

Panamá: Ampliación del Canal, secretos y verdades

ABDEL FUENTES :: 13/02/2014

La propuesta de ampliación de la Autoridad del Canal de Panamá durante el gobierno del corrupto Martín Torrijos, fue presentada sin diseños ni planos finales

Desde sus inicios el proyecto de ampliación del Canal de Panamá, presentado durante la administración del hijo del general Omar Torrijos Herrera [el revolucionario] -el expresidente Martín Torrijos-, ha estado plagado de secretos, irregularidades, medias verdades, especulaciones e intoxicación y saturación mediática.

El Centro de Estudios Estratégicos de Panamá (CEE-Panamá), -una asociación sin fines de lucro, integrada por académicos y profesionales de diversas disciplinas- en un estudio publicado en agosto de 2012, titulado “La verdad sobre la ampliación del Canal de Panamá”, revela que la propuesta de ampliación fue presentada sin diseños ni planos finales y que la propia cúpula de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) admitió que necesitaba dos o tres años para concluir los estudios.

Desde la presentación y sustentación del proyecto, el tema de los sobrecostos, común en todo megaproyecto -con sus abusos y excesos-, fue minimizado por directivos de la ACP. Su administración insiste en que el costo total de la obra es 5.250 millones y que el presupuesto contempla los sobrecostos. Hoy ese tema es motivo de atención mundial sobre un conflicto sin precedentes para la República de Panamá.

Para el 2012 ya el consorcio internacional Grupo Unidos por el Canal (GUPC), particularmente dos de sus integrantes, la empresa Sacyr-Vallehermoso y la Constructora Urbana S.A. (CUSA) -de la familia Alemán Zubieta- reclamaba a su administrador, Alberto Alemán Zubieta, la suma de 573 millones de dólares por incumplimiento de contratos. Alberto Alemán Zubieta, antes de ser administrador del Canal de Panamá, fue presidente de CUSA. Ese hecho despertó la denuncia e indignación de unos pocos y la defensa de muchos otros, incluyendo el apoyo total de la partidocracia del país.

El miércoles 5 de febrero de 2014, GUPC paralizó por completo los trabajos del tercer juego de esclusas tanto en el Pacífico como en el Atlántico, cumpliendo así con sus amenazas formuladas en enero de este año. Las primeras alarmas ocurrieron a fines del 2103. El consorcio empresarial GUPC, que lo conforman la española Sacyr, la italiana Salini Impregilo, la belga Jan de Nul y la panameña CUSA, exige que la ACP le reconozca 1,600 millones de dólares por sobrecostos y arguye falta de liquidez.

El profesor danés Bent Flyvbjerg, premio Nobel de Economía, en su obra “Megaproyectos y Riesgo: Anatomía de la Ambición”, menciona, entre varios aspectos, que los planificadores y promotores lo ven todo a través de un vidrio rosado y que no aceptan las advertencias. Flyvbjerg señala que en los mega proyectos algunos se enriquecen y sostiene que nueve de cada diez proyectos terminan costando mucho más de lo estimado y que los ingresos y beneficios son mucho menores y menos tangibles. El docente, planificador urbano y geógrafo, quien ha estudiado 258 proyectos en 20 naciones de los 5 continentes, comenta

que el 90% de esas obras aumentó el precio inicial por el cual fueron adjudicadas.

Una mirada por el mundo corrobora lo que la ACP pretende obviar. La Gran excavación de Boston -el soterramiento de la autopista que pasaba por la ciudad- fue presupuestado en 2.500 millones de dólares, pero el costo final ascendió a 14 mil 600 millones. Inició en 1991 y concluyó en el 2007. La construcción duró 16 años, aunque se estimó finalizarla en 3.

La estimación de costo del Túnel del Canal en Europa, el eurotúnel que une los 50 kilómetros que separan a Gran Bretaña de Francia, 39 de ellos bajo agua y que además permite el tránsito ferroviario, fue de 6 mil millones de euros y el costo final alcanzó los 11 mil 500 millones de euros.

El precio por la construcción de las infraestructuras de los Juegos Olímpicos de Londres 2012 se presupuestó en 4 mil 300 millones de libras, finalmente costó 16 mil 600 millones.

