

EL PROYECTO DEL TERCER JUEGO DE ESCLUSAS*

Fernando Manfredo**

El costo del secretismo

En el volumen XIX que contiene el Informe final del *Estudio de Alternativas al Canal de Panamá*, publicado en 1993, que incluyó la alternativa del tercer juego de esclusas, bajo el numeral 4.1.1 titulado "Consenso nacional", dice lo siguiente:

El Gobierno de Panamá tendrá el requerimiento de establecer y definir claras políticas y construir un consenso nacional entre las instituciones sociales y el pueblo en apoyo de los temas de la construcción de la alternativa "el tercer juego de esclusas" antes de la fase de su diseño final. Estos temas incluyen algunos políticamente sensitivos como la deuda pública, la influencia e-tranjera, los derechos y responsabilidades e-tranjeros, la importación de mano de obra e-tranjera y el riesgo financiero del proyecto / #

En el volumen XX del Informe final, bajo el numeral 9.0.1 que aparece en la página 92!, bajo el título "Información pública", se dice lo siguiente:

Entre los temas de preocupación que se han considerado en este informe esta el potencial impacto político que podría resultar de varios aspectos del proyecto. El anuncio de que se va a considerar el proyecto, una considerable atención pública será enfocada sobre el mismo con cuestionamientos sobre una variedad de temas. Para minimizar especulación y confusión, un programa de información pública debe estar puesto en pie para contestar preguntas antes del inicio del anuncio del proyecto. El programa debe tener la capacidad de emitir comunicados de prensa describiendo el proyecto así como las políticas y programas los cuales se han desarrollado, para manejar el impacto potencial asociado. Debe existir un mecanismo para recibir y responder a las preguntas del público en general. #

En la página 00 del *Compendio del Congreso Universal del Canal de Panamá* celebrado del 0 al 17 de septiembre de 1990, en su intervención el ingeniero Rafael Gabonge, en ese tiempo jefe de la División de Investigaciones Económicas y Desarrollo de Mercados de la Comisión del Canal de Panamá, dijo que la entidad para prepararse para los escenarios mundiales a largo plazo debía, entre otras acciones, iniciar los preparativos para la construcción de un tercer juego de esclusas. #

Por su parte, el actual administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán; ubieta, en la página 170 del Compendio, contestando una pregunta de Cristófer Cayman, moderador, sobre los procesos que ocurrirían antes de que se tomase una decisión final sobre el proyecto del tercer juego de esclusas, contestó que la Comisión había concluido la revisión de los estudios previos del tercer juego de esclusas y estaba en ese momento en el periodo de análisis y que se estaba ensanchando el "orte" de la obra, el cual era parte integral de ese proyecto.

Contrariando las recomendaciones de los estudios de 1993, la Comisión del Canal de Panamá y luego la Autoridad del Canal de Panamá solo buscaron una alianza con la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos (IPA) y la "Comisión" de la Construcción (CICOP), que eran partes interesadas y incluyó a cualquier otra organización o profesionales fuera de la entidad canalera. Por cierto, eso no pareció funcionar cuando uno de los representantes de la IPA renunció alegando que no se les daba acceso a la información y recién ahora la IPA ha nombrado una serie de subcomisiones para "refinar" los estudios.

Durante casi 17 años, la "Comisión" primero y después la "Autoridad" mantuvieron un profundo "secretismo" sobre el proyecto y sus estudios. Para ellos lo importante eran los clientes del Canal y la comunidad internacional. A ellos se les informaba mientras que a los panameños se les mantenía en la ignorancia lo cual fue

despertando un sentimiento anti autoridad del Canal de Panamá

Hace pocos días que las 11,777 páginas de los informes han sido puestas a la disposición del público. El 11 de abril del '77, en el Centro de Convenciones de Panamá, en una ceremonia espectacular, el Administrador y la Junta Directiva de la Canal le hicieron entrega al presidente de la República, Martín Arrijos Espino, de una resolución recomendando la construcción de un tercer juego de esclusas en la cual se asegura que el costo de la obra será de 1,7 millones y que el proyecto es autofinanciable.

El señor presidente, compartiendo el optimismo de la Administración del Canal y su Junta Directiva, llegó a afirmar en su discurso que con la ejecución de esa obra Panamá pasará a ser un país del primer mundo. La ceremonia, llena de emoción patriótica, terminó cuando todos los presentes se pusieron de pie y cantaron el himno nacional.

La política del secretismo adoptada por la Canal en vez de la búsqueda del consenso que se había recomendado en 1993 es en gran parte responsable de la polarización que se ha venido dando.

Hoy por hoy, cuando ya tienen todos los estudios terminados y han elaborado una propuesta, han abierto las puertas. El día que la Canal entregó al presidente de la República la propuesta se hizo el anuncio que todos los estudios estarán al alcance de la población panameña y que la Canal dará inicio a un programa de divulgación.

El día siguiente a la entrega de la propuesta al señor presidente, los gerentes de la Canal se tomaron todas las estaciones radiales y de televisión para tratar de hacer lo que no hicieron a lo largo de 17 años.

El 9 de abril designó comisiones para evaluar la propuesta. Proveyendo que el presidente de la 9 de abril es un ingeniero de la Canal vinculado al proyecto, se designaron en las comisiones una cantidad de ingenieros y arquitectos que también trabajan para el Canal al punto que los ingenieros Umberto Reynolds y Dicol (Sreal, que presiden comisiones, se quejaron denunciando que la Canal se había tomado la 9 de abril.

Una experiencia parecida tuvo la Federación de Asociaciones Profesionales de Panamá (FE 64). En una carta que le envían a Umberto Reynolds fecha 14 de junio de '77, firmada por Augusto César Rodríguez, presidente, y Luis Solís, encargado de organizaciones miembros de la FE 64, le dicen: # / es nuestro deber ponerlo al tanto, con mucha franqueza, de que antes de que la 9 de abril renunciara como miembro activo de la FE 64, ya nuestra organización había decidido informarle a su junta directiva que sus delegados ante la FE 64 mantenían una actitud político partidista y personalista que distorsionaba la actuación de la institución y denigraba a distinguidos miembros de la FE 64 por lo que era conveniente que se enviaran nuevos delegados.

Algo interesante en la carta de la FE 64 es que dicen: # Finalmente, Ing Reynolds, consideramos que pretender que el pueblo panameño en un par de meses pueda entender y tener una conciencia clara sobre los beneficios o perjuicios de la ampliación del Canal, como la propone la Canal, cuando esa misma institución se demoró más de cinco años en presentar una propuesta, será una reprochable irresponsabilidad, principalmente cuando aún existen serias dudas e incertidumbres en cuanto a los estimados de costos, que podrán generar un irreversible perjuicio a las futuras generaciones de panameños.

Para desalentar a las personas a leer los estudios se les ha dicho que consisten de 11,777 páginas y como es natural la enorme mayoría de los panameños no las han leído. La Canal y el gobierno nacional han aprovechado esto para poner en ejecución una bien planeada estrategia. Utilizando todos los medios de comunicación, montando atractivas *infoplazas*, un grupo de >7 funcionarios de la empresa está propagando en términos fáciles de entender todo lo que pueden a favor del tercer juego de esclusas. Lo hacen todos los días en una forma que la gente no vea la necesidad de leer o analizar los estudios que se hicieron a un costo de 4 millones.

Tomando en cuenta que la mayor parte de los profesionales (banqueros, abogados, empresarios, empleados y desempleados del Canal, etc.) personalmente están interesados en ver el proyecto aprobado y

ejecutado m(s que nada por razones ego)stas es muy dif)cil para los que deseamos que el pueblo advierta los riesgos o algunas informaciones que no son correctas presentar nuestros planteamientos al p3blico, nos .ar)a falta recursos .umanos y financieros, pero no por eso abandonamos ese esfuer5o

@a esperan5a de que se busque un consenso empe5ó a disiparse casi desde el primer d)a de entregada la propuesta Eso se advierte de la actitud soberbia de algunos gerentes que nos .an tildado de atrevidos por opinar sobre 147 estudios preparados por las firmas consultoras m(s reputadas del mundo y anali5ados durante cuatro a,os por los e-pertos del \$anal En mi caso, uno de esos gerentes me calificó de mentiroso, ni siquiera me dio el beneficio de poder estar equivocado G un distinguido miembro del ' 8 6 en una reuni3n de coordinaci3n del ' 8 6 con la 4 \$ ', reali5ada en 9antiago de Heraguas, se atrevió a asegurar ante el auditorio que lo que yo buscaba era dinero y que para tal efecto ya se me .aba #tirado un puente # \$ontrasta esa posici3n con la del administrador, 4lberto 4lem(n ;ubieta, y la del propio presidente de la 8ep3blica, : art)n ?orrijos Espino

