

Implicaciones Empresariales y Económicas de la Alianza Público Privada del Corredor Logístico en Honduras periodo 2013-2015

Karla Yamileth Castro Blanco*

Universidad Nacional Autónoma de Honduras, Tegucigalpa, Honduras

***Autor de contacto:**

Comayagüela M.D.C.

(504)3390-7779; kycasbla@yahoo.com

RESUMEN

En vista que en el país existe la urgente necesidad de tener una vía de comunicación rápida y eficiente que facilite la movilización de mercaderías y personas; debido al alto costo en el desarrollo de esta infraestructura, se decide hacer la concesión del proyecto del Corredor Logístico mediante una Alianza Público Privada (APP). Con esta investigación se pretende identificar las implicaciones económicas que tiene la APP, mediante un alcance correlacional, obteniendo resultados sobre desplazamiento de los pobladores de la zona, la concesión de una parte de los recursos del Estado.

Palabras clave: Corredor Logístico, Alianza Público Privada, desplazamiento, concesión.

ABSTRACT

In the country there is an urge for having a fast and reliable communication path that can make an efficient and easy on shipping of merchandise and people, due to the high cost in infrastructure development the government decides to concession of the infrastructure project of the Logistic Highway through and public-private alliance (PPA). With this research it pretends to identify the economics implications that a PPA has, through a correlational measure, according to results on inhabitant people displacement and the concession of a part from de resources of the Government.

Keywords: Logistic Highway, Public-Private Alliance, Displacement, concession.

I. INTRODUCCIÓN

La presente investigación pretende recopilar datos acerca de las implicaciones de las alianzas público-privadas con las cuales el gobierno está actuando actualmente, en particular acerca del Corredor Logístico, una innovación en el país que viene a crear una nueva y pionera forma de comunicar la zona norte con el sur del país ofreciendo de esta forma una vía rápida, eficiente y adecuada para el transporte, tanto de mercadería como de personas, sin embargo esto tiene muchas implicaciones a nivel nacional, tanto como buenas como malas, significando incluso el desplazamiento y reorganización de los habitantes y negocios que en el pasado se ubicaban a inmediaciones de la carretera antigua por la que se ha construido el corredor logístico actualmente, esto conlleva a situaciones económicas para algunos favorables y para otros no tanto, por lo cual nos

planteamos la interrogante acerca de cuáles beneficios conlleva la construcción del corredor logístico en las zonas por donde pasa dicha carretera.

Mediante una investigación con diseño correlacional transversal pretendemos observar si las APP realmente significan un beneficio para la economía, tanto local como nacional y una manera mejorar a largo plazo.

II. MARCO REFERENCIAL

Las Alianzas Publico Privadas (entiéndase por APP de ahora en adelante) son una herramienta de colaboración entre el sector público y el sector privado con el fin de llevar a cabo proyectos, programas o prestar servicios que tradicionalmente han sido proyectados y suministrados por las administraciones públicas, tales como los relativos a los servicios sociales, abastecimiento de servicios públicos e infraestructuras, entre otros. En la cooperación para el desarrollo, las APP no sólo facilitan la privatización de las políticas dedicadas a la solidaridad y a la justicia social, sino que validan el discurso que considera a las empresas como actores fundamentales en la lucha contra la pobreza (Perez, 2012).

La reciente rehabilitación de la política industrial como herramienta para promover la transformación económica y las altas tasas de crecimiento en países en desarrollo deberían de conocer y practicar la política industrial sistémica, que requiere una perspectiva estratégica con intervenciones inteligentes y proactivas en el mercado por parte del Estado, supone su desarrollo y puesta en marcha en un contexto de alianzas público privadas que impidan la captura del Estado por grupo de interés (Devlin & Mogueillansky, Alianzas Publico-Privadas para una nueva vision estrategica del desarrollo, 2010).

