

04/08/2009

De Universia Knowledge Wharton

La ampliación del Canal de Panamá abre sus compuertas a un nuevo desarrollo económico

Considerada una de las obras más importantes del mundo, la ampliación del Canal de Panamá es mucho más que un orgullo de las infraestructuras.

Es el principal motor económico del istmo centroamericano y un pilar del comercio internacional, al permitir comunicar los océanos Atlántico y Pacífico, y con ellos, los intercambios entre Asia y Europa, pasando por América. Esta importancia explica la trascendencia que ha tenido este proyecto, iniciado con un referéndum en 2006, para que los panameños decidieran si querían llevar a cabo la obra, y que terminará en 2014, cuando abrirá sus compuertas el nuevo juego de esclusas, en medio de los actos conmemorativos del centenario del Canal. Pero entre una fecha y otra, hay un mar de cifras económicas y proyectos empresariales que expertos consultados por Universia-Knowledge@Wharton sacan a relucir como ejemplo de la importancia de esta infraestructura.

Quizás el dato que mejor resume la trascendencia actual y futura del Canal sea el citado por la profesora de la Universidad de Panamá Vielka Vásquez de Ávila, cuando apunta que, actualmente, por esta infraestructura “transita el 4% del comercio mundial”, y gracias a la ampliación, “estaremos en condiciones óptimas, a partir del 2015, de poder hacer frente a lo que sería un posible aumento hasta más del 6% del Comercio mundial por el Istmo de Panamá”. Este incremento responde a varios factores.

Por una parte, el mero hecho de la ampliación lleva aparejado un incremento de la capacidad de buques. Pero, en este caso concreto, prácticamente se duplicará el número de toneladas que pasarán del Atlántico al Pacífico, hasta alcanzar los 600 millones al año, frente a los 340 millones actuales. Siempre según la información facilitada por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), entidad gubernamental que gestiona el Canal, este espectacular salto será gracias a que el nuevo juego de esclusas se ha diseñado para que puedan atravesarlas los megabuques bautizados como pospanamax, cuyas enormes dimensiones permiten implantar economías de escala y, al mismo tiempo, reducir entre un 7% y un 17% el coste operativo por cada contenedor. Sus 366 metros de eslora equivalen a más de siete piscinas olímpicas y permiten guardar en su interior hasta 12.000 contenedores.

De hecho, uno de los motivos que llevaron a las autoridades del país centroamericano a plantearse la ampliación era la pérdida de competitividad de la infraestructura actual, al no poder dar servicio a los pospanamax. La creciente demanda de estos megabuques les llevará a representar el 37 por ciento de la flota mundial de portacontenedores en 2011, lo que explica la necesidad imperiosa que tenía el Istmo de adaptarse a ellos. Tras centenares de estudios, la Autoridad del Canal de Panamá

contrastó que con esta obra su cuota de mercado en la ruta norte de Asia-este de Estados Unidos se elevaría del 38% al 41%, frente a la caída que sufrirían si siguieran con la infraestructura actual, y que relegaría su peso al 23% de cuota de mercado.

El Canal de Suez y el sistema intermodal estadounidense (los buques llegan a puerto y atraviesan por tierra todo el país) son los principales rivales del Canal de Panamá, que además se podría haber enfrentado a nuevos competidores, interesados en hacerse con un trozo del suculento pastel que representa el creciente tráfico marítimo entre el Atlántico y el Pacífico. Como recuerda Juan Carlos Martínez Lázaro, profesor de IE Business School experto en macroeconomía, “México y Nicaragua plantearon conectar también los dos Océanos a través de sus respectivos territorios”. En el primer caso, el modelo sería similar a la actual red intermodal estadounidense, mientras que el segundo analizó la posibilidad de conectar las dos costas por sus canales fluviales, con una infraestructura similar a la que tiene Panamá.

Aunque el profesor de IE Business School considera que estos proyectos pierden interés con la ampliación del Canal, también recuerda que “cada vez va a ser más importante el comercio entre Pacífico y Atlántico, debido al crecimiento del 7% anual que está teniendo el comercio asiático”. China juega un papel fundamental, con su espectacular desarrollo económico e insaciable apetito energético, que el Istmo centroamericano también podrá aprovechar para darle servicio con el paso de petroleros y así evitar otras alternativas de abastecimiento. “A China le interesa mucho el petróleo venezolano, e incluso hubo un momento en que le interesó financiar la construcción de un oleoducto, que saliera al Pacífico por Colombia, que finalmente no fue posible por las malas relaciones entre esos países”, añade el profesor Martínez Lázaro.