El informe al pa3s

4nte el bombardeo al que la 4 \$ ' ven)a sometiendo al pueblo paname, o por todos los medios .aciendo =nfasis en los dineros que el \$anal aportaba al fisco y el riesgo de que esos dineros se perdiesen si no se agregaba el tercer juego de esclusas, un grupo de paname,os 2Aorge Illueca 9ibauste, Enrique Illueca, Aulio : anduley, &eorge 8ic.a y yo2 que .a b)amos venido e-aminando el proyecto del tercer juego de esclusas desde .acia varios a,os, decidimos .acer un aporte al debate que deb)a darse como actividad previa al refer=ndum si este se llevaba a cabo @o .icimos dentro de un marco muc.o m(s amplio que el tercer juego de esclusas, incluyendo el provec.amiento de nuestra posici3n geogr(fica, las otras tecnologas adicionales al \$anal, el uso de los e-cedentes que genera el \$anal y la inserci3n del proyecto dentro de una estrategia de desarrollo nacional y de pol)ticas de largo pla5o Ese estudio lo publicamos y lo .icimos circular por todo el pa)s **Informe al pa3s. Nuestro Canal y nuestro megapuerto+*

Duestra propuesta nunca fue que se reemplazara la construcci3n de un tercer juego de esclusas por un megapuerto 9on dos tecnologas para el provec.amiento de nuestra posici3n geogr(ficaI no son e-cluyentes como tampoco la idea de desarrollar en 'anam(astilleros para la construcci3n de barcos ?odas esas actividades se derivan de nuestra posici3n geogr(fica, pero en cada caso se necesitar)a el estudio de viabilidad econ3mica y financiera

6esde la fundaci3n misma de la naci3n, la posici3n geogr(fica y el .ec.o de tener costas en los dos mares .a jugado un papel preponderante en su vida pol)tica y econ3mica y su influjo .a sido determinante en el destino del pa)s 9in embargo, nos .emos concentrado en el \$anal y es a.ora cuando empe5amos a descubrir el potencial que ofrece el desarrollo portuario

Do .emos estado en desacuerdo con los estudios que se .an .ec.o sobre el \$anal tomando en cuenta el formidable desarrollo que se est(dando en el transporte y el comercio mar)timo internacional, pero debió ser .ec.o dentro del conte-to del provec.amiento de nuestra posici3n geogr(fica y de una estrategia de desarrollo econ3mico y social y las correspondientes pol)ticas de largo pla5o

Reparos a la propuesta de la Junta directiva de la ACP

En forma responsable .emos e-aminado la propuesta de la Junta directiva al Jrgano Ejecutivo donde recomiendan la construcci3n del tercer juego de esclusas, .emos e-aminado los estudios de 1993 sobre un tercer juego de esclusas muy parecido al que se propone casi en la misma locali5aci3n, .emos consultado con ingenieros, economistas y con personas conocedoras del comercio y el transporte mundial, .e agregado mis once a,os en la 4dministraci3n del \$anal y los tres a,os de estudios de alternativas al \$anal, incluyendo el tercer juego de esclusas, y .emos concluido con serios reparos a la propuesta que describiremos, en forma resumida, a continuaci3n como un aporte a un debate que debió darse Dada nos mueve que no sea un leg)timo deseo de servirle al pa)s, a contribuir a que no nos equivoquemos

El requisito de sostenibilidad de la creciente rentabilidad

Consideramos que la propuesta no cumple el requisito que anuncia de demostrar que se hace sostenible su creciente rentabilidad para las presentes y futuras generaciones

Coincidimos con la propuesta en el sentido de que es de gran conveniencia para Panamá, aprovechar la oportunidad que representa el crecimiento proyectado del tráfico de comercio marítimo por la ruta del Canal, siempre y cuando la inversión que se requiere sea rentable para lo cual debe pasar con éxito un examen de costo-beneficio

La rentabilidad que aparece en la propuesta no se puede garantizar si los estimados de costos, de precios y de demanda no son confiables, como es el caso del proyecto del tercer juego de esclusas. Nadie, absolutamente nadie, puede garantizar el 100 por ciento de rentabilidad que aparece en la propuesta

Nadie, absolutamente nadie, puede garantizar que con el tercer juego de esclusas transitarán por el Canal 1,7 millones de toneladas adicionales durante sus primeros 11 años y que durante ese período alcanzarán ingresos totales superiores a los \$2,777 millones por año en el 7º año, tal como se afirma en la propuesta

Es muy fácil decir que los peajes se fijarán a niveles apropiados de tal forma que los mismos se dupliquen en el término de veinte años que contempla la propuesta y que, de esa manera, se mantiene en todo momento la competitividad de la ruta marítima de Panamá, se logra una rentabilidad consona con el monto de la inversión, se cancelan prontamente los préstamos que se requieran para financiar los picos de la construcción y se aumentan de forma sostenible los beneficios a Panamá y los aportes del Canal al Tesoro Nacional. Agregó yo y fuimos felices y comimos perdices. Esto es soñar, en la misma propuesta se señala que el Canal de Panamá enfrenta la competencia del Canal de Suez y la del sistema multimodal de Estados Unidos, de manera que no estamos frente a una situación monopolística ni de demanda garantizada

En los aspectos de construcción hay un rubro que la 4ª denomina contingencias para cubrir aumentos en los precios de los materiales, demoras en los trabajos, pérdida de productividad, etc., pero no hay rubro alguno para los riesgos financieros que podríamos enumerar, entre otros: pérdidas de tráfico como resultado de los aumentos de peajes, la demanda de post-Panamá no alcance los niveles esperados y los aumentos en las tarifas de intereses sobre lo utilizado en los créditos, especialmente en un período tan largo de tiempo. Solo se dice que hay un 17 por ciento de posibilidad de que todo resulte como lo planeado. Pero, ¿por qué 17 por ciento? ¿Por qué no 70 o 97 por ciento? ¿Cómo se llega a esa magnitud? ¿Cuán confiable es ese estimado?

En la 4ª después de consultar con sus amigos navieros y escuchar a su Auntasora Internacional. Al llegar a la conclusión que pueden subir ilimitadamente las tarifas de peajes con solo alegar que es necesario para financiar el tercer juego de esclusas. Lo que no entienden es que los navieros y los dueños de la carga van a utilizar la ruta y el método de carga que les resulte más económico, no este otro método que los una a Panamá.

Esa afirmación ha empezado a desaparecer con las declaraciones recientes de importantes empresas navieras que utilizan el Canal, las cuales han manifestado que si Panamá piensa que ellos van a pagar por el costo del proyecto mejor es que se baje de esa nube. Ellas estarán dispuestas a aceptar un aumento moderado en los peajes, pero no en peajes para amortizar la inversión de Panamá.

En embargo, eso no se compadece con declaraciones que han venido apareciendo en la prensa internacional. El diario *La Prensa* del domingo 11 de junio, bajo el título "Alausos y temores por el proyecto de ampliación", cita declaraciones de representantes de las empresas navieras, como sigue:

2. "Si Panamá alza los peajes para cubrir lo que podrá ser un precio de 17 mil millones de dólares, las compañías de contenedores podrán escoger rutas que no pasan por el Canal, para evitar el costo adicional." *Christian Science Monitor* de Boston.

2. "Somos Burme, antiguo miembro de la Comisión Tripartita y asesor de la naviera N. Amine America,

dijo al *Journal of Commerce* de Oas.ington *diario especializado en temas marítimos+ que los navieros est(n dispuestos a aceptar que los peajes aumenten modestamente, pero no est(n dispuestos a cargar con todo el costo del proyecto #

2 @a periodista Betty Brannan Aa=n, de *La Prensa*, cita a la revista *Fairplay*, que advierte los riesgos de este proyecto y sobre la subestimación de costos% #4unque el proyecto contempla un "1 por ciento en contingencias, cuando se trata de un proyecto monumental de ingenier)a como =ste, las contingencias tienden a ser subestimadas, comentó *Fairplay* #

2 Jtro naviero, 4dolfo 4dri(n, director de <apag2@loyd \$ontainer @ine, dijo al *Journal of Commerce*% #En cierto momento ser(tan caro pasar por 'anam(como por 9ue5 / 9i el costo de los peajes y los servicios sube demasiado, se nos obligar(a ir a otro lado #

Costo de la obra

?res componentes de este proyecto son decisivos para determinar su viabilidad económica2financiera% el costo de la obra, las tarifas óptimas de peajes que se puedan cobrar y las proyecciones de demanda de tr(nsito

6e las tres, qui5(s, la m(s f(cil debiera ser el costo de la obra, porque nos permite utilizar como t=rminos de referencia los estudios de 1931 y los de 1993, aun cuando se .ayan introducido cambios en el dise, o @os rubros de costo son casi los mismos, lo que var)a es la cuant)a de los mismos 9in embargo, m(s adelante ustedes encontrar(n las dificultades que .e tenido que enfrentar 'ara este an(lisis me .e apoyado en profesionales de sólido prestigio

El estimado de costo de la ACP

@a 'ropuesta presentada por la Junta directiva de la 4\$' al Jrgano @egislativo recomendando la construcción del tercer juego de esclusas incluye los siguientes rubros