El éxito de la combinación publico privada se ha visto reflejado a lo largo de la historia, llegando al crecimiento económico de países, mediante subvenciones públicas a sectores estratégicos, conjugando objetivos estratégicos de la administración pública con intereses concretos de empresas privadas y han sido un factor fundamental en el crecimiento económico mundial (Casado Cañeque, 2007).

Las APP se fundamentan en generar un impacto positivo en el desarrollo y mejorar el acceso a bienes y servicios básicos que afectan la vida de las personas, la provisión de dichos bienes exige maximizar la eficiencia de gestión así como capitalizar los recursos de los actores involucrados ya que se deben de garantizar buenos resultados (Allan, 2001).

Como parte de la implementación de una APP, se deben de realizar algunos pasos de investigación para llevar a cabo un proyecto. A continuación se detallan las fases metodológicas de la puesta en marcha de una APP (Tennyson, 2003):

Tabla 1. Fases Metodológicas de la puesta en marcha de una Alianza Público Privada

<i>Investigación</i>	Se estudia y se comprende el reto planteado; se recaba información; se consulta con las partes interesadas y con los posibles proveedores de recursos externos; se crea una visión de futuro para la alianza
----------------------	--

<i>Identificación</i>	Se identifica a los miembros en potencia y, si fuera posible, se asegura su participación
<i>Creación</i>	Los miembros crean su relación de trabajo acordando las metas, objetivos y principios fundamentales que respaldaran su alianza
<i>Planificación</i>	Los miembros planifican el programa de actividades y comienzan a perfilar un proyecto coherente
<i>Gerencia</i>	Los miembros exploran la estructura y gerencia de su alianza de medio a largo plazo
<i>Búsqueda de Recursos</i>	Los miembros identifican y captan recursos, tanto sean en efectivo como no
<i>Puesta en Práctica</i>	Una vez que los recursos están localizados y se han acordado los detalles del proyecto, comienza el proceso de su puesta en práctica, trabajando sobre la base de un calendario pre acordado y unos logros específicos
<i>Medición</i>	Medición y preparación de informes sobre su impacto y efectividad, su rendimiento y resultados
<i>Evaluación</i>	evaluación de la alianza sobre los impactos que produce las organizaciones miembros y cuestionamiento si se abandonan miembros y se unen nuevos
<i>Revisión</i>	revisión de la alianza, programas o proyectos a la luz de la experiencia adquirida
<i>Institucionalización</i>	creación de las estructuras y mecanismos adecuados para que se garantice el compromiso a largo plazo y la continuidad de la alianza
<i>Continuación o Terminación</i>	Reforzar la continuidad o acordar una conclusión adecuada

Fuente: Manual de Alianzas, Ross Tennyson, 2003

En cuanto a obstáculos se refieren, las APP presentan algunas situaciones dependiendo del punto de vista del involucrado, como público en general, sectores, dirigentes, organizaciones y factores externos, las cuales son expresadas en la tabla número tres:

Tabla 3. Obstáculos en las APP

<i>Procedencia del Obstáculo</i>	<i>Ejemplo</i>
<i>Público en General</i>	·Una actitud escéptica predominante ·Posturas férreas y preconcebidas frente a ciertos sectores o miembros ·Expectativas exageradas sobre lo que es posible realizar o lo que es factible
<i>Características Negativas Propias de cada sector (reales o percibidas)</i>	·Sector Público: es burocrático e intransigente ·Sector Empresarial: es obcecado y competitivo ·Sociedad Civil: es combativa y territorial

<i>Limitaciones Personales (de las personas que dirigen la Alianza)</i>	<ul style="list-style-type: none">·Habilidades inadecuadas para el trabajo en alianza·Autoridad restringida tanto interna como externa·Una posición o un trabajo con una visión demasiado limitada
<i>Limitaciones Propias de las Organizaciones (de las organizaciones Miembro)</i>	<ul style="list-style-type: none">·Conflicto de prioridades·Competencia (dentro del sector)·Intolerancia (hacia otros sectores)·Clima social, político y económico
<i>Restricciones Externas de Alcance Mayor</i>	<ul style="list-style-type: none">·Retos en escalada / velocidad de cambio·Inhabilidad para acceder a recursos externos

