



Ampliación NO Desarrollo SÍ

**Roberto N. Méndez
Panamá, 2006**

INVITACIÓN ANTICIPADA...

Una versión más detallada de esta presentación y otros documentos sobre el tema están disponibles en la Internet.

Dirección:

<http://cip3000.tripod.com>.

Correo electrónico:

CIP3000@lycos.com

3 RAZONES PARA DECIR **NO** A LA *PROPUESTA DE LA ACP:*

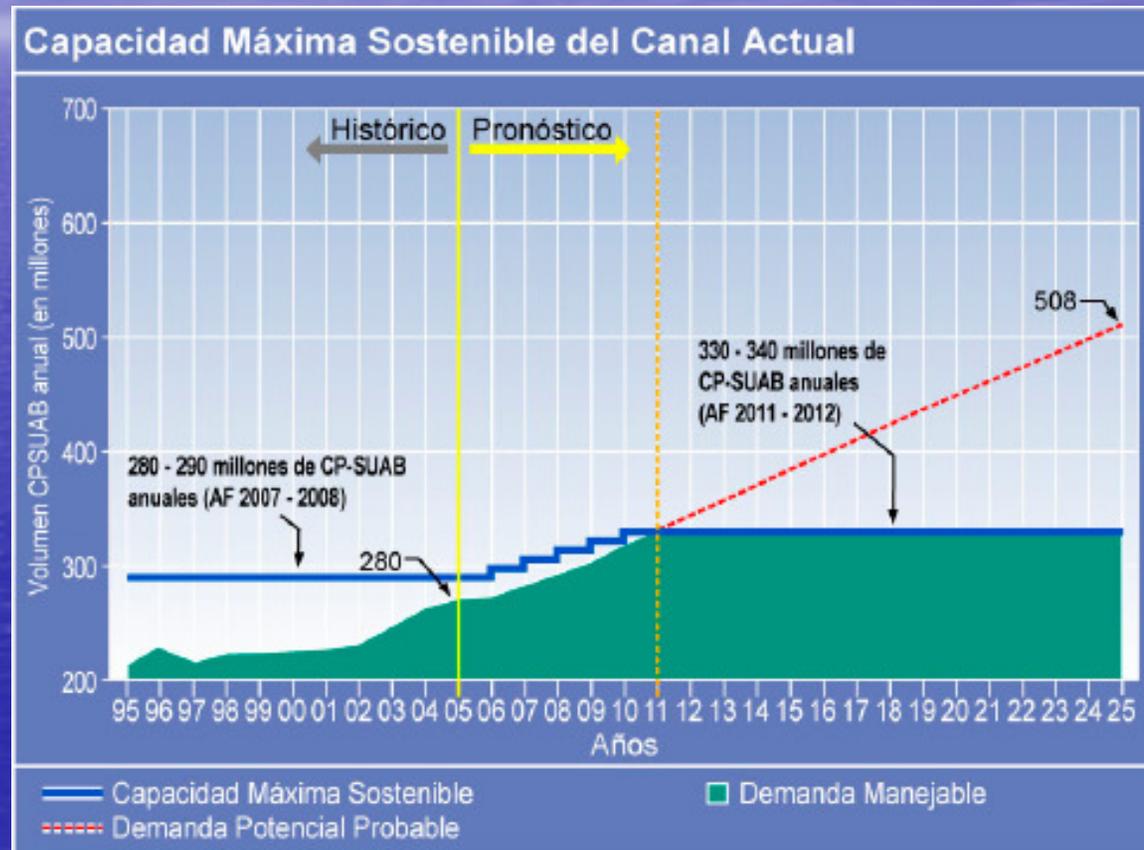
- Es un proyecto **prematureo.**
- Es un **mal negocio.**
- Ni el actual gobierno ni la ACP son entes **capaces ni confiables** para ejecutar este proyecto.



1a razón x el NO

EL PROYECTO ES **PREMATURO**

➔ **Dice la ACP:**
el Canal tiene una capacidad máxima de manejar 330 millones de toneladas CP-SUABs¹ por año (p. 41).