P Duevas esclusas

P ?inas de reutilización de agua

P \$auces de acceso para las nuevas esclusas

P : ejas a los cauces de navegación e-istentes

P : ejas al suministro de agua

P \$ontingencias

P Inflación

El costo seg3n la 'ropuesta es de BC !,"!7 millones, pero e-cluyendo contingencias e inflación el costo estimado de los trabajos es de BC 3,>97 millones 9i e-cluimos el costo de las tinas de reciclaje y el de mejoras al suministro de agua que no fueron considerados necesarios en la propuesta de 1993, el costo es de BC 3,737 millones

El costo de esos mismos rubros, con las mismas e-clusiones *que en el cuadro de costo est(n incluidos como costos indirectos+ en el estimado de 1993, es de BC !,0!9, el cual llevado a dólares del "77> es de BC >,9>> millones Ena diferencia de BC 3,93> millones

@a 4\$' trata de e-plicar la diferencia alegando que .an logrado econom)as representadas por un menor volumen de e-cavación y dragado, lo cual es cierto 9eg3n 4gust)n 4rias, de la 4\$', en los c(lculos de 1993 la cantidad a e-cavar y dragar era de 3>1 millones de metros c3bicos mientras que en la de la 4\$'

es de 133 millones @a diferencia obedece a que la 4 \$ ' para lograr economías y que el proyecto #le cuadrara# optó por un calado de 17 pies en lugar de los >9 9 pies de 1993 Naturalmente, que esto tiene un costo en el servicio que prestará el tercer juego de esclusas al e-cluir a los buques entre 1"1,777 y 1!7,777 6 O ?

?ambi=n .an logrado a.orros al modificar el alineamiento, para las esclusas del 'acifico tiene una longitud de 17 4 Mm, comparado con 13 4 Mm en los estudios de 1993 Jtro a.orro en la 'ropuesta de la 4 \$ ' es la no necesidad de reemplasar el ' uente de @as 4m=ricas que estaba contemplado en 1993

9in embargo, las esclusas post 'anama- de la 4 \$ ' son m(s grandes y m(s costosas que las de 1993 Do obstante, eso no e-plica una diferencia de m(s de BC 3,777 millones

'or su parte, ? .omas 6ro .an, e- director del 6epartamento de Ingenier)a, 6ragado y \$onstrucción de la 4 \$ ', nos dice que no nos dejemos impresionar por la diferencia en el volumen de e-cavación y dragado porque el costo m(s importante de esa operación es el transporte de los equipos y su posicionamiento

?ratar de encontrar dónde est(la diferencia .a sido tarea casi imposible : ientras que en 1993 se contabilisaron por separado los costos de e-cavación y dragado, apoyo a la construcción, costos administrativos, costo de las instalaciones administrativas, costos de supervisión bas(ndose en c(lculos reales, en la 'ropuesta de la 4 \$ ' se englobaron con base en porcentajes en el costo de las nuevas esclusas, las tinas de reutilisación de agua, los cauces de acceso para las nuevas esclusas, las mejoras a los cauces de navegación para las e-istentes y mejoras al suministro de agua 9e nos .a convertido en un imposible tratar de comparar la diferencia en cada rubro resultante del cambio en el sistema presupuestario ?ampoco nos .a permitido conocer los costos unitarios utilizados aunque en un foro reciente organizado por la Eniversidad 9anta : aria @a 4ntigua, 8en= Jrillac, presidente del 'artido 'opular, aliado del ' 8 6, dijo que lo .aba .ec.o y los encontró ra5onables Go tengo un profundo respeto por la capacidad y .onestidad profesional del ingeniero Jrillac

En e-amen m(s a fondo de las partidas de costos en 1993 y las de la 4 \$ ' nos permitió descubrir que .aca falta en el cuadro de la 4 \$ ' dos rubros de costo importantes%

1 ?ransporte

En los estudios de 1993, se contempla la construcción de dos puentes sobre el \$anal, uno en el 4tl(ntico y otro en el 'acifico que reemplasar)a el ' uente de las 4m=ricas que ser)a removido El costo de esos dos puentes y la construcción de 3" Milómetros de carreteras permanentes nuevas fue estimado en 1993 en BC 4!9 7 4justado a costo de "71! en lugar de "7"7 el resultado es de BC 31" ! millones

<emos tomado en cuenta que un realineamiento en el 'acifico .a .ec.o innecesario reemplasar el ' uente de las 4m=ricas, solo queda el puente en el 4tl(ntico que, seg3n los estudios de 1993, tiene que ser construido porque el actual no soportar)a el paso de los equipos pesados a utilizarse durante la construcción del tercer juego de esclusas Este costo no est(incluido en la 'ropuesta de la 4 \$ '

En la 'ropuesta .ace referencia al cruce en el 4tl(ntico cuando dice% #6urante la ejecución del proyecto del tercer juego de esclusas se completar(n los estudios de las opciones para un cruce ve.icular en el 4tl(ntico, ya sea un t3nel o puente seg3n se determine m(s conveniente, y su construcción se iniciar(a m(s tardar al completarse la ampliación del \$anal En este cruce se incluir(infraestructura de agua potable, electricidad y comunicaciones que sea recesaria para impulsar el desarrollo del lado oeste # 9in embargo, cuando se les pregunta por la omisión en el cuadro de costos, la respuesta que .emos recibido de algunos funcionarios de la 4 \$ ' es que el puente no representar)a beneficio alguno para los clientes del \$anal y, por lo tanto, no es justo que los clientes tengan que pagar por su construcción as) como tampoco tuvieron que pagar por el ' uente \$entenario \$uando se construya el puente o el t3nel, esta obra ser(parte de la infraestructura de desarrollo del sector 4tl(ntico \$omo si el puente no se necesitara porque all) .ay una 5anja artificial para el beneficio de la navegación

@os propios ingenieros de la 4 \$ ' me .an dado como costo estimado del puente o t3nel la suma de BC 1!7

millones

" Sistemas de navegación

Do aparecen en el cuadro de costo de la 4 \$ ', los sistemas de navegación. Es cierto que este equipo flotante no se necesitar(durante el periodo de construcción sino durante el funcionamiento, a medida que el tránsito cre5ca, pero ese costo es imputable al costo del proyecto, no estamos hablando de un flujo de caja durante los oc. o a, os ' or esa razón es que lo encontramos en los estudios de 1993 como parte del costo total del tercer juego de esclusas <ay una variable que es la eliminación de las mulas de arrastre que estaban contempladas en 1993 pero se aumenta la necesidad de remolcadores Heamos esto a continuación%

4 yudas a la navegación

@uces *bancos, apro- , boyas+ 9 4

8 remolcadores

! de 4,777 < ' !> 7

1" de >,777 < ' "'1 7

@ocomotoras de arrastre%

47 unidades >1 7

@anc. as pilotos

" 2 10! < ' "

" 2 "772"11 < ' 3

" 2 ">7 < ' 1 3

1! Q 377 < ' 9 "

" Q !>! < ' 1 3

@anc. as misc 3

J tros equipos ≥ 9

9ub total 317 9

El nuevo sistema de posicionamiento de los barcos en las esclusas elimina las locomotoras por eso ese costo lo .emos eliminado @a cifra ajustada a dólares del "77> es de B0 4>1 millones

Intereses

Esta partida no aparece en los estimados de 1993 ni en los de la 4 \$ ' 'ero es un costo legítimo en que se incurrir)a si .ay pr=stamos que, como .emos visto, son indispensables

@os financistas a los que les pas= la tarea llegaron a diferentes cifras @a m(s baja es de B0 90! millones calculados a una tasa de 1 por ciento sobre un pla5o de 1! a, os 9in embargo, .ay opiniones como las del profesor Oilliam <ug. es de la Eniversidad de 'anam(quien dice% #<e realizado los c(lculos de intereses en el propio escenario planteado por el &obierno en su versión del "4 de abril 4II) plantean que

requerir(n ", "0> millones *gr(fica p >0+ para los tres a ,os de mayor intensidad de la ampliación * "779, "717, "711+, luego que se .ayan terminado los dise ,os, reali5ado las pruebas y firmado los contratos y considerando una tasa de inter=s de > " ! por ciento para los montos desembolsados y de 1 " ! por ciento para la parte restante no desembolsada, los cuales ser)an amorti5ados en 1 a ,os y se empe5ar)an a pagar en "71!