Fuente: Manual de Alianzas, Ross Tennyson, 2003

Si bien las necesidades de infraestructura y las restricciones de financiamiento son más graves en los países en desarrollo que en las economías avanzadas, en toda economía es preciso mantener la disciplina fiscal y respetar los límites en materia de impuestos y endeudamiento, que constituyen las fuentes habituales de financiamiento para la inversión pública.

El Pacto de Estabilidad y Crecimiento de la Unión Europea (UE), por ejemplo, impone topes al déficit y a la deuda pública de los miembros de la UE, limitando su capacidad de maniobra en el ámbito de la inversión pública. Además, todas las economías, ricas y pobres por igual, deben dedicar recursos limitados a satisfacer necesidades contrapuestas, procurando equilibrar la inversión en capital físico y la inversión en capital humano —educación, salud y otros sectores sociales— y garantizando al mismo tiempo que haya ingresos suficientes para cubrir el gasto corriente (Akitoby, Hemming, & Schwartz, 2007).

El Fondo Monetario Internacional, en colaboración con el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, llevó a cabo estudios piloto en los que se analizó cómo ocho países —Brasil, Chile, Colombia, Etiopía, Ghana, India, Jordania y Perú— encaraban sus necesidades de inversión pública, entre ellas la inversión en infraestructura. En estos países, la necesidad de contar con nuevas carreteras y con un mejor mantenimiento vial parece ser sumamente aguda, pero también aparecen cuellos de botella en otros sectores, como puertos, energía, telecomunicaciones y servicios de agua potable y saneamiento. Estas restricciones reflejan, al menos en parte, las recientes disminuciones de la inversión pública, que han sido compensadas —aunque solo en pequeña medida— por un aumento de la inversión privada en infraestructura (Akitoby, Hemming, & Schwartz, 2007).

En Brasil y Perú, en cambio, esa disminución se explica en parte por la finalización de varios grandes proyectos, especialmente en telecomunicaciones. Aunque obviamente no como único factor, es muy probable que la consolidación fiscal haya contribuido a la caída observada en la inversión pública. Por ejemplo, en India se frenó la inversión pública como parte de las medidas de ajuste fiscal adoptadas en respuesta a la crisis sufrida a comienzos de los años noventa (Akitoby, Hemming, & Schwartz, 2007).

En un número cada vez mayor de países se han creado asociaciones público-privadas (APP) para promover la oferta de activos y servicios de infraestructura por parte del sector privado (Hartwich, Garza, & Quiros, 2004).

Las experiencias acumuladas en diferentes países parecen indicar que la infraestructura económica (por ejemplo, el transporte) es generalmente un ámbito más propicio para la creación de este tipo de asociaciones que la infraestructura social (por ejemplo, la atención de la salud y la educación) por tres razones principales. Primero, los proyectos sólidos encaminados a resolver limitaciones evidentes de la infraestructura —como carreteras, ferrocarriles, puertos y electricidad— probablemente tengan altas tasas de rentabilidad económica y por ello resulten atractivos para el sector privado. Segundo, a menudo el cobro de tarifas a los usuarios resulta más factible y además más conveniente en los proyectos de infraestructura económica. Tercero, por lo general los proyectos de infraestructura económica cuentan con un mercado más desarrollado para combinar la construcción con la prestación de servicios conexos (por ejemplo, la construcción y la explotación y mantenimiento de una carretera de peaje) que los proyectos de infraestructura social (Akitoby, Hemming, & Schwartz, 2007).