¹Tonelada CP-SUAB= 100 pies³. 1 TEU = 1 contenedor de 20', igual a 13.6 CPSUABs.

Dicen cifras del año fiscal 2005:

- Por el Canal transitaron 12,657 barcos de alto calado que transportaron **279 millones** de toneladas CPSUABs.¹
- De éstos, 45% (cerca de **6,000** barcos) eran tamaño *panamax* y 85% eran "grandes".²
- Un barco *panamax* "típico" tiene la capacidad de transportar entre 50,000 y 70,000 toneladas CPSUABs (o su equivalente en TEUs).
- Capacidad total (aproximada) del Canal: $6,000 \times 60,000 =$ **360** millones de toneladas CPSUABs más el tonelaje de unos 7,000 barcos más pequeños (cerca de 140 millones de toneladas) = **500⁺ millones** de toneladas.
- Al **3% de crecimiento anual** = **20⁺ años** de capacidad.

¹ACP; *Tráfico del Canal*, año 2005, Tabla I. ²ACP; *Propuesta...* páginas 37 y 38.



Dicen cifras de la ACP:

- la enorme mayoría (es decir, el 73%) de la carga es actualmente trasegada por barcos portacontenedores tamaño panamax o más pequeños.

-para el año 2011 se proyecta también que la gran mayoría (es decir, el 63%) de la carga contenerizada seguirá siendo transportada por barcos portacontenedores tamaño panamax o más pequeños

-los datos sobre "órdenes de construcción de barcos portacontenedores" presentados por la ACP (y compilados por la compañía *Clarkson Research Services*) revelan que de los 1,194 barcos portacontenedores a construirse entre el 2006 y el 2011, 932 barcos (o sea el 78%) son barcos tamaño panamax o de tamaño menor. (Propuesta..., p. 32.)

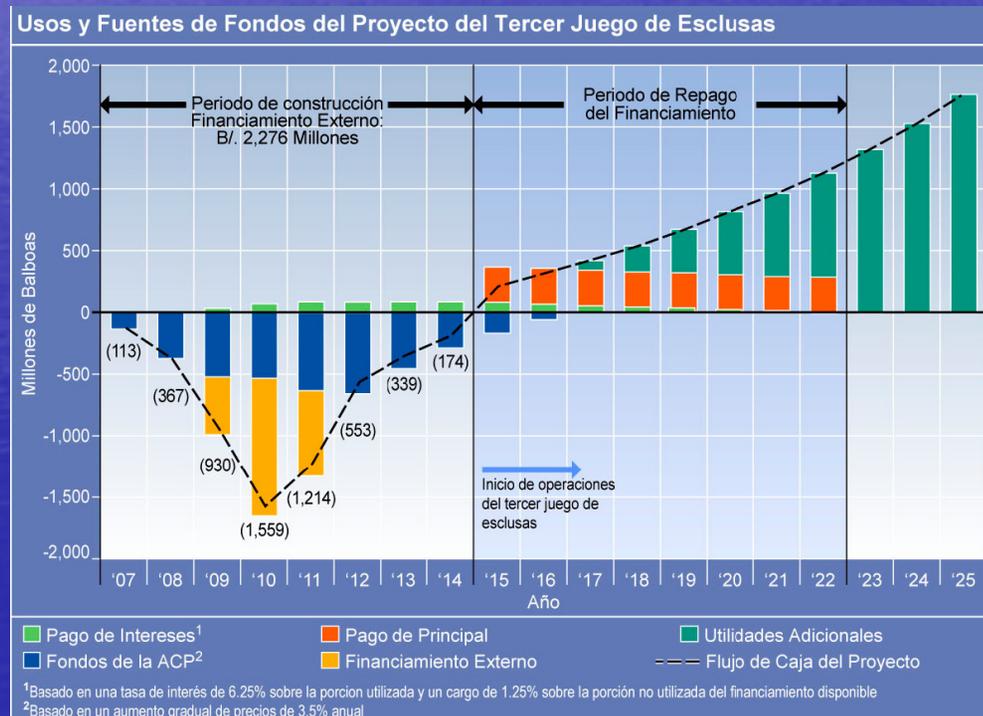
¿Cómo puede entonces hablarse de "obsolescencia"?