@os a ,os anteriores solo estar(n pagando intereses, para efecto de que no se capitalicen tambi=n

#@os resultados para este ejercicio, para un monto de ", "0> millones, fueron de 1, " !9 millones en intereses \$onsiderando el costo que usted .a estimado, se requerir(n a .ora 3,97! millones de financiamiento, los cuales resultan en pagos de intereses de ", 1"0 millones aplic(ndole las mismas condiciones ya descritas Esto resultar)a en un costo total del proyecto de 9,77! millones

#@o anterior supone, obviamente, que los ingresos *peajes y carga+ se comporten como la 4 \$ ' .a estimado 9i estos son inferiores, los requerimientos de financiamiento ser(n mayores y el costo del proyecto aumenta @a 4 \$ ' , adem(s, asume un " por ciento de inflación para llegar a la cifra de !, " !7 millones, por lo que si la inflación es superior, esta cifra se mueve en el mismo sentido Igual consideración podr)amos atribuirle a las tasas de inter=s consideradas # <asta aqu) las observaciones del profesor <ug.es

@lamó mi atención que en el cuadro de costos de la 4 \$ ' no aparecieran incluidos los intereses sobre los pr=stamos que .abr)a que solicitar, .asta que llegó a nuestras manos un documento de la 4 \$ ' titulado #Dorma Internacional de \$ontabilidad DR "3#, de oc.o p(ginas Esa norma deroga la anterior, DI\$ 43 # \$apitali5ación por Intereses,# aprobada en 1913 @a nueva norma tiene como objetivo prescribir el tratamiento contable de los costos por intereses @a norma establece, como regla general, el reconocimiento inmediato de los costos por intereses como gastos no imputables a la obra Do obstante, el pronunciamiento contempla, como tratamiento alternativo permitido, la capitali5ación de los costos por intereses que sean directamente imputables a la adquisición, construcción o producción de algunos activos que cumplan determinadas condiciones ?ales costos por intereses forman parte del activo El .acerlo de otra manera es enga ,ar al due ,o de la obra *el pueblo paname ,o+ Es como si ma ,ana compro un ve .)culo y tengo que cargar con el costo del financiamiento y alguien me pregunta cu(nto me costó y voy a e-cluir el costo del financiamiento

En un documento que me llegó a trav=s de mi compa ,ero Enrique Illueca, quien me asegura es de buena fuente, al referirse a los costos dice lo siguiente% #9olo e-iste *entre los 147 estudios+ 1 estudios relacionados con costos y no parecen estar interrelacionados, a estos se les debe someter a una evaluación detallada #

: (s adelante dice% #9olo uno *el de #6esarrollo de un modelo financiero para determinar la factibilidad del 'rograma de 4mpliación#+ se percibe como el utili5ado para este lan5amiento de propuesta de la 4 \$ ' #

El porcentaje para contingencias

@a 4 \$ ' agrega a sus costos un "1 7 por ciento para contingencias *S3,>97 7 - "1 T+U S1,737 7 millones

El profesor Bent Flyvberg, premio Dóbel de Econom)a, en su obra *Megaprojects and Risk An Anatomy of Ambition* se ,ala por qu= se cae en el riesgo de los megaproyectos y menciona, entre otros, el que la tecnolog)a e-iste, se puede conseguir el financiamiento inicial, son obras monumentales visibles y tangibles 'ara el gobierno que lo ejecute significa aumentar los empleos y la riqueza nacional mientras no .aya que pagar los pr=stamos @os planificadores y promotores lo ven todo a trav=s de un vidrio rosado y no aceptan las advertencias, algunas personas se enriquecer(n Flyvberg dice que nueve de cada die5 proyectos terminan costando muc.o m(s de lo estimado y los ingresos y beneficios son muc.o menores y menos tangibles \$onsultando con ingenieros que .an tenido e-periencia en proyectos grandes de infraestructura, entre ellos, las .idroel=ctricas, aconsejan que se agregue un !7 por ciento a la partida de contingencias y, aun as), e-iste el riesgo de quedarse cortos \$omo bien dice uno de los consultores de

la 4 \$ ' es cierto que tienen experiencia en excavación y dragado y vaciado de concreto, pero no en un proyecto de esta magnitud. Con ese ajuste la partida de BC 1,737 millones asciende a BC 1, 141 millones

Inflación

Se ha calculado una inflación anual del 17 por ciento durante el periodo de construcción. Los economistas consultados consideran que el porcentaje podría ser apropiado para el componente local de los gastos, pero tomando en cuenta que aproximadamente el 17 por ciento del gasto provendría de importaciones un 3 por ciento sería más apropiado. En ese caso la suma debería ser de BC 1,091 millones. Una diferencia de BC 1,041 millones sin ajustar lo que corresponde a las partidas de costo omitidas.

El costo de la obra según nuestros cálculos

En millones de BC

Costo estimado por la 4 \$ ' 1,737

Costos omitidos

a) Gasto del 4to (nuevo) 117

b) Equipo flotante 311

c) Costo financiamiento 901

d) Ajuste reserva contingencias 111

e) Ajuste inflación 101

Total 3,467

Con un costo de BC 3,467 millones se vienen abajo todos los cálculos financieros en la propuesta de la 4 \$ ' . El préstamo al finalizar los trabajos sería de BC 1,737 millones sino de BC 4,111 millones. Los intereses serían BC 1,377 millones, como se dice el presidente de la Junta directiva de la 4 \$ ' sino de, por lo menos, BC 901 millones. La tasa de rentabilidad sería de 17 por ciento y la retención de los cedentes para pagar la deuda sería hasta el año 7 sino hasta el 73 con retenciones promedio de BC 137 millones anuales. Debería ser hasta ese año que el canal podría disfrutar de la totalidad de los cedentes que genere el canal.

Oerner F. Frieder, un prestigioso economista internacional, estima que el proyecto va a tener un costo mayor del estimado porque no va a ser una excepción en cuanto al costo total de estos megaproyectos porque ni los países altamente desarrollados lo han sido.

¿Se ha venido utilizando la excusa del plan de modernización para adelantar trabajos del tercer juego de esclusas y pasar a ese rubro costos que corresponden al tercer juego de esclusas?

Los ingenieros Umberto Reynolds, Dicol (S) Seal y otros que trabajaron en el plan maestro, como representantes de la 9'14, señalan que en la diferencia de excavación también está el que la 4 \$ ' se ha venido realizando esos trabajos con miras al tercer juego de esclusas desde hace varios años.

Heamos lo que dice uno de ellos:

La razón que esgrime la 4 \$ ' para la profundización es completamente falsa. En un documento que se me entregó dice que queda demostrado que la profundidad a la cual se está dragando las entradas del canal es a 11 metros aprobados en el presupuesto de la vigencia fiscal de 1974 no tiene que ver con el aumento del calado de un pie en el canal actual, si no que era para llegar a las profundizaciones que

necesitan para la ampliación del Canal / #

Ese mismo ingeniero al referirse al enderezamiento y ensanche del Sorteo Sulebra dice%

#4 qu) vemos el verdadero objeto del enderezamiento y ensanche del Sorteo Sulebra, lo que significa que comencamos la ampliación antes del referendun y as) tambie=n bajar los costos del proyecto para poder justificarlo económicamente#

En el documento al que tuvo acceso Enrique Illueca, escrito en forma de preguntas y respuestas, dice lo siguiente%

#' pregunta% K'or qu= la 4\$' .a utilizado *y lo continúa .aciendo con mucha frecuencia y a propósito+ palabras como ampliación, modernización y ensanches para confundir los términos y obligar al público a realizar enfoques sesgados acerca de lo ya actuado, a distraer a la opinión pública .aciendo ver que respeta el mandato constitucional de consulta en cuanto a la ampliación de nuestra vía acu(tica, si realmente tienen a, os de .aber iniciado la ampliaciónL

#8 respuesta% 'ara diluir los costos totales y reales de la obra y disfrazar lo actuado en este sentido .asta a .ora y al margen del visto bueno de los paname,os# @e sigue otra pregunta% #K4 caso la propuesta de ampliación no .a iniciado ya y desde .ace a, os, sin la debida consulta popularL 8 respuesta% 9ólo basta ir a las riberas del Canal y ver lo que se .a .ec.o ya, lo que .oy d)a se est(.aciendo y todo est(encaminado y en concordancia con el tercer juego de esclusas #

@a 4\$' se,ala que los costos de profundización de las entradas del Canal y el ensanche del Sorteo Sulebra se realizan como medidas de seguridad a la navegación y son parte del programa de modernización

En el caso del programa de dragado dise,ado para llevar el fondo de los cauces de navegación en el Sorteo Sulebra de 9 14 m '@6, se utilizar(n .asta oc.o dragas en operaciones simult(neas Esto incluye el personal ya e-istente en la 6ivisión de 6ragado, 9e,alificación y &r3as y .ay quienes piensan que el costo de ese personal no .a sido incluido en el costo del proyecto

Do voy a .acer comentario alguno 9aquen sus propias conclusiones

\$on los remolcadores tengo un caso parecido al del dragado El ingeniero Dicol(s 8eal, de la 9' 14, en un documento que nos .i5o entrega dice% #'ero en la actualidad los remolcadores \$ocl=, \$olón, <errera y @os 9antos se .an comprado con una capacidad de tiro de 4,777 <', en e-ceso de los requerimientos de los 'anama- porque est(n destinados a los barcos post 'anama- Es por eso que no se incluye en la 'ropuesta el costo de los remolcadores y lo incluyen en el 'rograma de :eojoras para llevar al Canal a su m(-ima capacidad bajo el renglón de # :eojoras a la flota de remolcadores # Do .ago comentarios