Tomando en cuenta de estas consideraciones, no es de sorprender que las APP se utilicen en forma preponderante para la infraestructura vial, como sucede en varios de los países analizados en los estudios piloto. En general, las APP permiten al gobierno evitar o diferir el gasto en infraestructura sin renunciar a sus beneficios. Esta puede ser una ventaja especialmente atractiva para los gobiernos cuya capacidad actual de gasto se encuentra restringida pero que están relativamente libres de restricciones para comprometer gastos futuros (Devlin & Mognillansky, Alianzas Publico Privadas como estrategias Nacionales, 2009).

De ahí que, si bien las APP pueden atenuar las restricciones fiscales que limitan la inversión en infraestructura, también pueden ser utilizadas para eludir los controles sobre el gasto y trasladar la inversión pública fuera del presupuesto y la deuda fuera del balance del gobierno. Cuando esto sucede, el Estado puede tener que soportar la mayor parte del riesgo que entrañan las APP y quizás enfrentar considerables costos fiscales en el mediano a largo plazo (Akitoby, Hemming, & Schwartz, 2007).

No obstante, las APP bien estructuradas e implementadas ofrecen la posibilidad de lograr una mayor eficiencia en la construcción de activos de infraestructura y la prestación de los servicios conexos y, por lo tanto, también reducen los costos del Estado cuando brinda dichos servicios (Beatty, 2001).

La estrategia de las APP parece ser la apuesta de América Latina “para combinar la estabilidad macroeconómica con el crecimiento eficiente de la economía amarrados ambos a la inclusión social, con la finalidad de lograr mayor igualdad en la sociedad y la reducción de la pobreza”, así lo aseguró Enrique García, presidente y director ejecutivo de la CAF, Banco de Desarrollo de América Latina. “*Este es el desafío de la sostenibilidad social y precisamente, si queremos llegar a soluciones adecuadas, no basta la función del Gobierno, es indispensable que el sector privado, con una mentalidad moderna, que no busca solamente las ganancias, sino también el beneficio social y ambiental, sea copartícipe*”, agregó García (Gimenez, 2014).

El concepto de las alianzas es relativamente nuevo en la región latina y no todos los países tienen el marco institucional apropiado para la formación de APP, así que el éxito depende en gran medida de que los actores, incluyendo los representantes de la sociedad civil, dialoguen con el fin de crear bases sólidas para el desarrollo de las mismas (Gimenez, 2014).

Según el informe del Foro Económico Mundial, Creando Nuevos Modelos: Asociaciones Público-Privadas innovadoras para el Desarrollo Inclusivo en América Latina las alianzas exitosas entre los sectores público y privado son necesarias para fortalecer el desarrollo económico y la innovación en América Latina (Economía A. , 2014).

Un factor clave de una asociación exitosa es la sostenibilidad financiera, señala el informe. El fundamento del marco financiero debe ser establecido desde el principio de la colaboración, para reducir la dependencia sobre un solo actor y para garantizar la continuidad del trabajo. Por ejemplo, el Proyecto Digital de Salud de la Federación de Medicina Interna (FEMI) en Uruguay muestra sostenibilidad económica y financiera, porque sus fondos se dividen entre las contribuciones de sus instituciones, así como el 3% de la cantidad pagada por el fondo nacional de salud a los proveedores de servicios de salud (Economía A. , 2014).

La combinación de las habilidades y conocimientos específicos de los diferentes actores es un motor poderoso de gran alcance en la generación de las próximas políticas y medidas para hacerle frente a los desafíos del desarrollo sostenible. Los gobiernos de la región deben ofrecer incentivos, entornos favorables y nuevos espacios para entablar confianza y visiones comunes a largo plazo, además de colaboraciones innovadoras entre todos (Altenburg, 2005).

