inversión a través de la prestación de un servicio específico y de estándar predeterminado.

Para la implementación del modelo ha sido necesario contar con un marco legal aplicable a la inversión, el cual se describe a continuación:

VIII. MARCO LEGAL

Las disposiciones normativas que reglamenta la inversión extranjera en Honduras, establecen de manera armónica y sistemática los compromisos y disposiciones a las que se encuentran sometidos en Honduras los capitales provenientes en el exterior. La normativa interna está constituida por disposiciones constitucionales y legales.

En el marco del Programa Nacional de Promoción de Inversiones, se pone a disposición de la inversión nacional y extranjera un compendio de leyes (Link: Compendio de Leyes para la Inversión), detallándose a continuación las leyes más relevantes para el sector de infraestructura.

A. BASES CONSTITUCIONALES

La Constitución de la República de Honduras establece que el Estado reconoce, garantiza y fomenta la inversión, y la economía se sustenta en la coexistencia en armonía de diferentes formas de propiedad y de empresa.

Las actividades económicas primordialmente corresponden a los particulares y el Estado solamente interviene por razones de interés público y social. En Honduras los extranjeros pueden desenvolverse en igualdad de condiciones que los hondureños, ya que disfrutan de los mismos derechos civiles.

La inversión extranjera es complementaria de la inversión nacional en el contexto de un sistema económico cuyos principios fundamentales son:

- a) Eficiencia en la producción.
- b) Justicia social en la distribución de la riqueza y el ingreso nacional.
- c) Coexistencia armónica de los factores de la producción.

B. REGÍMENES DE INVERSIÓN

La legislación hondureña contiene varias leyes que conciernen específicamente a la temática de la inversión, las cuales son congruentes con las exigencias del mundo moderno y establecen los compromisos y beneficios para los capitales extranjeros.

1. Ley para la Promoción y Protección de Inversiones

Es interés primordial del Estado la atracción, promoción y protección de la inversión nacional y extranjera, a las que se otorgarán facilidades y garantías para su desarrollo.

Las Garantías

- a) A la Inversión Nacional y Extranjera
 - i) Acceso ilimitado a divisas.
 - ii) Derecho a la apertura de cuentas bancarias y a retirar depósitos totales o parcialmente en moneda de libre uso.
 - iii) Protección de sus derechos de propiedad intelectual.
 - iv) Derecho de propiedad.
 - v) Derecho a repatriar el 100% de la indemnización por concepto de expropiación.
 - vi) Libertad de producción y comercialización de bienes y servicios.
- b) A la Inversión Extranjera
 - i) Trato igualitario a la inversión nacional.
 - ii) Acceso al mercado sin limitaciones.
 - iii) Transferencia en moneda o valores, del producto de utilidades, ganancias, regalías y contraprestaciones, o el total de su inversión.
 - iv) Acceso a créditos en el sistema financiero nacional.
 - v) Libre participación accionaria en las sociedades.
 - vi) Derecho irrestricto a establecer sucursales, subsidiarias, representaciones o inversiones conjuntas.

Sectores Excluidos por la Ley

- a) Las actividades para el tratamiento de desechos contaminantes tóxicos o radioactivos.
- b) La fabricación, importación, distribución y venta de armas, municiones y similares.

Régimen Preventivo de Conflictos

Los interesados en el desarrollo de proyectos de inversión en bienes inmuebles podrán acogerse a este régimen para prevenir conflictos futuros, y tendrán 2 años para iniciar la inversión, transcurrido ese plazo, el beneficio del mismo se extinguirá. Para someterse a este régimen debe presentarse una solicitud ante la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Inversiones.

De presentarse una disputa sobre el inmueble objeto de la inversión y si el valor de éste excediere los US\$ 500 mil, debe someterse por su orden a los procedimientos siguientes: arreglo directo, conciliación, y arbitraje de acuerdo a la Ley de Conciliación y Arbitraje.

Régimen de Garantía para la Conclusión de Proyectos

Cuando se encuentre en litigio un inmueble objeto de un proyecto de inversión, el interesado puede acogerse a este régimen siempre que cuente con los permisos y licencias para el desarrollo del mismo,

disponga del financiamiento, haya iniciado los trabajos de construcción, y que un tercero que no esté en posesión del inmueble reclame la propiedad.

De concurrir lo expuesto, puede solicitar a la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Inversiones que constituya un fideicomiso o que la acción judicial se resuelva mediante arbitraje.