@a 4\$' admitió la compra de los remolcadores, pero dijo que eso era parte del programa de modernización

Ena solución pol)tica a un alto *costo financiero y que no es solución*

@a 4\$' tampoco .aba considerado utilizar las tinajas de reciclaje En los estudios se contempló utilizar, cuando fuese requerido, un embalse en el río Indio y posteriormente otro en el río ?rinidad @a 4\$' decidió descartar esa solución al problema del agua, en su lugar ir .asta la provincia de \$ocl= y pensar en tres embalses que afectar)an a m(s de 1!,777 personas 9in consulta alguna con los moradores comen5aron a .acer medidas sobre el terreno \$uando estas personas reaccionaron y se convirtió en un grave problema pol)tico, .asta la alternativa del río Indio abortó Entonces surgió la idea de construir tinajas adyacentes a las c(maras de las esclusas y conectadas a =stas mediante alcantarillas reguladas por v(lvulas de paso Este proyecto tiene el riesgo potencial de introducción de agua salada, as) lo determinó el contrato otorgado al \$uerpo de Ingenieros del Ej=rcito de los Estados Unidos y O@ 6elf <ydraulics, cuyo estudio recomendó costosas medidas de mitigación

En el documento que obtuvo Enrique Illueca se hace referencia a la salinidad cuando se dice que los efectos de la contaminación de las aguas del lago han sido tratados de manera soslayada, por lo que la 4ª debe ser amplia y clara en cuanto a los estudios de impacto ambiental y divulgar en idioma del pueblo, los resultados de los estudios y los controles en caso de imprevistos en esta materia.

El río Indio está localizado al lado occidental de la cuenca del Canal de Panamá. La estructura consistirá de una represa de relleno y dos ensilles, un vertedero y permitirá la instalación de dos plantas hidroeléctricas. Si se utiliza para el doble propósito de agua para esclusajes y electricidad, el número de tránsitos diarios será de > 43, que la administración manejará de acuerdo con sus necesidades. El área que requerirá es de 1,77 hectáreas. Es cierto que será necesaria la relocalización de personas, unas 3,777, que hoy día tienen un ingreso familiar mensual de B.C. 177. No será difícil que aceptaran la relocalización garantizando mejores condiciones de vida y la generación de ingresos. El costo de la obra será de B.C. 3 millones a dólares de 770. Las tinas de reutilización de agua en los estudios de la 4ª tienen un costo de B.C. 417.7 millones.

Es cierto que si bien es cierto que estas tinas de reciclaje han funcionado, son 17 veces más pequeñas que aparentemente nadie ha construido tinas de ese tamaño y nadie tiene la experiencia práctica necesaria.

Hinculando a lo anterior están dos consideraciones adicionales de la 4ª:

a) Subir el nivel mínimo del lago y b) profundizar los cauces de navegación.

La elevación del lago afecta el funcionamiento de las cámaras superiores de las esclusas de Panamá y Pedro Miguel, la represa, el vertedero, el ferrocarril, la carretera, los servicios públicos e instalaciones misceláneas. Las fuertes sísmicas, cuando se abra totalmente el vertedero, podrán causar daños a las compuertas.

Si sumamos el costo de las tinas a los de la elevación del lago y la profundización de los cauces de navegación nos da la cifra de B.C. 77, un exceso de B.C. 30 millones de lo que hubiese sido la construcción de la represa en el río Indio.

El problema más grave es que la solución que se ha encontrado no atiende las necesidades futuras de agua para consumo humano y uso industrial en el área metropolitana que se resolverán los embalses.

Los ingresos probables

Dos de nosotros no vamos a disputar las proyecciones de tránsito porque, tal como lo reconoció Rodolfo Abongue en su conferencia dictada en el marco del Congreso Universal del Canal de Panamá y publicada en la página 03 del *Compendio*, hay que tener en cuenta que la utilidad de los pronósticos a largo plazo es relativamente corta, pues las condiciones y factores que los afectan están cambiando constantemente.

Poco vamos a disputar la política de alza de peajes que se ha considerado. Solo quiero llamar la atención sobre la contradicción que existe cuando se dice que el Canal enfrenta la competencia de Panamá y del sistema multimodal de Estados Unidos y los aumentos de peajes reducen nuestra competitividad. Panamá es un canal a nivel del mar que tiene muy pocos gastos operativos y de mantenimiento por lo que sus ganancias son enormes y se pueden dar el lujo de reducir sus tarifas de peaje. Por otro lado, el sistema multimodal en Estados Unidos ya ha recuperado su inversión y por lo tanto también pueden rebajar sus tarifas.

La 4ª estima que con la ampliación del Canal, el volumen en toneladas aumentará un promedio de 3 por ciento por año, durante los próximos 7 años. Ese ritmo el volumen anual de toneladas podrá duplicarse hasta más de 177 millones de toneladas en el año 77, en comparación a los 99 millones de toneladas del 77. Este estimado se basa en el crecimiento del comercio mundial, la reubicación de las manufacturas al noreste de Asia, y el crecimiento de la demanda regional e intraregional. Sobre la base en esos factores, la 4ª considera que el Canal de Panamá ampliará su

participación en el mercado de la carga en contenedores de la ruta del noreste de Asia hasta la costa este de Estados Unidos a 49 por ciento en el año 2007. La AEA estima que el Canal con el tercer juego de esclusas podrá generar ingresos adicionales de 1.0 mil millones desde 2011 a 2017, después de concluido el proyecto y que las ganancias netas por tonelada de contenedor podrán aumentar cuatro veces más que las del año 2007. Esto podrá ocurrir, pero también podrá no ocurrir en cuyo caso estaríamos enfrentando una seria crisis financiera frente a los pagos de los préstamos para la construcción.

Los pronósticos de ingresos de la AEA también suponen que la AEA aumentará los peajes un promedio de 3% por ciento por año en las próximas dos décadas. Si bien en base en ello, los peajes se duplicarán para el año 2017. Así surge la pregunta si la AEA puede aumentar los peajes todos los años y mantener su competitividad.

Las firmas *Global Insight* y *DRI-WEFA*, fueron parte de los 44 consultores que desarrollaron el Plan de Estudios que la AEA publica en su página Web, tres de los 15 estudios de mercado y competencia publicados por la AEA fueron elaborados por estas dos compañías.

Global : Macroeconomic and Trade Scenarios to 2017, finalizado en marzo 2007, elaborado por Global OEF4

Study of Conventional Bulk Refrigerated Non Containerized Cargo : Market Segment, finalizado en marzo de 2007, elaborado por Global Insight Inc

Global : Macroeconomic Scenarios and World Trade Statistical and Forecast, finalizado en agosto de 2007, elaborado por Global Insight, Inc

Cada uno de los estudios en el listado anterior, en el verano del año 2007, preparó un estudio de 100 páginas con sus respectivas gráficas, bajo el título *Panamá Canal Expansion, A Question of Funding, 2005* en el cual cuestiona muchos aspectos del proyecto, razón por la cual la AEA no lo ha publicado. Se aduce que fue un estudio no solicitado que la empresa trató de venderse, pero les fue rechazado. Incluso un funcionario de la AEA acusó a Global Insight Inc de haberlos tratado de chantajear. Yo no creo que si hubiera sido sólo una propuesta abrían hecho un estudio tan completo.

Global Insight, Inc menciona en su estudio, una serie de hallazgos claves *key findings*:

1. Como la AEA considera un programa masivo de expansión con un rango de costos estimados entre 1.4 y 1.7 mil millones, miembros de la comunidad marítima

internacional se preguntan si ellos tendrán que pagar la factura y hasta qué punto son posibles otras opciones. Herp vii, párrafo 1.

2. La reciente reestructuración de peajes para barcos porta contenedores, prácticamente iguala el costo de viaje por EE entre el Canal de Panamá y el Canal de Suez. Si bien esos incrementos en los peajes, el tiempo de navegación adicional requerido para viajar a través del Canal de Suez es virtualmente insignificante. Adicionalmente, dado a que se están haciendo inversiones en otras rutas, Panamá tendrá que utilizar precaución cuando incremente los peajes si quiere mantener la competitividad. Herp vii, párrafo 4.

3. Debido al lento crecimiento de carga por el Canal de Panamá, de cara al rápido crecimiento del comercio mundial, la AEA puede estar sobreestimando la futura demanda de uso para su canal. Herp vii, último párrafo.

4. Los cargueros creen que el incremento en los peajes, llevará a la industria a usar el puente terrestre a través del sistema multimodal de Estados Unidos u otras rutas alternas.