2a razón x el NO

Es un **MAL NEGOCIO** para Panamá...!

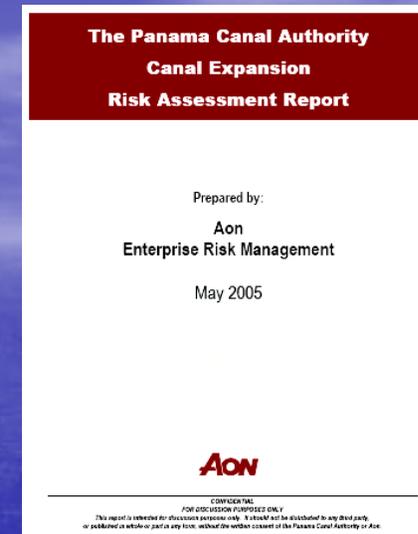


Dice la ACP que el proyecto tiene una tasa de rentabilidad de 12% (p. 65).





Esa rentabilidad (si fuese correctamente calculada) sería insuficiente por ser éste un proyecto de **alto riesgo**.¹



Peor aún, esta supuesta rentabilidad se basa en 3 premisas falsas:

- Un incorrecto análisis de **capacidad**.
- **Costos de inversión subestimados**.
- Proyecciones de **ingresos exageradas**.

¹Razones: Antecedentes de macro-proyectos, tiempo de ejecución, estructura administrativa e inexperiencia de ACP.



Dice la ACP que el proyecto costaría \$3,690 millones a lo que añaden:

--un 28% de contingencias x sobre costos y

-- un 14% de contingencias x inflación (2% x año).

Costo "máximo": \$5,250 millones.

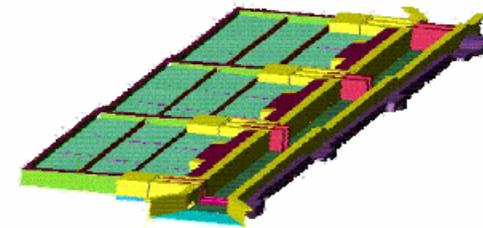
Estimado de Costos del Proyecto del Tercer Juego de Esclusas	
Componentes del Proyecto	Estimado de Costo*
Nuevas Esclusas	
Esclusas del Atlántico	1,110
Esclusas del Pacífico	1,030
Contingencia para las nuevas esclusas**	590
Total de Nuevas Esclusas	2,730
Tinas de Reutilización de Agua	
Tinas de Reutilización de Agua del Atlántico	270
Tinas de Reutilización de Agua del Pacífico	210
Contingencia para las Tinas de Reutilización de Agua**	140
Total de Tinas de Reutilización de Agua	620
Cauces de Acceso para las Nuevas Esclusas	
Cauces de Acceso del Atlántico (Dragado)	70
Cauces de Acceso del Pacífico (Excavación Seca)	400
Cauces de Acceso del Pacífico (Dragado)	180
Contingencia para los Nuevos Cauces de Acceso**	170
Total de Nuevos Cauces de Acceso a las Esclusas	820
Mejoras a Cauces de Navegación Existentes	
Profundización y Ensanche de la Entrada Atlántica	30
Ensanche del Cauce del Lago Gatún	90
Profundización y Ensanche de la Entrada Pacífica	120
Contingencia para las Mejoras a los Cauces de Navegación**	50
Total de Mejoras a los Cauces de Navegación	290
Mejoras al Suministro de Agua	
Subir el Nivel Máximo del Lago Gatún a 27.1 m (89') PLD	30
Profundizar los Cauces de Navegación a 9.1 m (30') PLD	150
Contingencia para Suministro de Agua**	80
Total de Mejoras al Suministro de Agua	260
Inflación Durante el Periodo de Construcción***	530
Inversión Total	5,250 M*

*Millones de balboas, redondeados a la decena más cercana
**La contingencia incluye las posibles variaciones en el costo de cada componente
***Se asumió una inflación general de 2% anual por encima de lo incluido en la contingencia

 Pero dicen los propios “expertos” de la ACP¹ que ese estimado de costos se basa en:

- “diseños incompletos”;
- un método (“bottom up”) “no necesariamente preciso” (p. 4); y
- un nivel de definición de “entre 10 y 40%” cuyo nivel de certeza probable oscila entre un 20% y un 60% (p. 7).