Los Contratos de Estabilidad Jurídica

Los inversionistas que comprometan US\$ 2.0 millones bajo la modalidad de: Aporte de capital, adquisición de más del 50% de acciones de propiedad directa o indirecta del Estado, o las Alianzas Público Privadas; tendrán aseguradas durante 15 años, el mantenimiento de las mismas condiciones tributarias al momento de desarrollar el proyecto. Aunque si fuese un proyecto forestal se podrá ampliar a 25 años

Resolución de Disputas

La Ley para la Promoción y Protección de Inversiones garantiza la licitud de la sujeción a la jurisdicción extranjera entre inversionistas extranjeros y nacionales, o entre extranjeros y el Estado; así como el pleno reconocimiento a los laudos arbitrales internacionales y conformes con lo dispuesto en los instrumentos siguientes:

- a) Convención sobre Reconocimiento y las Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras.
- b) Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional.
- c) Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados.
- d) Tratados de Protección Recíproca de inversiones ratificados por Honduras.

Asimismo, la Ley prevé las variables posibles y los mecanismos arbitrales conducentes.

Los Beneficios Fiscales

Si el Poder Ejecutivo, por intermedio de SEPLAN, declara el proyecto de inversión como de interés prioritario:

- a) Amortización de los gastos pre-operativos incurridos, en un plazo de 5 años.
- b) Depreciación normal y acelerada.

En la inversión por regiones, podrán gozar de los beneficios aquellas inversiones superiores a US\$ 2.0 millones:

- a) Exoneración parcial del Impuesto sobre la Renta, la que no excederá de:
 - i) 50% de lo invertido en proyectos prioritarios sin considerar actividades o regiones como restricción, solo se aplicará el aumento de inversión.
 - ii) 60% en proyectos de actividades prioritarias o en regiones de interés prioritario.
 - iii) 70% en proyectos que: sean de interés prioritario, que desarrollen actividades prioritarias y que se desarrollen en regiones de interés prioritario.

Los criterios para los plazos de los beneficios los elaborará SEPLAN y se aprobarán en Consejo de Ministros. Los beneficios se otorgarán siempre que el inversionista no tenga que tributar en otros países sobre ingresos obtenidos en fuente hondureña.

Megaproyectos

Los megaproyectos son aquellos que SEPLAN califica como de interés nacional, y requieren de una inversión no menor de US\$ 50 millones. El Consejo Nacional de Inversiones aplicará un procedimiento

acelerado de inversión, previa solicitud, el cual será aprobado por el Poder Ejecutivo en Consejo de Ministros.

Entidad Competente

La Ley para la Promoción y Protección de las Inversiones establece el **Consejo Nacional de Inversiones** responsable de promover y desarrollar la inversión privada, establecer oficinas de facilitación y asistencia a los inversionistas, y formular políticas públicas para propiciar un clima favorable a la inversión.

Otras Disposiciones

- a) Creación de los Parques Agroindustriales de exportación, los cuales promueven las MIPYMEs y gozan de los beneficios establecidos por la misma.
- b) Vinculación expresa con las APPs y CoAlianza.
- c) Reforma las normativas siguientes:
 - i) Artículo 310 del Código de Comercio.
 - ii) Artículos 55, 60 y 61 de la Ley de Propiedad Industrial.
 - iii) Artículo 21 de la Ley de Representantes, Distribuidores y Agentes de Empresas Nacionales y Extranjeras.
- d) Deroga las normativas siguientes:
 - i) Artículos 308 y 309 del Código de Comercio.
 - ii) Artículo 1565 del Código Civil.
 - iii) Artículos 32, 33 y 34 de la Ley de Migración y Extranjería.
 - iv) Ley de Inversiones (Decreto 80-92).

C. REGÍMENES SOBRE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS

Relacionados con las disposiciones normativas referentes a la Prestación y gestión indirecta de servicios públicos, así como el desarrollo y administración de los mismos.

1. Ley de Promoción de la Alianza Público Privada

Gestiona y regula los procesos de contratación para la participación pública-privada en la ejecución, desarrollo y administración de obras y servicios públicos.

¿Qué es la participación pública-privada?

Es una alianza estratégica –formalizada en un contrato– en la que el Estado asume compromisos de naturaleza firme o contingente y sus aportes pueden ser:

- a) Aportaciones en efectivo
- b) Estudios técnicos
- c) Suscripción de acciones o compra de otros valores negociables en el mercado financiero
- d) Otorgamientos de bienes de dominio público (concesiones, sin traslado de dominio)
- e) Otorgamiento de permisos y licencias para la realización de la actividad autorizada
- f) Otorgamiento de derechos sobre bienes patrimoniales del Estado o de los Municipios

La Alianza Público--Privada

La Ley de Promoción de la Alianza Público-Privada establece que la alianza adoptará la modalidad que convengan las Partes como:

- a) Coinversión (joint venture)
- b) Personas jurídicas con o sin fines de lucro
- c) Contratos de participación
- d) Contratos de gestión
- e) Fideicomisos
- f) Cualquiera otra que resulte apta para la ejecución de las obras y/o prestación de servicios