5. Se espera que los costos de la expansión del Canal sean cubiertos por la comunidad naviera mediante el incremento de peajes. Sin embargo, dada las pasadas reacciones de las industrias navieras de cara al

aumento de peajes, este incremento potencial de los peajes es un .ec.o que podr)a empujar a algunos cargueros a considerar rutas alternas # *Her p !, p(rrafo "+

>+ #9i los precios internacionales del petr3leo permanecen altos la econom)a de Estados Unidos se desacelerar(dr(sticamente, se puede esperar un detenimiento importante en la actividad econ3mica paname,a # *Her p 17, 3ltimo p(rrafo+

0+ #En el caso de que el comercio global a trav=s del \$anal disminuya *ya sea por una reducci3n del comercio mundial o el e-cesivo incremento de tarifas+, las finanzas de la 4\$' remitidas al gobierno, pueden verse afectadas negativamente #

@a 4\$' .a desestimado totalmente el riesgo contingente que podr)a resultar de la apertura de nuevas rutas de navegaci3n, espec)ficamente el pasaje del noroeste que acortar)a la distancia entre Asia y Europa en 4 mil millas n(uticas y que permitir)a llevar carga de Asia a la costa este de Estados Unidos en menos tiempo y sin tener que pagar peajes, producto del des.ielo, fen3meno que se .a venido dando cada ve5 con mayor intensidad El profesor Dicol(s 6V4nello .a dedicado tiempo y esfuer5os a darle seguimiento al fen3meno y recopilando la opini3n de los e-pertos

Un proyecto de alto riesgo

G agrego yo, si los costos est(n subvaluados, si e-iste incertidumbre en cuanto a los ingresos, tenemos que convenir en que estamos frente a un problema de alto riesgo

En este momento deseo recordar las palabras del presidente de la Junta directiva de la 4\$', 8icarte H(sque5, cuando en la reuni3n anual de Ejecutivos de Empresa declar3 que si el proyecto costaba m(s de \$!,077 millones no era viable y no se reali5ar)a

El presidente de la Rep3blica, : art)n ?orrijos, dijo el d)a que recibió la 'ropuesta de la 4\$' que era condici3n para darle su aprobaci3n el que fuese autofinanciable 9us palabras fueron las siguientes% #@a primera *condici3n+ es que la ampliaci3n tiene que ser autofinanciable Eso significa que ser(n los usuarios del \$anal, mediante aumentos de peajes, y no los impuestos de los paname,os los que paguen la obra # G m(s adelante agreg3% #4dem(s, yo no admitir)a, y estoy seguro que los futuros gobernantes tampoco lo .aran, que los aportes al ?esoro Nacional fueran inferiores a los del a,o "77> 'or el contrario, durante el periodo de construcci3n los aportes de la 4utoridad del \$anal tienen que aumentar # El 6irector de Finanzas de la 4\$' dijo en una intervenci3n p3blica que ser(n del orden de B00!7 millones anuales

@a pregunta que me .ago es que si a mitad de la obra, teniendo una mejor perspectiva de lo que ser(el costo de la misma se dan cuenta de que no es autofinanciable KWu= se va a .acerL 6ejo la pregunta en el aire 9i les .ace falta dinero y no lo pueden conseguir prestado KDo acudir(n a los dineros que le corresponden a 'anam(como aportes al ?esoro NacionalL

Las garantías de los préstamos

9eg3n la 4\$', la propuesta pr(cticamente asegura que durante la construcci3n el costo de la obra se mantendr(al nivel que .a sido calculado, el tr(fico por el \$anal a los niveles proyectados y las tarifas de peajes a los niveles propuestos 4l final de la obra quedar(un saldo de B00",377 millones en favor de las instituciones financieras que prestaron el dinero para cubrir los a,os picos de la construcci3n para los cuales no fueron suficientes las reservas de los e-cedentes de las operaciones del \$anal @os B00",377 millones est(n basados en supuestos que pueden no materiali5arse

Do dudamos que las entidades financieras no pedir(n el aval del gobierno, ni .ipotecas sobre bienes de capital lo que .ar(n, y eso lo reconoce la 'ropuesta, es solicitar que el flujo de caja se pignore G ese es tambi=n un activo *activo circulante+

El 'residente de la Rep3blica al recibir la 'ropuesta de la Junta directiva dijo que su aceptaci3n de la

misma estaba condicionada a que el financiamiento que se requiera (debe ser adquirido por la 4\$' y no por el gobierno, para que no se afecte la capacidad de seguir destinando recursos a la atención de las necesidades básicas de los panameños. Eso requiere que las entidades de préstamo lo acepten porque de otra manera el aval lo tendrían típicamente porque el Estado es solidariamente responsable de todas las deudas de las entidades públicas

Esto parece quedar confirmado en un informe del Fondo Monetario Internacional (FMI) de enero de 1977

En el informe del FMI Country Report DX7/73 titulado 'Panama: Selected Issues and Statistical Appendix' del que se han traducido partes muy interesantes, queda muy claro que *el endeudamiento de la ACP y el endeudamiento del país no se pueden separar. No solamente es el tema de garantía solidaria, sino también es un tema de regulaciones financieras y económicas.* 4 continuación las partes traducidas

1 Mientras que los emisores de la 4\$' no han financiado los déficits del gobierno central, mirando a futuro, la perspectiva de la ampliación del déficit de Panamá (a un costo estimado de 3723% por ciento del producto interno bruto) a la 4\$' en un gran déficit por un número de años. El endeudamiento sustancial envuelto, incrementar la vulnerabilidad fiscal, a través de una posible garantía gubernamental o una reducción del pago de dividendos a emisores al gobierno. Herp 3

" La 4\$' parece no cumplir con los criterios mínimos del Fondo para ser considerado *commercially run* (manejado comercialmente) en estas bases, no calificar para ser excluida de las finanzas y la deuda pública. Herp 49, numeral 41

3 Si se procede con el proyecto de expansión, futuros avalos de la sostenibilidad de la deuda dependerán en parte de la extensión de las garantías gubernamentales implícitas para el financiamiento del proyecto. Herp 49, numeral 41

4 En estos momentos no hay firme evidencia para juzgar si los mercados financieros estarán dispuestos a financiar a la 4\$' sin una garantía explícita del gobierno. Herp 49, numeral 41

! El presupuesto de la 4\$' tiene que ser aprobado por el gabinete, de lo cual podría surgir un conflicto de intereses en la determinación de los dividendos a emisores

El déficit de Panamá (es inalienable por lo que la 4\$' no podrá otorgar hipotecas sobre sus activos

La 4\$' se espera que la garantía sea la pignoración del flujo de caja sin tomar en cuenta que el flujo de caja, como hemos dicho, es también un activo corriente

El ingeniero Carlos Ángel ha elaborado una interesante propuesta basada en las cifras de la 4\$' donde se mantienen los aportes que el déficit al Tesoro Nacional en 1977 y se libera al déficit de deudas a la banca durante la construcción sumando a finales del 1977, con la inversión en la banca de las ganancias en ceso de BCI 177 millones que el déficit actual rinde anualmente, se someterá el diseño final y el presupuesto final al referéndum en el 1979. El problema que tiene esta propuesta es que se iniciará la construcción del proyecto a finales de 1977 y se inaugurará el tercer juego de esclusas en 1978 y el gobierno, por consideraciones políticas únicamente, quiere iniciarlo en el 1970

La 4\$' intenta justificar el inicio en el año 1970 aduciendo que el déficit alcanzará su máxima capacidad entre los años 1979 y 1981 lo que, a su vez, obstaculizará la calidad de su servicio. 4. Por promedio de los barcos en las aguas del Canal y su competitividad sustentan su argumento en que el déficit está llegando a su capacidad máxima porque el tamaño promedio de los barcos que lo transitan ha aumentado un 7 por ciento en los últimos cinco años. G. brindan como ejemplo que en 1977 casi el 41 por ciento de los barcos que lo transitaban fueron de la manga máxima que el tamaño del Canal permite, es decir, un 31 por ciento más que en 1977. Sin embargo, lo que no dicen es que el incremento en el tamaño de los barcos ha causado volúmenes crecientes de carga y al mismo tiempo una disminución en la cantidad de tránsito. Tampoco dicen que tan pronto pongan en uso el Sotro Sulebra, ampliado desde hace varios

a, os para el encuentro simult(neo de los barcos grandes, la capacidad del \$anal se aumenta en un "7 por ciento

Generación de empleo

En sus presentaciones p3blicas los representantes de la 4 \$ ' y del &obierno nacional .an venido .aciendo =nfasis en la generación de empleos y beneficios económicos para 'anam(6ejan la impresión de que se generar(n casi 0,777 puestos de trabajo durante los 1 a, os de duración del proyecto Eso no es as)

?omemos el caso de los empleados calificados artesanales que incluyen personal no calificado, artesanos, especialistas certificados, operadores de equipo pesado y capataces que forman la parte numerosa de la fuer5a laboral

Año	Personas que serán reclutadas	Personas que serán despedidas
2007	428	
2008	727	
2009	2,069	
2010	2,375	
2011		2,805
2012		1,005
2013		287
2014		223

