



“FARAÓNICAS” OBRAS BAJO ESQUEMA DE LAS APP

# Honduras se “embarca” en ambicioso proyecto logístico

Las condiciones geográficas son “idóneas”, pero para competir requerirá reducir costos y tiempos en puertos y aduanas

Es considerado como otro plan “elitista” que concentrará más la riqueza en un país con altos niveles de pobreza y desempleo

Por: Jeremías Bustillo

El 2016 Guatemala, El Salvador y Nicaragua movilizaron en conjunto alrededor de 1 millón 200 mil contenedores con mercancías como parte del intercambio comercial entre distintos mercados del Atlántico y el Pacífico del continente. Según el Sistema de Información Estadística Portuaria de Centroamérica, los guatemaltecos fueron los que más transportaron contenedores, al totalizar cerca de 1 millón 42 mil unidades de 20 pies.

En orden descendente aparece El Salvador con más de doscientos dos mil, pero todos los movimientos fueron por puertos del Pacífico, y de lejos sale Nicaragua con aproximadamente 6,800 contenedores



Estos datos han motivado al gobierno e inversionistas hondureños a convertir al país en un “Centro Logístico” con millonarios capitales canalizados mediante préstamos de bancos de desarrollo bajo la figura de las Alianzas Público-Privadas (APP).

El proyecto consiste en crear una red vial que permita reducir los tiempos de traslado de mercancías entre las fronteras y los puertos de embarque, la construcción de un aeropuerto en Palmerola, en Comayagua es parte del plan acondicionándolo para enviar productos agrícolas perecederos al exterior.

El proyecto se gestó el 2010 cuando desde el Congreso Nacional se aprobó la Ley de las APP, así se concesionó la modernización de Puerto Cortés que pasa a ser una pieza clave dentro de este esquema.

**AMBOS OCÉANOS**

Mientras que la carretera o “Corredor Logístico” es la columna vertebral, al comunicar la zona norte y sur del país, desde Goazcorán, Valle en el pacífico fronterizo con el Salvador, a Puerto Cortés en el Atlántico hondureño.

Parte de este eje vial lo constituye la carretera del norte o CA-5 que recibió el apoyo de la Cuenta Decenio del Milenio entre el 2006 y 2010, pero el último tramo está en construcción y se espera inaugurar a finales de año.

También está próximo a comenzar la construcción del corredor del pacífico, obra vial de cuatro carriles que conectará la carga nicaragüense que entre por la adua-

trasladados por el Atlántico.

Este movimiento generó millonarias sumas de dinero pues datos

de organismos de la integración, indican que el promedio regional por contenedor anda en 1,500 dólares

por transporte y gastos aduaneros entre el punto de producción y las zonas de embarque.



El proyecto busca convertir a Honduras en un proveedor de servicios logísticos transportando carga por su red vial y despachando mercancías por sus puertos marítimos.



El proyecto corre bajo la figura de las APP donde el Estado es garante y a la vez inversor como sucede con el aeropuerto de Palmerola, donde hay 22 millones de dólares asignados.



La sociedad civil considera que con este proyecto se vendrá a concentrar más la riqueza.

na de Guasaule, Choluteca.

Es un proyecto de gran envergadura; se calcula que a la fecha los proyectos presentan costos referenciales por el orden de 788 millones de dólares de un total aproximado a dos mil millones de dólares que andaría costando el "Corredor Logístico".

Todas las obras son parte de la figura de las APP donde el Estado aporta con préstamos de los organismos multilaterales de crédito como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI).

El proyecto busca aprovechar la ubicación geográfica con que cuenta Honduras, con aguas profundas en las costas del Atlántico y el Pacífico, proyecciones de incremento comercial regional para las próximas décadas y la estabilización de las finanzas que permiten canalizar más préstamos.

Pero para tener éxito deberá reducir los costos y tiempo de tránsito y embarque de las mercancías, así lo dejan claro estudios del Banco Mundial (BM) al establecer que la carga en la región circula a un promedio de 17 kilómetros por hora, mientras en Estados Unidos o Europa este promedio sube a más de 60. También se menciona que a mediano plazo el comercio global crecerá en la cuenca del Pacífico, los analistas ponen como ejemplo la ruptura de relaciones diplomáticas entre Panamá y Taiwán, lo que le permitirá un acercamiento pleno con China y liderar así el intercambio comercial en la región.

### **COSTO PARA TODOS BENEFICIO PARA POCOS**

Mientras que sectores de la sociedad civil consideran al plan "Centro Logístico", como un proyecto "elitista", que será financiado por el pueblo mediante endeudamiento, bajo la modalidad de las APP, pero las utilidades irán a

la bolsa de los bancos que manejan los fideicomisos.

Para el economista investigador del Foro Social para la Deuda Externa (Fosdeh), Ismael Zepeda "soñar no es malo y tener todo ese tipo de ideas y metas, puede ser beneficio para el hondureño porque podría ser generador de esperanza".

Pero "las cifras puntuales (muestran) que Honduras no tiene la capacidad instalada desde puertos a aeropuertos para poder competir con el primer lugar que es Panamá, podríamos competir con El Salvador. Son proyectos elitistas denominados como faraónicos como la hacían en el antiguo Egipto sin tomar en cuenta la opinión de la mayoría de la sociedad".

"Es una visión empresarial a largo plazo con interés propio no con intereses sociales o con un desarrollo sostenible del país, sino que yo me beneficio con ciertos proyectos y mantengo vinculadas mis empresas a estos proyectos".

Resumen que después de todo "la ganancia será de pocos y no va a ser distribuida, la concentración de riqueza pasa por estos proyectos, donde es manejada por un grupo: el beneficio es para pocos y el costo es para todos".

Los promotores argumentan que la obra promete beneficios que vendrán a elevar el PIB del país, generar empleo y Honduras pasará a explotar el segmento de la economía terciaria como es considerado al rubro de los servicios logísticos o financieros.

De tal manera que se convertiría en el pie de apoyo para saltar de la economía primaria basada en las exportaciones de materias primas provenientes del agro, para dar un paso hacia el desarrollo.

El balance que ofrecen estudios y análisis, sostienen que el plan logístico vendría a dinamizar la economía, pero ello, no necesariamente significaría sacar de la indigencia a más del 44 por ciento de los hondureños que viven bajo esa condición.