Review of the
Cost Estimates and Schedule for the
Panama Canal 3rd Lane Locks
Atlantic and Pacific Locks, Pacific Access Channel,
and Navigation Channel



Prepared for the
Autoridad del Canal de Panamá
by the
Expert Technical Committee

November 2, 2005

¹ Uno de ellos la Parsons-Brinckerhoff, principal responsable del fracaso del “Big Dig” de Boston.

 **Además, la ACP omitió varios renglones de su estimado de costos, denunció el ing. Fernando Manfredo¹:**

(Cifras en millones de \$ de 2006)

1	Costo cruce sobre el Canal, sector Atlántico:	150.0
2	Sistemas de Navegación:	365.0
3	Apoyo a la construcción:	242.7
4	Costos administrativos:	77.3
5	Costos instalaciones administrativas:	130.9
6	Supervisión:	154.8
7	Inflación (adicional)	151.6
8	Contingencias (adicional)	356.2
	Total rubros omitidos	1,628.5
	Cuadro de la ACP ajustado x contingencias	5,250.0
	SubTotal	6,878.5
	Intereses al 8% sobre un plazo de 15 años	975.0
	TOTAL	7,853.5

¹ Manfredo, Fernando; *El Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, Panamá*: mayo de 2006.



Otros expertos coinciden en que costos probables serán cercanos a \$8 mil millones:

* Comisión de Costos SPIA-COICI, presidida por el ing. Humberto Reynolds: más de \$7,000 millones (mayo de 2006) sin incluir intereses ni contingencia.

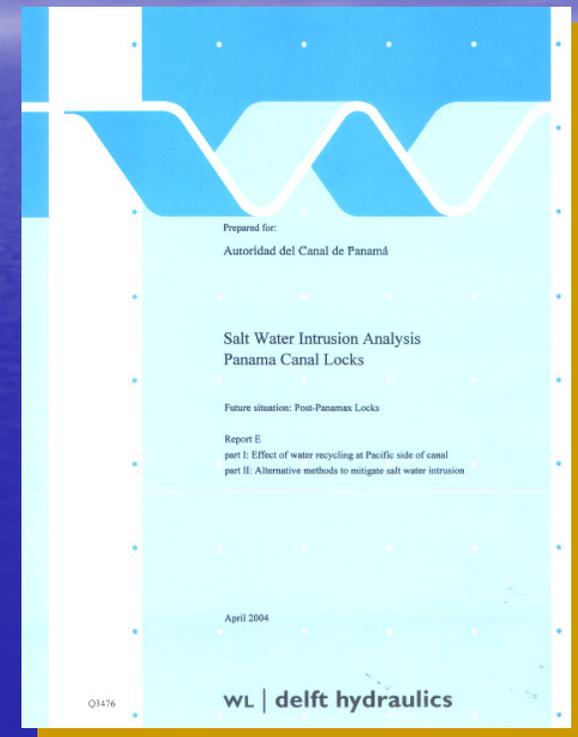
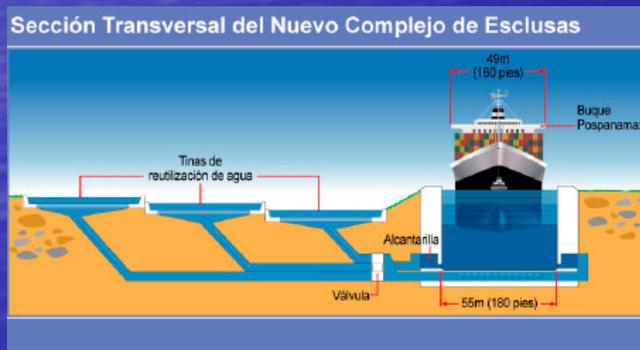
Estimado de costos del 3r juego de esclusas, basado en la Propuesta de la ACP del 24 de abril de 2006, H. Reynolds.