@a propuesta se, ala que durante la construcción se generar(n 47,777 empleos indirectos, en los 17 a, os 17,777 y cinco a, os despu=s "47,777

Esos c(lculos son el producto de un ejercicio totalmente acad=mico que no se puede sustentar en la realidad 4umentar(el empleo indirecto pero no en esas cantidades Este es un caso donde no siempre funcionan las matem(ticas

Es importante que se le diga al pueblo que se trata de empleos temporales de una duración relativamente corta

'or otro lado, el tema del empleo deja abierta una cantidad de interrogantes @a propuesta sugiere que en el a, o "71" .abr(unas >,0!7 personas empleadas, pero de esa cantidad solo unas 1,117 estar(n trabajando para la 4 \$ ' en las operaciones de dragadoI !,>47 personas ser(n empleadas de las tres empresas grandes que contratar(la 4 \$ ' y sus 47 o m(s subcontratistas

Eso nos lleva a la pregunta K9i los t=rminos y condiciones de empleo ser(n los que aplica la 4 \$ ' a sus empleados, o si estar(n regidos por el \$ódigo del ?rabajoL K9i el salario m)nimo ser(el que paga la 4 \$ ' , esto es BC " 97 por .ora, o lo convenido por las empresas con las organi5aciones laborales del sector construcciónL

En los documentos de pol)tica emitidos por la 4 \$ ' , se se, ala que #la contratación local por parte de las empresas constructora depender(de la disponibilidad de mano de obra paname,a que re3na las e-pectativas de e-periencia, calidad, calificación y certificación requeridas# @a pregunta es Kqui=determina que re3nan las e-pectativasL K\$u(les son las certificaciones requeridasL KWui=n certifica a los empleadosL

@a propuesta se, ala que los empleados trabajar(n dos turnos diarios de 17 .oras cada uno, > d)as a la

semana. Eso lo autoriza el Código del Trabajo. También se habla de tres turnos de trabajo, todo lo cual aumenta el costo por las horas e- tras. La sensación de que el tercer juego de esclusas ya está atrasado y que debemos apurarnos se lleva al periodo de construcción no solo con los costos e- tra sino aumentando los riesgos en el trabajo.

Se proyecta un costoso programa de adiestramiento para unas 7,777 personas, pero no dice quién lo financiará. Cuando se les menciona que podremos estar creando un exceso de oferta que podrá llevar a muchas personas a un estado de frustración, la respuesta es que al tiempo de la construcción del tercer juego de esclusas se estará construyendo una refinería, el mega puerto y otros mega proyectos.

Beneficios económicos para Panamá por razón del tercer juego de esclusas

La propuesta de ampliación afirma que el agregar un tercer juego de esclusas producirá beneficios más allá de los que se derivan directamente de su operación. Se dice que la ampliación del Canal permitirá a Panamá alcanzar en 2017 un producto interno bruto de 31,077 millones en balboas del 2016 y que esto representa casi 3 veces el producto interno bruto del país en el año 2011 y equivale a una tasa de crecimiento promedio de más de 10 por ciento anual por los próximos 7 años. Por parte alguna se explica cómo el pago de los peajes del tránsito de los barcos que se estima en un 30 por ciento pueda realizar ese milagro económico. Alama la atención la referencia a zonas procesadoras de exportación in-existentes, crecimiento de la marina mercante que no está relacionada con el Canal sino a una bandera de conveniencia y la ciudad del saber. Esto no deja de ser un sueño ilusionado que se estrella con la realidad.

Recientemente, se reunió en Panamá la Junta de Asesores Internacionales de la CCA, integrada por empresarios propietarios de grandes firmas constructoras, banqueros, el ex- secretario del Ejercito de Estados Unidos quien impartió las órdenes en 1991 de iniciar los trabajos de modernización y expansión del Canal, y propietarios de importantes empresas navieras, todos los cuales serán parte interesada si se construye el tercer juego de esclusas, y emitieron un comunicado donde concluyen diciendo: # / tenemos plena confianza en que los panameños reconocen plenamente los importantes beneficios que a corto y a largo plazo producirá a Panamá y su gente.

Respaldamos a Panamá por conducir al Canal en este momento decisivo, y aguardamos con entusiasmo esta emocionante y muy necesaria ampliación del Canal.

La pregunta es, si esa Junta Asesora de la CCA tiene funciones de promotora de los proyectos.

Rentabilidad social

Al ofrecer información alguna de cómo se llega a esas conclusiones la propuesta se, al que se calculó que la rentabilidad social del proyecto del tercer juego de esclusas es de entre 11 y 14 por ciento. Con esos resultados puede afirmarse que el proyecto del tercer juego de esclusas aumentará el bienestar económico del país. Al estudiar el efecto de la ampliación del Canal sobre la pobreza en Panamá se determinó que el número de pobres se reducirá en más de cien mil personas para el año 2017 si se realiza el proyecto en comparación con el escenario en el que no se efectúa el proyecto. ¡ abuela decía! # El papel lo aguanta todo.

La saturación de la capacidad del Canal

El Canal de Panamá tiene una capacidad finita para atender las demandas del tránsito dentro de los niveles de eficiencia a que están acostumbrados 24 horas promedio en las aguas del Canal.

La limitación la impuso primero el número de horas que trabajaba el Canal por cuestiones de seguridad en la navegación solo se trabajaba 10 horas. Esa limitación fue superada con la instalación de luces a lo largo del cauce que permitió trabajar las 24 horas.

La siguiente limitación era la disponibilidad de agua dulce para los esclusajes. Fue resuelta con la

construcción del lago 4 lajuela * : adden+ en la d=cada de 1937

4 medida que los barcos fueron creciendo en manga, el que dos barcos se encontraran en el \$orte \$ulebra se volvió un problema de seguridad 9e resolvió ampliando el \$orte \$ulebra y las entradas del \$anal de 377 a !77 pies en la d=cada de 19>7

@os barcos siguieron creciendo en manga lo que impon)a el paso de uno a la ve5 por el \$orte \$ulebra El \$orte y las entradas se ampliaron de !77 a >37 pies y en las curvas .asta 0!7 pies Esa mejora ampliaba la capacidad del \$anal en un "7 por ciento

'or otro lado, tambi=n por cuestiones de seguridad, a los barcos grandes se les limitó el tr(nsito a la lu5 diurna 'ara resolver el problema se construyó una estación de amarre en 'edro : iguel y se instalaron luces de torre alta en las esclusas para ampliar las .oras de lu5 diurna 9e .i5o en forma transitoria .asta que se resolvieran algunos problemas t=cnicos *sombras+

El \$anal de 'anam(presta un servicio de tr(nsito a unos 4,777 barcos que transitan un promedio de un poco m(s de 3 veces, para un total de unos 1",377 al a,o En el a,o "77! fueron 1",>3>

El ensanc.e del \$orte \$ulebra que se ejecutó a un costo de B0 "47 millones que debe permitir el tr(nsito en dos v)as de los barcos grandes, no se esta aproveando @as autoridades del \$anal alegan que el modelo de barco que se utilizó para determinar el anc.o .a sido superado por barcos m(s largos y que, por lo tanto, se requiere el ensanc.e adicional @os pr(cticos con quienes .emos .ablado nos .an asegurado que no .ay mayor problema t=cnico y que todo se debe a un *impasse* en la contratación colectiva donde piden un bono adicional por ese tipo de tr(nsito @a gerencia del \$anal pareciera no tener mayor inter=s en resolver ese problema as) como el de un alumbrado que permita el tr(nsito durante "4 .oras de los barcos grandes @a situación le sirve a su propósito de avan5ar trabajos que son parte del proyecto del tercer juego de esclusas y le permite vender la idea de que el \$anal est(saturado ?ampoco se .a instalado el nuevo sistema de luces

Entre mayor es la llegada a las aguas del \$anal de barcos con restricciones de tr(nsito, menos eficientes son las esclusas El mes de abril de cada a,o es .istóricamente el de mayor demanda de tr(nsito Este a,o no fue e-cepcción y la 4\$ ' y el &obierno utilizaron el espect(culo de largas filas en ambas entradas del \$anal para arreciar su campa,a de la urgencia de la construcción del tercer juego de esclusas Esa situación no se .abra dado, o se .abra dado con una cantidad muc.o menor si se .ubiese utilizado el doble tr(nsito de los barcos grandes por el \$orte \$ulebra y se .ubiesen instalados las luces en el cauce de la v)a acu(tica

En el \$anal, los barcos c.icos y medianos que representan un !7 por ciento est(n siendo reempla5ados, poco a poco, por barcos m(s grandes 6e manera que el aumento de la carga lo transportar(un n3mero menor de barcos En 1907 se calculó que para el a,o "777 la demanda sobre el \$anal ser)a de ">,!77 tr(nsitos En la actualidad es apenas de unos 13,777, aun cuando el volumen de carga estimado estaba correcto Ese fenómeno se seguir(dando

'or tanto, no .ay tal saturación aunque se reconoce que el \$anal tiene una capacidad finita para poder seguir prestando su servicio si es que e-iste la demanda ?odav)a tiene una capacidad adicional no utilizada

Impacto sobre Panamá

@a 4\$ ', a partir del a,o de la transferencia del \$anal, .a venido capitali5ando una parte de los e-cedentes que produce el \$anal y se calcula que para el a,o "770, cuando piensan iniciar los trabajos del tercer juego de esclusas, tendr(n capitali5ado mil millones para comen5ar los trabajos Esos dineros dejan de ser utilizados para los programas de desarrollo nacional, por lo que representan un costo para la sociedad paname,a 'arte de esos fondos los .a invertido la 4\$ ' y sus rendimientos los .a contabilizado dentro de sus ingresos 6e manera que ya el tercer juego de esclusas esta teniendo un impacto negativo para 'anam(

En los estudios de 1993 se estimó que solo un 11.4 por ciento de los dineros que se invertirían durante el período de construcción quedaban en Panamá (como gastos directos en factores locales y productos). El 88.6 por ciento se iba para afuera para pagar equipos, maquinarias y productos, según los cálculos del ITCI Research Institute.