Particularmente, en Latinoamérica y el Caribe los proyectos públicos privados han aumentado en importancia. La inversión realizada en proyectos bajo esta modalidad se ha incrementado progresivamente en esta región. Como consecuencia del incremento de la participación del sector privado en obras públicas, los gobiernos han creado (o actualizado) marcos legales para establecer si es o no pertinente que una obra se ejecute con la participación del sector privado. De esta forma, en los últimos años algunos países latinoamericanos han intentado utilizar el modelo implementado en el Reino Unido (Economía I. P., 2013)

Tabla 4. Montos de Inversión (en millones US\$) de proyectos público - privado, 2012

	Energía	Telecomunicaciones	Transporte	Agua y Saneamiento	Total
<i>Asia Oriental y Pacífico</i>	8,940	4,341	3,521	355	17,157
<i>Europa y Asia Central</i>	9,579	11,128	1,644	133	22,484
<i>Latinoamérica y el Caribe</i>	38,175	21,630	24,123	3,113	87,041
<i>Medio Oriente y África del Norte</i>	3,655	2,876	0	192	6,723
<i>Asia Sur</i>	11,444	4,667	18,912	116	35,139
<i>África subsahariana</i>	4,970	7,726	0	126	12,822
<i>Total</i>	76,763	52,368	48,200	4,035	181,366

Fuente: Banco Mundial

Expertos y líderes políticos subrayan la importancia de establecer alianzas público-privadas para hacer frente a los desafíos del desarrollo y la expansión de la prosperidad en Centroamérica, en un encuentro celebrado en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (Gili, 2013).

"Lo que buscamos es una expansión de las bolsas de prosperidad, para que el crecimiento sea más amplio e incluya a una creciente parte de la sociedad", afirmó Ricardo Zúñiga, principal asesor para Latinoamérica de la Casa Blanca. Zúñiga, de origen hondureño, destacó que EE.UU. ha aportado desde 2008 más de US\$500 millones para la lucha contra la inseguridad y el crimen, que situó como uno de los "principales obstáculos" para el desarrollo de la región (Calderon, 2013).

Sin embargo, Zúñiga señaló que los recursos no deben concentrarse exclusivamente en esta área y apeló a un enfoque "integral" que busque rellenar la "falta de oportunidades" económicas para los centroamericanos que hace que muchos sigan eligiendo la opción de la emigración. Uno de los elementos en los que Centroamérica debe avanzar, apuntó, es en la integración energética y de infraestructuras dentro de la región para incrementar su competitividad y superar la actual fragmentación de los mercados (Calderon, 2013).

Se ahondó en la necesidad de que el tradicional modelo de alianzas público-privadas se nutra también de la "innovación" aportada por las organizaciones no gubernamentales y su especial énfasis en un crecimiento sostenible y respetuoso con el medio ambiente. (Katzman, 2014).

Desde hace unos años, Honduras ha exteriorizado su visión de un país más desarrollado mediante la realización de misiones comerciales internacionales, la participación en foros internacionales y la creación de un marco legal apropiado para la atracción y promoción de inversiones (Medina-Alva & Martinez Casas, 2012).

En este contexto, Honduras se ha dado cuenta que un país sin infraestructura es un país alejado del comercio internacional y para ello ha priorizado proyectos en las áreas de vialidad, puertos, aeropuertos y energías con fuentes renovables (Medina-Alva & Martinez Casas, 2012).

La ley para la Promoción de la Alianza Público Privada o ley de Asociación Público Privada (APP) ha entrado en vigencia en Honduras en septiembre de 2010 y su Reglamento en febrero 2011. Reemplaza a la ley de concesión e introduce un proceso más expedito para la administración, desarrollo y ejecución de obras públicas y servicios mediante contratos de APP suscritos entre el Estado y una entidad privada.

La ley crea una entidad autónoma e independiente, la Comisión para la Promoción de la Alianza Público Privada (COALIANZA) que está a cargo de administrar y ejecutar los proyectos de Alianza Público Privada respaldada por la Superintendencia de Alianzas Público Privadas.