El CEE-Panamá asegura que a inicios de siglo, la ACP empezó a engrosar reservas ilegales de dinero con el fin de disminuir falsamente los verdaderos costos del tercer juego de esclusas. En el año fiscal 2004, el fondo de reservas ilegales ascendió a 341 millones. Para ese período reservaron 101 millones, mientras que en el 2005 retuvieron al Tesoro Nacional, 147 millones. Es decir, antes del referéndum para decidir la aprobación o rechazo del proyecto, el dinero retenido totalizaba 591 millones. Pese a que sus directivos negaron las referidas retenciones, el Frente Nacional por los Derechos Económicos y Sociales (FRENADESOS), publicó las 89 actas de la Junta Directiva de la ACP, fechadas desde diciembre de 1999 hasta mayo del 2006. Los documentos demuestran la responsabilidad de los directores de esa entidad y el hecho de que las reservas ilegales sí existieron.

Otra de las irregularidades en la sustentación del proyecto de ampliación del Canal de Panamá, calificadas como mentiras por activistas del Centro de Estudios Estratégicos de Panamá, es el supuesto paso obligado de los buques portacontenedores Post Panamax. En el Tsunami mediático sobre el tránsito de las gigantescas naves, no se menciona que antes de ser construidas ya se había predeterminado sus rutas y que ninguna de esas embarcaciones se fabricó ni se construye con el propósito de transitar el Canal de Panamá. La explicación es simple, ningún armador o naviero invierte un par de centenares de millones de dólares para construir un barco que quizá o, tal vez, pueda transitar dicha vía en 8 ó 10 años. Tampoco se dice que por el Canal transita alrededor del 4% de toda la carga marítima mundial y que ese porcentaje no variará sustancialmente por el tercer juego de esclusas. La demanda para el uso del Canal de Panamá no lo determina el tamaño del buque, sino la necesidad de ahorrar tiempo y costos que les permite la vía.

En abril del 2012, Alberto Alemán Zubieta, exadministrador de la ACP, en una reunión privada dijo: "Ojalá se pudiese terminar la obra antes que culmine el 2016 y ojalá llegaran a pasar dos buques Postpanamax y no seis.

El Canal actual permite el tránsito de más del 90% de toda la flota mercante mundial. Esa flota está compuesta por buques portacontenedores de 3 mil unidades, buques Panamax. Los Sub-Panamax de 2000 a 3000 Teus [número de contenedores que puede llevar], los Handy de 1000 a 2000 Teus, los Feedermax y los Feeder son los buques que más se estaban construyendo en el 2006 -cuando se presentó la propuesta- y que más se continúan

construyendo en todos los astilleros del mundo. Contrario a esto, el tránsito de buques Post Panamax no llegaría a la mitad del tránsito anual de la vía interoceánica.

Aunque en el 2006 las encuestadoras Dichter & Neira y CID- Gallup, anunciaban que cerca del 60% de la población daría su aprobación al referéndum, el abstencionismo rondó el 60%. El elector tenía dos alternativas: Sí o No, y solo una pregunta; ¿aprueba usted la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá?

Dos años antes, en julio de 2004, la partidocracia nacional modificó la Constitución para precisar un referéndum que autorizara a la ACP, emprender la ampliación del Canal. Para esos días, el primer administrador, Fernando Manfredo Jr., con 11 años de experiencia en la administración de la vía acuática, se refirió al asunto en un artículo publicado en El Panamá América. Antes de ello, puso en contexto las intenciones de los estadounidenses en ampliar la vía desde inicios de 1929; los trabajos en la construcción de un tercer juego de esclusas, emprendidos desde el 1 de julio de 1940; la suspensión de dichas excavaciones debido a la Segunda Guerra Mundial y los posteriores estudios autorizados por EE.UU para determinar la viabilidad de la ampliación, incluyendo la conformación en 1985 de la Comisión de Estudios de Alternativas al Canal, integrada por Panamá, Estados Unidos y Japón.

El 20 de septiembre de 1993, la Comisión tripartita dio a conocer su recomendación, construir un tercer juego de esclusas. El Congreso estadounidense rechazó la propuesta por consideraciones de costos. En el estudio de 1993 el monto total se estimó en 6 mil 966 millones de dólares, mientras que más de 10 años después los cálculos de la ACP se calculan en 5,250 millones.

En un informe sobre la construcción del tercer juego de esclusas, Manfredo anota que durante casi 10 años la antigua Comisión del Canal de Panamá (CCP) bajo el gobierno de EU y la ACP, mantuvieron un profundo hermetismo.