Los Riesgos

La distribución de los riesgos y los costos que conlleva la Alianza Pública-Privada deben pactarse de acuerdo a las necesidades específicas de la misma, los que pueden ser:

- a) Financieros
- b) Comerciales
- c) De Operación
- d) Riesgos imputables a causas no previstas

Proceso de Adjudicación

La Alianza Pública-Privada se adjudica luego de un proceso simple que toma en cuenta dos criterios: el económico y el técnico. **El criterio económico** evalúa quién presta el servicio más barato, quién ofrece mayores beneficios al Estado y quién requiere menor cofinanciamiento o aporte del Estado. **El criterio técnico** se limita a determinar quién reúne los requisitos técnicos establecidos.

COALIANZA

La Ley de Promoción de la Alianza Pública-Privada crea una institución facilitadora: **La Comisión para la Promoción de las Alianzas Público-Privadas (COALIANZA)**. COALIANZA depende directamente de la Presidencia de la República, y es responsable de gestionar y promover los proyectos y procesos de las Alianzas Público Privadas.

En principio los proyectos que se ejecutarían bajo el régimen de Alianza Pública-Privada deben formar parte del **Sistema Nacional de Inversión Pública**, y contar con un examen de viabilidad previo con análisis de costo-beneficio y esquemas de financiamiento factibles que aseguren su ejecución. El examen lo realiza COALIANZA. Previo a este examen otros entes públicos actuando como **iniciadores** deben solicitar a COALIANZA apoyo en su formulación de proyectos para incorporarse al Sistema.

Regulación control y seguimiento

La ejecución de las obras y prestación de servicios mediante el régimen de Alianzas Público Privadas está a cargo de los entes reguladores sectoriales creados por leyes especiales. Si no existiere un ente regulador, estará a cargo de la **Superintendencia de Asociaciones Público Privadas** que crea la Ley de Promoción de la Alianza Público-Privada.

Transparencia

Las Alianzas Público Privadas están sometidas a un estricto régimen de transparencia. La Ley de Promoción de la Alianza Pública-Privada establece que los riesgos financieros y no financieros, las garantías, los compromisos futuros y las contingencias fiscales las determina la Secretaría de Finanzas (SEFIN), con fundamento en el análisis de riesgo fiscal realizado por la Comisión Nacional de Crédito Público. SEFIN también tiene la facultad de emitir las disposiciones para registrar los compromisos firmes y contingentes cuantificables, así como las garantías ejecutadas.

IX. CONSIDERACIONES FINALES

Para Honduras, la infraestructura es sinónimo de desarrollo económico, social y humano. El crecimiento económico y las oportunidades de bienestar están claramente correlacionados con el grado de desarrollo de su infraestructura. Los países con que se compite están dando la misma prioridad a la modernización de su infraestructura, porque es una condición para insertarse en la economía global. Por diversas razones, Honduras no ha podido mantener el ritmo de inversiones en el Sector de Infraestructura acorde con sus potencialidades. Las crisis económicas recurrentes, los insuficientes fondos públicos, la falta de estímulos claros y de condiciones de certidumbre a la inversión, entre otras causas, explican este rezago que se traduce en pérdida de oportunidades.

En este momento, Honduras no debe quedarse a la zaga, tiene a su alcance la oportunidad de superar estos rezagos ya que goza de una posición geográfica estratégica, cuenta con tratados comerciales que dan acceso directo no solo al mercado más grande del mundo, sino a otras regiones y países, y además la certeza del rumbo a seguir.

Sin duda que los proyectos a presentarse a la consideración de los potenciales inversionistas, de llegar a concretarse, dotará a Honduras de una infraestructura moderna que permitirá, a su vez, liberar recursos públicos hacia los sectores que no resultan atractivos para la inversión privada, pero que son altamente rentables y prioritarios para impulsar su desarrollo social integral.

Confiamos que la evolución y consolidación del Sistema Nacional de Inversiones, previsto por la Ley de Promoción de Asociación Público-Privada, abrirá espacios a la diversificación de la cartera de proyectos, iniciando por las tradicionales áreas de la infraestructura pública bajo el esquema de Alianzas Público-Privadas, en los subsectores de facilidades portuarias y aeroportuarias, telecomunicaciones, servicios públicos, plantas hidroeléctricas; para luego sumar paulatinamente nuevas áreas de infraestructura como lo son: Edificios y espacios públicos, establecimientos penitenciarios y hospitalarios, entre otras obras construidas y/o gestionadas a partir del modelo propuesto.

Invertir en infraestructura, es construir una Honduras mejor, por ello abrimos las puertas a la inversión extranjera para que juntos logremos cumplir y superar las metas previstas en nuestro Plan de Nación.

HONDURAS IS OPEN FOR BUSINESS