Actualmente Honduras enfrenta el reto de proveer una mejor plataforma de movilización y acceso al país mediante la mejora y construcción de infraestructura vial, aérea y portuaria. Asimismo, se ha vuelto imperativo la ampliación su oferta de producción de energía a costos más económicos y eficientes (Medina-Alva & Martinez Casas, 2012).

En los últimos veinte años, Honduras ha llevado a cabo un esfuerzo considerable de modernización y apertura de su economía. El impacto de la inversión en infraestructura se ha materializado en cuatro aeropuertos internacionales, mejorando su cohesión territorial y poblacional, ubicándola con ventajas competitivas en la Región Mesoamericana en materia de transporte de personas, mercaderías, bienes y servicios, tanto a nivel nacional como regional por medios aéreos.

Sin embargo, también se quiere tener ventajas competitivas a nivel de carreteras, es por ello que han realizado el proyecto de un Canal Seco que conectara los principales puertos nacionales a través de una carretera interoceánica, ofreciendo alternativas aéreas y terrestres para transporte de mercaderías y personas.

Bajo el modelo de Alianza Público-Privada (APP) se tiene el compromiso de desarrollar e impulsar proyectos de inversión transparentes, que cumplan con los más altos estándares técnicos, jurídicos y financieros a nivel internacional, que promuevan el desarrollo económico y social del país y ayuden a mejorar la calidad de vida de los hondureños.

Honduras, a través de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público – Privada (COALIANZA) convocó por un Concurso Público Nacional otorgar el contrato de supervisión de las obras de ampliación a cuatro carriles del tramo entre el final del Valle de Comayagua y el Desvío a Santa Cruz de Yojoa con una longitud aproximada de 86 km, tramo que está comprendido en la Carretera CA – 5, la cual forma parte de la Concesión del Corredor Logístico Goascorán-Villa de San Antonio, y Tegucigalpa – Villa de San Antonio - San Pedro Sula – Puerto Cortés, con una longitud aproximada de 392 km; que recientemente ha sido adjudicada (COALIANZA C. p., 2012).

Con este proyecto se estima una inversión de US\$ 90.5 millones y se inició la licitación el 22 de noviembre de 2011, adjudicando el proyecto el 29 de marzo de 2012 a Concesionaria Vial Honduras S.A. de C.V., integrado por la empresa Hidalgo e Hidalgo S.A. de C.V. de Ecuador y Construcción y Administración de Perú (COALIANZA C. p., 2014).

Esta vía estratégica para el desarrollo económico y social del país conectará la terminal de contenedores de Puerto Cortes con las principales vías de transporte de carpa desde el pacífico hacia el atlántico y viceversa.

Este proyecto para el país representa, desarrollo, beneficios, progreso y seguridad, ya que se estima que genere 12 mil empleos directos e indirectos, tráfico comercial y de turismo, comercio en las comunidades y por lo tanto crecimiento económico, seguridad, ahorro, rapidez y eficiencia en el transporte de carga y personas.

La Base Legal sobre la cual se sustenta el Proyecto es la siguiente: (Concesionaria Vial Honduras, 2013)

- Decreto N° 143-2010. Ley de Promoción de la Alianza Público Privada.
- Acuerdo Ejecutivo N° 02073-2010. Reglamento General de la Ley de Promoción de la Alianza Público – Privada.
- Artículo 245 de la Constitución de la República.
- Artículos 11 y 118 de la Ley General de la Administración Pública.

- Artículo 41 y 42 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

III.METODOLOGÍA

La presente investigación tiene un enfoque cuantitativo, debido a que se basa en hechos reales y objetivos sobre una problemática actual en el sector económico de infraestructura vial del Corredor Logístico Puerto Cortes – Goascorán, se pretende medir las implicaciones económicas de la descentralización del Estado a través de la Alianza Publico Privada (APP) de dicho proyecto en el país, medurado a partir de los indicadores de los sectores del Estado que han sido concesionados a una APP para con ello identificar las implicaciones económicas y las contribuciones que conlleva este modelo de Alianza del Canal Seco, con apoyo de los puntos de peajes situados a lo largo del Corredor Logístico.