Los estudios entregados por Panamá, EU y Japón en 1993, junto a los que la ACP presentó al expresidente Martín Torrijos en el 2006, fueron analizados por Manfredo, el expresidente Jorge Illueca y otros profesionales versados en el tema. Entre las conclusiones resaltan que nadie podía garantizar que con el tercer juego de esclusas transitarían por el Canal 1.250 millones de toneladas adicionales durante sus primeros 11 años y que ello haría lograr recaudar ingresos superiores a los 6 mil millones por año en el 2025, como se afirmaba en la propuesta. Manfredo agrega que el propio documento de la ACP advierte que el Canal de Panamá enfrenta la competencia del Canal de Suez y el sistema Multimodal de EEUU, lo que implica que Panamá no está frente a una situación monopolística ni de demanda garantizada.

En su informe, el primer administrador de la vía interoceánica, insiste en que los documentos presentados por la ACP, omiten algunos costos, como el de los sistemas de navegación, rubro que sí aparece en los estudios de 1993. Otros documentos y fuentes consultadas por Manfredo, demostraron que existía información sustancial que fue ocultada al país y confirma que los costos de la ampliación son mayores del sostenido por la ACP. Fernando Manfredo, citando palabras de Enrique Illueca, hijo del exmandatario, apunta: "Solo 8 estudios, de los 140 que existen, están relacionados con costos y no aparecen estar interrelacionados. A estos se le debe someter a una detallada evaluación".

Manfredo y los otros peritos que analizaron la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas de 1993 y el planteamiento de la ACP, tomando como referencia los costos que fueron omitidos por la administración del Canal -equipo flotante, financiamiento, reservas de contingencias, ajuste de inflación-, formula una cifra del costo total aproximado de la ampliación; 7 mil 536 millones de dólares. La diferencia sobre los 5.250 millones es de 2 mil 286 millones.

Respecto a la modificación del artículo 319 de la Constitución, hoy artículo 325, Manfredo explica que la reforma trasladaba los poderes del Ejecutivo a la ACP limitando injerencias en ese órgano del estado y en el legislativo.

Las desoídas advertencias en torno a los peligros sobre la citada reforma constitucional, formuladas por el finado expresidente y ex negociador de los Tratados Torrijos-Carter, Jorge Illueca; el difunto constitucionalista Humberto Ricord y el referido primer Administrador del Canal, son consecuencias de lo que ocurre hoy. La ACP ha estado en libertad de gastar cuantiosas cifras millonarias y autorizar los trabajos preliminares al proyecto. De acuerdo a la publicación de Manfredo, en tres variables puntuales centraron estos verdaderos patriotas sus recomendaciones a los legisladores de la época; (1) conservar el artículo 319 en su expresión original; (2) mantener intacta la autoridad del Ejecutivo y el Legislativo; (3) confeccionar y aprobar una ley reglamentando el referendo, para que el proceso fuese una genuina consulta popular y no una mera formalidad, donde el pueblo llegara a las urnas con suficientes elementos de juicio.

El 28 de junio del 2004, Illueca publicó un artículo en El Panamá América titulado: “No a la reforma del artículo 319 de la Constitución”. En el texto, el exnegociador del tratado canalero, cita al constitucionalista Humberto Ricord, quien se preguntó; “¿por qué ese cambio extraño de adscribir a la ACP el cometido de proponente de cualquier proyecto de construcción de un nuevo Canal o de un tercer juego de esclusas, ya sea por administración o mediante contratos celebrados, cuando constitucionalmente la dueña del Canal es la República de Panamá, y la ACP solo es administradora?” Para Ricord la reforma excedía a la ACP como administradora del Canal de Panamá del marco de sus funciones constitucionales.

A casi un mes de la apertura de sobres, el presidente de la italiana Impregilo S.p.A, Massimo Ponzellini, reveló a la agencia británica 'Reuters' que el consorcio GUPC había obtenido las mejores notas en la evaluación técnica de ofertas. El ejecutivo quiso luego retractarse aduciendo que había sido mal interpretado y que al haber llegado a la etapa de la preselección estaba entre los mejores. El presidente de CUSA, Rogelio Alemán Zubieta, hermano de Alberto Alemán Zubieta, este último, administrador de la ACP para ese entonces, dijo a La Prensa: “Somos familia, pero aquí no hubo ningún tipo de soplo, de información o de beneficio”. Rogelio reemplazó a su hermano, como Presidente de CUSA.

Ninguno de los candidatos a la Presidencia por la partidocracia para las elecciones generales del domingo 4 de mayo del 2014 se ha referido a la urgencia de abrir un debate y consulta nacional para regresarle al país el poder sobre el Canal, por ser la República de Panamá la propietaria de esa vía y no la omnipotente Autoridad del Canal de Panamá, de la que en más de una ocasión ha sido calificada como un Estado dentro de otro Estado.

CALPU

<https://www.lahaine.org/mundo.php/panama-ampliacion-del-canal-secretos-y-v>