A. Nuevas esclusas	4439 millones
B. Tinas de reutilización de aguas	902 millones
C. Cauces de acceso para las nuevas esclusas	1092 millones
D. Mejoras a cauces de navegación existentes	285 millones
E. Mejoras al suministro de aguas	304 millones
Costo del proyecto	7022 millones

- * Estudio Niesten-Reid (junio 2001): entre \$5,000 y \$8,000 millones.
- * Vocero del Pentágono (*La Prensa*, Oct. 2005): entre \$10,000 y \$15,000 millones

➔ Además, la ACP omitió los costos de afrontar el probable **aumento de la salinidad** de los lagos Miraflores y Gatún.¹

“...el reciclaje de agua puede ser una alternativa a abastecer el Lago Gatún de otras fuentes. Sin embargo, el sistema puede al mismo tiempo causar una intrusión adicional de sal en el Lago Gatún e -- indirectamente -- en el Lago Miraflores” (p. 2-1 del Resumen Ejecutivo del *Informe E* de la **Delft Hydraulics**”).

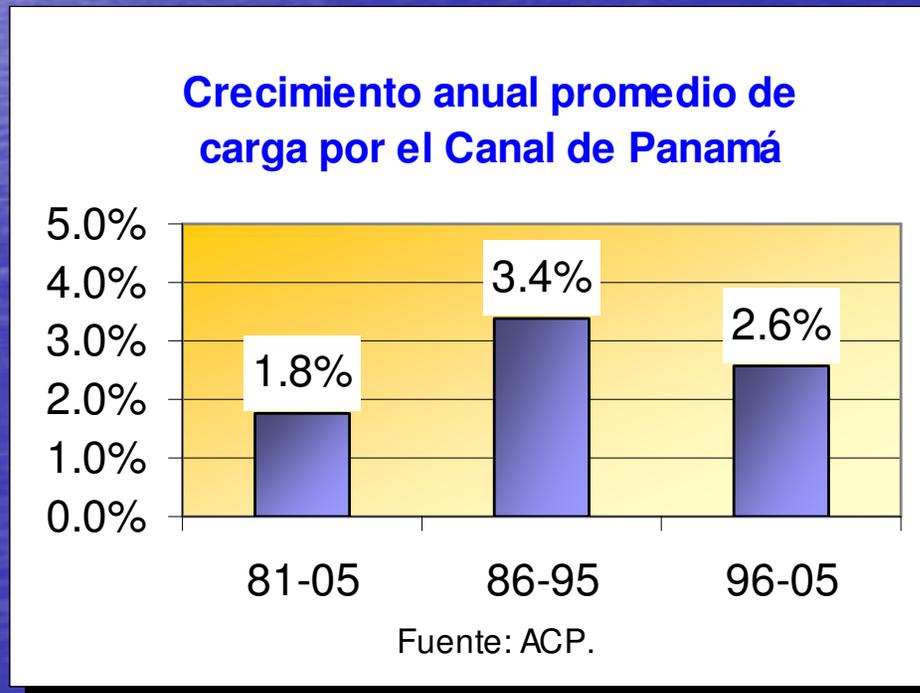


¹Admitido por F. Miguez, Dir. del Plan Maestro, U.Pan., 18 de septiembre de 2006.

La ACP exagera los ingresos probables del proyecto.



La ACP pronostica que el tránsito de carga por el Canal crecerá **3.2% por año** durante los próximos 25 años, y que será viable aumentar los peajes 3.5% por año (por encima de la inflación) durante dicho lapso.



➔ Sin embargo, el principal impulsor del crecimiento reciente del tráfico por el Canal, el intercambio entre China, E.U. y Europa está bajo grandes presiones y es probable que se **desacelerará** en las próximas **décadas**.

CNN INTERNATIONAL
.com

WORLD BUSINESS

Paulson presses China on currency

POSTED: 05:19 GMT (13:19 HKT), September 22, 2006



Paulson and Hu held discussions in Beijing on Friday.

BEIJING, China (Reuters) -- U.S. Treasury Secretary Hank Paulson and Chinese Premier Hu Jintao met on Friday, starting a dialogue to ease strains over trade.