Se tiene un universo de 1,002 pobladores aproximadamente, (COALIANZA C. p., 2014) por lo que se tomará una muestra probabilística aleatoria simple para realizar el sondeo de las implicaciones económicas que se incurre por el tramo del Corredor Logístico, ya que se pretende que todos los involucrados puedan ser elegidos.

a. Componentes y recolección de datos

Será medido desde una perspectiva numérica, a partir de la recolección de datos a través de fuentes primarias (entrevistas y cuestionarios) y secundarias (observaciones, datos estadísticos y bases de datos). La medición de datos se realizará en base a entrevistas estructuradas y cuestionarios, según se permita, de las fuentes primarias que son expertos de la Comisión para la Promoción de la Alianza Publico Privada (COALIANZA) y la Concesionaria Vial de Honduras (COVI) y de los pobladores de las cercanías del Corredor Logístico. La recolección de datos se llevó a cabo en un solo momento. Se diseñó una encuesta la cual se realizó con los pobladores de las cercanías del Corredor.

IV.ANÁLISIS DE DATOS

La hipótesis planteada en la investigación es la siguiente:

La Alianza Publico Privada del Corredor Logístico conlleva implicaciones económicas como ser el desplazamiento de los pobladores de la zona y la concesión de una parte de los recursos del Estado para ser manejados por el sector privado, con la cual se contribuye al déficit de la balanza comercial del país en el área de infraestructura vial.

Para poder obtener un método probatorio en la presente investigación se utilizaron instrumentos de estadística descriptiva e inferencial que arrojaron resultados descritos y analizados desde varios puntos con el fin de verificar la correlación entre las variables establecidas. Al ser una hipótesis de tipo correlacional, se utiliza el método de prueba de Correlación de Pearson para verificar la relación causa – efecto de la hipótesis planteada.

V. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Luego de realizar las pruebas a los resultados obtenidos, se puede decir que se acepta la Hipótesis de Investigación, ya que el haber realizado el Corredor Logístico como una

APP, los pobladores de la zona fueron desplazados, pero reubicados, quienes en su mayoría no están de acuerdo con la nueva ubicación, sin embargo, no quedaron desamparados; la concesión de una parte de los recursos genera empleos a corto y largo plazo, beneficiando económicamente a los pobladores de la zona. Honduras ahorrará millones de dólares en mantenimiento de carreteras, contribuyendo así al déficit de la Balanza Comercial.

VI. CONCLUSIONES E IMPLICACIONES

Al realizar una Alianza Público Privada se conllevan implicaciones económicas, que desde ciertos puntos de vista son en beneficio y otras en perjuicio, en el caso del Corredor Logístico se implicó en tener que desplazar a los pobladores de la zona y concesionar una parte de los recursos del Estado. El buen estado de la vía permite que se ahorre combustible y reduzcan las revisiones y mantenimiento de los vehículos.

Durante el tiempo de la concesión, Honduras ahorrará 86 millones de dólares en mantenimiento de carreteras. Además se estima que el impacto por el pago del Impuesto Sobre la Renta (ISR) y del Impuesto Selectivo Sobre Ventas, será de unos 43 millones de dólares, que representa un beneficio económico para el país. Inversión de más de 2,500 millones de lempiras, Ampliación de 88 km a 4 carriles desde La Cuesta de La Virgen hasta La Barca, Mantenimiento y reparación permanente de la carretera CA-5, Servicio de central de emergencia las 24 horas, Servicio de ambulancia, servicio mecánico y grúa con traslado, Oficina para la Policía Militar en cada unidad de peaje.

La realización del proyecto del Corredor logístico como una Alianza Público privada es más eficiente y eficaz ya que la inversión es 100% privada, la concesión de los recursos del Estado solo es por un tiempo específico, y el Estado no tiene que desembolsar el dinero para la realización del proyecto.