El impacto de la construcción sobre el producto interno bruto se estimó a un promedio de 7.9 por ciento. Se afirmaba que no se esperaba un gran impacto sobre el valor agregado de la economía durante la construcción, aun asumiendo un crecimiento moderado en el escenario de la economía nacional. Esto tomaba en cuenta que el programa de construcción alcanzaba su pico alrededor del cuarto o quinto año, y luego un descenso hasta el final de la obra. Ese escenario es el mismo de la propuesta de la 4ª

Una explicación cualitativa es que se asume que la evidencia tiende a apoyar esta asunción, que la estructura industrial de la economía nacional no cambiará porque nadie está dispuesto a invertir en aumentar la capacidad de la planta para satisfacer una demanda temporal.

Se va a producir un aumento en el crecimiento de la población en la región metropolitana, si la construcción del tercer juego de esclusas es aprobada, de personas que vendrán del área rural con la esperanza de conseguir un empleo y de trabajadores de afuera. La gran mayoría no va a conseguir empleo.

El aumento de población en la región metropolitana tendrá un efecto directo en:

• Los servicios públicos

• La estructura laboral, particularmente en las ciudades de Panamá y Solón

• La administración de justicia y seguridad pública

• Los niveles de pobreza urbana

• El número de barriadas espontáneas

• La presión sobre los predios privados y nacionales desocupados (casas que están bajo mayor presión serán en la provincia de Panamá, Chiriquí, Herrera y Panamá y en la provincia de Solón, Aguas, Bonoso, Solón y a lo largo de la carretera transistmica)

• El desempleo y el mercado informal de trabajo

Un serio problema se va a presentar cuando la actividad de la construcción empiece a decrecer porque el número de personas que estarán trabajando en forma permanente durante la fase de funcionamiento será mínimo.

En el documento proporcionado por Enrique Illueca, tantas veces mencionado, se dice lo siguiente: "De estos estudios de cómo va a impactar a la población esta obra, en la escasez de los recursos existentes en el país, los materiales, servicios, el transporte rutinario / #

Una carga financiera y un riesgo financiero compartido

Los canales naturales o artificiales que sirven a la comunidad internacional están regidos por el derecho internacional. Deben estar abiertos a las naves de todo el mundo bajo un régimen estricto de no discriminación, las tarifas de peajes y otros servicios a la navegación deben ser justos, equitativos y razonables y lo mismo se aplica a los reglamentos de tránsito.

Con esas restricciones el Canal de Panamá se convierte en infraestructura de transporte y de comercio para muchos países.

Quando a fines de la década de 1917 nuestro país invocó una cláusula del Tratado del Canal de Panamá y le solicitó a Estados Unidos que juntos estudiaran la viabilidad de un canal a nivel del mar o un juego adicional de esclusas al Canal existente, Estados Unidos puso como condición que participara Panamá, el segundo mayor usuario del Canal. La idea era que si se decidía por alguna de las alternativas Panamá debía aportar una tercera parte de la contribución de Panamá (estaba representada por su posición geográfica, la infraestructura existente y recursos naturales que pondría a disposición de la alternativa elegida).

Panamá aceptó a pesar de que sabía que al medio día del 31 de diciembre de 1999, Estados Unidos debía transferir el Canal a Panamá, sin costo alguno y libre de deudas. Panamá no condicionó su participación y tampoco lo hizo Estados Unidos. Lo que les interesaba era contar con un Canal con suficiente capacidad para atender las necesidades de su comercio y transporte internacional.

Hoy día, la República Popular China y la Unión Europea han aumentado su dependencia del Canal. La entrada de Europa al Pacífico es el Canal de Panamá.

Los tres países han expresado su interés en que se construya el tercer juego de esclusas y la Comunidad Europea financió en 1990 el *Estudio de proyecciones de tránsito*. Entonces, ¿no sería lógico que ellos aportaran los recursos financieros, sin poner condiciones que lesionaran nuestra soberanía o el derecho de administrar el Canal? Los tres y los miembros de la Unión Europea están protegidos por el derecho internacional y el Tratado de Neutralidad Permanente y de Funcionamiento del Canal. Las condiciones serían, por ejemplo, que sus dineros se utilicen con preferencia para la compra de equipos, maquinarias, mercancías y la contratación de servicios en su país y la de ejercer fiscalización en el uso que se le da a sus aportes.

El documento que obtuvo Enrique Illueca copio lo siguiente:

«Por qué Panamá debe embarcarse sola y siendo un país pobre, financiando esta magna obra a base de aumentos de peajes *que en todo caso ese dinero debiese ir a las arcas del Estado panameño para beneficio social de los panameños, o para

«¿Cómo es posible que Panamá se meta a financiar sola, en beneficio principal de los países con mucho dinero y con un gran poderío militar como Estados Unidos, China y Panamá y otros usuarios significativamente importantes, quienes se van a beneficiar directamente sin poner un solo centavo, sin arriesgar nada / L#

No nos podemos equivocar

Este trabajo lo hacemos con toda responsabilidad. Haciendo un esfuerzo por ir a otras fuentes cuando no se tenía acceso a las originales, lo hacemos con el fin de ponernos a disposición de algunos técnicos de la 4ª que, por esa condición, creen que tienen el monopolio de la verdad y el derecho a hacer acusaciones falsas. Hemos aceptado todo lo anterior porque todos los que sabemos y podemos debemos aportar nuestra contribución, lo que está en juego es demasiado peligroso y en la decisión, en la que participaremos todos nosotros, no tenemos el derecho a equivocarnos.

Bibliografía

1. The Canal ;one &overnment, *The Third Set of Locks*, 1941

2. Data Associates Q Intercarib, *Financial Scheme, Financial Analisis, and Management Arrangements Component Study*, 1993

2. OEFF4, *Approach and Key Assumptions en Commodity and Traffic Projections*, 1993

2. Data Associates 2 Intercarib, *Revenue Forecasts and Toll Policy Issues*, 1993

2. Gac. iyo Engineering So as adjusted by 9tone and Oebster, *Third Set of Locks Project Costs*, 1993

2 \$omisión de Estudios de las 4 lternativas al \$anal de 'anam(, *Informe final*, 1993

2 4 \$ ', *Plan Maestro del Canal de Panamá*, abril "77>

2 ID6E94, *Impacto económico del Canal de Panamá en el ámbito nacional*, junio "77!

2 &lobal Insig.t, "77!, *Panama Canal Expansion a Question of Funding*

2 4 \$ '(E-pert ?ec.nical \$ommittee, *Development and implementation of a risk model and contingency estimation for the Panama Canal Expansion Program*, mar5o "77>

2 4 \$ ', *Desarrollo de un modelo financiero para determinar la factibilidad del Programa de Ampliación del Canal de Panamá*, "77>

2 Intracorp Estrategias Empresariales, 9 4 , *Estudio de impacto económico del Canal en el ámbito nacional*, abril "77>

2 4 \$ ', *Costos y cronograma para el diseño conceptual de las esclusas post-Panamax, Resumen ejecutivo*, febrero "77>

2 4 \$ ', *Análisis técnico de los cauces de navegación post-Panamax propuesto del Canal de Panamá*, mar5o "77>

2 9abonge, 8odolfo, "77>, *La capacidad de pago del Canal de Panamá*

2 Illueca, Aorge, Enrique Illueca, Aulio : anduley y &eorge 8ic.a, *Informe al país. Acerca de nuestro Canal y nuestro megapuerto*, mar5o de "77>

Dotas

[Este es un documento dinámico que el autor .a venido modificando, corrigiendo y enriqueciendo con los valiosos aportes de otros paname, os con quienes tiene una deuda de gratitud

[licenciado en 4dministración y \$omercio, e-24dministrador encargado de la \$omisión del \$anal de 'anam(