During a three-day visit to Beijing, Paulson is expected to press the Chinese government on the export sector to foreign competition and to bolster supporters of protectionism.

But on Wednesday he also announced cooperation between the two countries. Paulson, a former Wall Street executive as a "f

On Friday morning, Chinese Prime



El **recalentamiento global** ha reducido el volumen del Polo Norte en casi 40%, fenómeno que está acelerándose.

Consecuencia: se están abriendo **dos rutas marítimas**, al norte de Canadá y de Rusia, que quitarán clientes al Canal en las próximas décadas.



1979



2003

Fotos del Polo Norte,
tomadas x la NASA



El **sistema inter-modal** de los EU, el principal rival del Canal de Panamá en lo concerniente al tránsito del Noreste de Asia a la costa este de los EU, está en vías de ampliarse, lo que también quitará clientes al Canal en las próximas décadas.





Y, por último, Nicaragua también se dispone a construir su propio Canal, el cual estaría más cerca de EU que el de Panamá.

**BBC
NEWS**

Last Updated: Wednesday, 4 October 2006, 12:39 GMT 13:39 UK

[E-mail this to a friend](#)

[Printable version](#)

Nicaragua plans rival canal route

Nicaragua has announced plans to build a waterway linking the Pacific and Atlantic that would carry bigger ships than the existing Panama Canal.

President Enrique Bolanos said the new route - which would cost \$18bn (£9.5bn) and take 12 years to complete - was needed for the rise in world shipping.

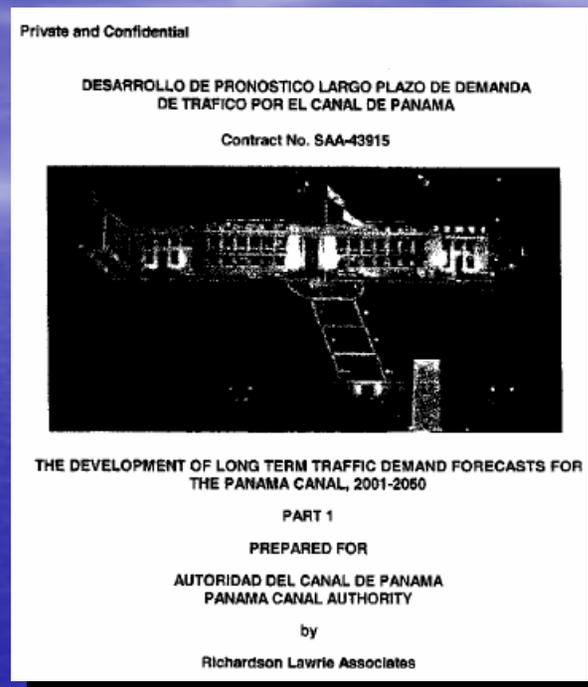


Some modern ships are too large to pass through the Panama Canal



¡Ni sus "expertos" le dan la razón a la ACP!

Richardson Lawrie Associates, pronostica para el largo plazo un crecimiento promedio anual de tránsito de carga por el Canal "ampliado" de 1.8%...

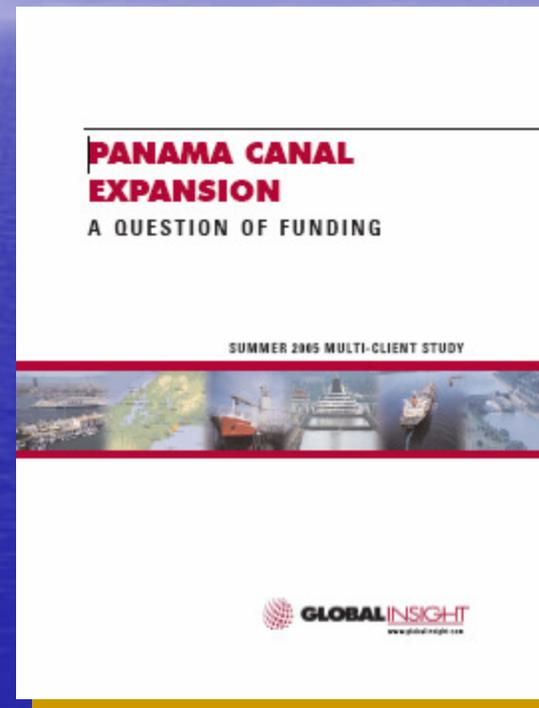


Tasas anuales promedio de crecimiento						
	2005-2010	2010-2015	2015-2020	2020-2030	2030-2040	2040-2050
Carga:	4.3%	1.5%	1.3%	1.3%	1.1%	1.0%