Dentro de los efectos negativos que se encontraron en la investigación es que los pobladores no están de acuerdo con la reubicación que se les dio, también se aduce a que ha disminuido las ventas y la afluencia de clientes en los negocios debido a la falta de comunicación en ambas direcciones del Corredor.

REFERENCIAS

- Akitoby, B., Hemming, R., & Schwartz, G. (2007). *Inversión Pública y Asociaciones Público-Privadas*. Washington, D.C.: Fondo Monetario Internacional.
- Allan, J. R. (2001). *Alianzas Público Privadas: Literatura y Práctica*. Saskatchewan: Instituto de Políticas Públicas Saskatchewan.
- Altenburg, T. (2005). *El Sector Privado y las Agencias de Desarrollo: Como formar alianzas exitosas*. Berlin: Instituto de Desarrollo Alemán.
- Beatty, S. (2001). *Alianzas Público Privadas alrededor del Mundo*. Montreal: Forum Canadiense.
- Calderon, L. (26 de Octubre de 2013). *Prensa Libre*. Obtenido de Prensa Libre web site: www.prensalibre.com
- Casado Cañequé, F. (2007). *Alianzas Público-Privadas para el Desarrollo*. Madrid: Fundaci3n Carolina - CeALCI.
- COALIANZA, C. p. (Mayo de 2012). *Pliego de Condiciones . Concurso Público Nacional para la contratacion de Servicios de Supervisi3n de las Obras de la Concesi3n del Corredor Logístico de Honduras*. Tegucigalpa, Distrito Central, Honduras: COALIANZA.

- COALIANZA, C. p. (2014). *COALIANZA*. Obtenido de COALIANZA web site:
<http://www.coalianza.gob.hn>
- Concesionaria Vial Honduras, S. d. (2013). *COVI Honduras*. Obtenido de COVI Honduras web site: <http://www.covihonduras.com>
- Devlin, R., & Moguillansky, G. (2009). *Alianzas Publico Privadas como estrategias Nacionales*. Washington D.C.: CEPAL.
- Devlin, R., & Moguillansky, G. (2010). *Alianzas Publico-Privadas para una nueva vision estrategica del desarrollo*. Santiago de Chile: Secretaria General Iberoamericana.
- Economia, A. (2 de Abril de 2014). *America Economia*. Obtenido de America Economia: www.americaeconomia.com
- Economia, I. P. (2013). *Obra Publica Tradicional o Asosicacion Publico Privada?* Lima: Instituto Peruano de Economia.
- Gili, G. (2013). Prosperidad llegaría al Istmo con Alianzas. *Revista Summa*.
- Gimenez, A. (3 de Abril de 2014). *Panama America*. Obtenido de Panama America: www.panamaamerica.com.pa
- Hartwich, F., Garza, J., & Quiros, O. (2004). *Fortalecer Alianzas Publico-Privadas en Innovacion para un Desarrollo Agroindustrial en Centro America*. Servicio Internacional para la Investigacion Agricola Nacional .
- Katzman, J. (2014). Foro Economico Mundial. *Creando Nuevos Modelos: Asociaciones Publico Privadas innovadoras para el Desarrollo Inclusivo en America Latina*. Panama: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Medina-Alva, H., & Martinez Casas, G. (14 de Diciembre de 2012). *Honduras Central Law*. Obtenido de Honduras Central Law web site: <http://www.hondurasl.central-law.com>
- Perez, S. (2012). *Alianzas Publico - Privadas*. Madrid: OMAL.
- Tennyson, R. (2003). *Manual de Trabajo en Alianza*. Londres: IBLF.

AUTORIZACIÓN Y RENUNCIA

Los (a) autores facultan a CEAT para publicar el escrito en los procedimientos de la conferencia. CEAT o los editores no son responsables por el contenido y las implicaciones de lo que esta expresado en el escrito.