Fuente: R. Lawrie Ass.; *Desarrollo de Pronóstico a Largo Plazo de Demanda de Tráfico por el Canal de Panamá*, Febrero de 2001. Cuadro 1.3.1, pág. 18.



...y **GLOBAL INSIGHT** pronostica para el largo plazo un crecimiento promedio anual de tránsito de carga por el Canal de **2.3%** o menos (*)



(*) Global Insight; *Panama Canal Expansion –a Question of Funding*; verano de 2005; página 37.

CONCLUSIÓN?

Si asumimos :

-- que el Canal se satura entre el **2012 y el 2014**;

-- un horizonte de inversión de 20 años;

--un costo de inversión de **\$7,500 millones** (en lugar de los \$5,250 millones que dice la ACP); y

--una tasa promedio de crecimiento del tránsito de **2% por año** (en lugar del 3% que proyecta la ACP) y de 3.5% de los peajes por 25 años;

...entonces, la tasa de rentabilidad del proyecto sería ide apenas **3 por ciento!**

Y bajo un escenario menos optimista sería cercana a **cero** o negativa.

3a razón x el NO

Ni la ACP ni el actual gobierno son **confiables**.



El gobierno: pésimos antecedentes en materia de probidad y responsabilidad fiscal, y ha incumplido todas sus promesas electorales.

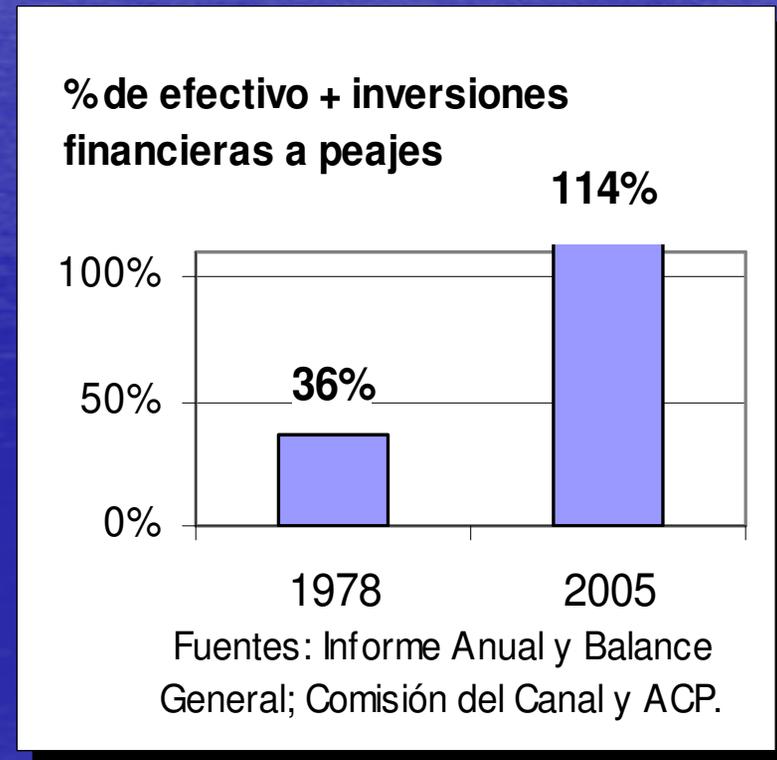
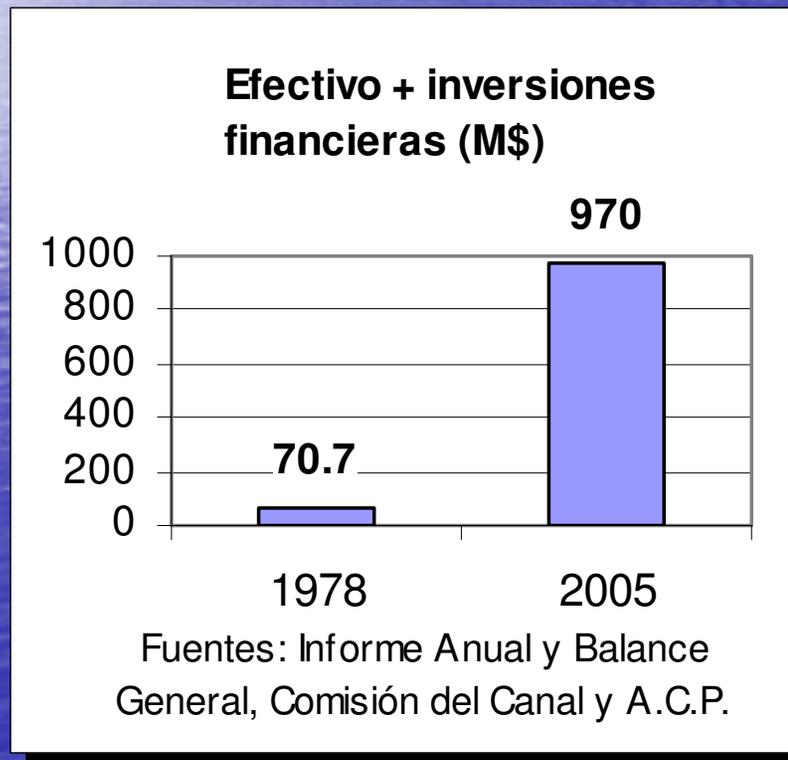


La Administración de la ACP:

1. Ha **tergiversado** los datos y argumentos relativos al proyecto.
2. Está agobiada por un **conflicto de intereses**.
3. Carece de **experiencia** en este tipo de proyectos.
4. Demostró **incapacidad** en el proyecto del ensanche del Corte Culebra (1995-2001).
5.



5. Ha retenido ilegalmente **cientos de millones** de \$\$ que debió haber entregado al estado panameño.





6. Ha despilfarrado millones de dólares del pueblo panameño, para financiar los escandalosos privilegios de su alta burocracia.

CRÍTICA

8 de octubre de 2005

B/.30 mil mensuales gana administrador del Canal

José González Batista | Crítica en Línea

El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Alberto Alemán Zubieta, recibe un total de B/.355 mil anuales en concepto de salario, bonificación y alquiler de vivienda.

Un informe divulgado por TVM revela que el administrador de la ACP devenga un salario fijo de B/.125 mil anuales, y cada fin de año recibe un bono de 50 mil dólares.

El informe detalla que el administrador también recibe B/.180 mil anuales en concepto de alquiler de vivienda a razón de B/. 15 mil mensuales.



Casa del Administrador (ex- casa del gobernador de la ZC)

La disyuntiva...?

Malgastar las ganancias del Canal en un **mal negocio**, que beneficiará a unos pocos

...o utilizar esos recursos para:

-- modernizar el actual canal; y, simultáneamente,

-- impulsar un **plan de desarrollo** multi-sectorial que reduzca sustancialmente la pobreza en el país y genere más empleos que los 3,000 empleos temporales que promete la ACP.



Cuándo sería viable la ampliación?

La construcción de un 3r juego de esclusas (o un canal a nivel) sería eventualmente aceptable para Panamá solamente si:

- Se **modifica el régimen legal** existente en Panamá, de forma que la ACP quede claramente subordinada al gobierno en lo relativo a este proyecto.
- Se **reemplaza** la actual Junta Directiva de la ACP.
- Se asigna a **otra entidad** estatal o mixta el manejo del proyecto.
- Se incorpora el proyecto a un **plan de desarrollo multi-sectorial**, basado en las ventajas comparativas de Panamá, orientado a la exportación, con contenido social y que respete al medio ambiente.
- El proyecto es financiado por los principales usuarios de la ruta (EU, Japón y China) a través de **aportes directos (donaciones)**, no por la vía de peajes.



**NO a la
ampliación,
SÍ al
desarrollo.**