Historia de un país ligado a un Canal

La importancia del Canal para Panamá es tal que incluso su independencia de Colombia vino determinada por esta infraestructura. Cuando, en 1889, el ingeniero Philippe-Jean Bunau-Varilla tomó las riendas de esta obra, arrancada nueve años antes por la empresa gala Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama, se acercó al Gobierno estadounidense en busca de financiación, y éste terminó comprando todos los derechos de construcción y explotación el 18 de noviembre 1903, tras garantizarse la independencia del Istmo.

La Administración estadounidense se extendió durante 74 años, hasta que el presidente Jimmy Carter y su homólogo panameño Omar Torrijos firmaron el tratado Torrijos-Carter, dirigido a conceder al país centroamericano todo el poder sobre la infraestructura a partir del 31 de diciembre de 1999. Un sólo dato, aportado por la ACP, permite comprender la importancia que tuvo para Panamá este cambio de administración: durante los 85 años de presencia estadounidense, las arcas panameñas sólo percibieron 1.878 millones de balboas (1.372 millones de euros o 1.915 millones de dólares) procedentes del Canal, prácticamente la misma cantidad (1.821 millones de balboas) recaudada durante los seis primeros años bajo la batuta de la ACP.

Como subraya la profesora Vásquez de Ávila, “el Canal ha jugado un importante papel en el desarrollo del país. Hoy en día, después de la transferencia del Canal a Panamá, éste aporta sumas importantes para todos los proyectos de Desarrollo

Nacional. Con el Gobierno del presidente Torrijos, se estableció una partida fija de millones de balboas que deben servir para el desarrollo de las comunidades, y los proyectos son presentados por las propias comunidades. Además, la ampliación del Canal permitirá transitar a importantes buques, que hasta la fecha no podían hacerlo, lo que redundará en un aumento del tránsito y en una mayor generación de ingresos para el país. Como concepto político, creo que la administración del Canal ha sido ejemplar, algo fundamental para nosotros, porque la transparencia del Canal es reconocida no sólo por los panameños, sino internacionalmente, reconociendo que Panamá ha demostrado tener capacidad para administrar y superar las expectativas que tenía el Canal en manos de los Estados Unidos”.

De hecho, la ACP estima que durante los 11 primeros años de vida del Canal ampliado recaudará unos 30.000 millones de balboas (en torno a 22.000 millones de euros o 30.588 millones de dólares). Esta cifra es seis veces superior a los 5.200 millones de dólares (3.662 millones de euros o 5.282 millones de balboas) que ha destinado el Gobierno panameño a todo el proyecto de ampliación del canal, en la cual se incluye una provisión de 785 millones de dólares (797 millones de balboas o 552 millones de euros) para posibles errores o retrasos. Además, para que los bolsillos de la población no se resientan de esta obra, el modelo que han diseñado las autoridades del país contempla financiar la obra con la misma actividad del Canal, incrementando las tarifas que pagan los usuarios de esta infraestructura.

Impacto económico

El panameño Marco Fernández, profesor visitante de Incae especializado en Económicas, pone en contexto toda esta inversión. “Cuando uno analiza lo grande que es el proyecto, se pregunta: ¿Cuál es su tamaño real en relación con la economía panameña? La respuesta es que en los próximos siete años va a representar en torno al 35% de todas las inversiones públicas, por tanto, es un proyecto manejable, es como meterle un tercio adicional a un buen año de inversión pública”. A cambio, esta obra permitirá incrementar un 1,2% el PIB actual el país. Y lo más importante, atraerá inversión extranjera y el desarrollo industrial en torno al sector marítimo. “Los beneficios del Canal no proceden tanto por lo que representa esta infraestructura per se, sino por los negocios colaterales, como astilleros, avituallamiento de grandes barcos, puertos de contenedores... De hecho, muchas inversiones extranjeras ya proceden de las buenas percepciones que tienen compañías de todo el mundo con esta obra. Toda esta actividad complementaria al Canal será su verdadero gran impacto, y se empezará a sentir dentro de siete años”, añade el profesor Fernández. El concurso internacional convocado por las autoridades panameñas para adjudicar la construcción del tercer juego de esclusas, la partida más importante de todo este proyecto, despertó el interés de los grandes grupos de construcción e infraestructuras de todo el mundo. Al final, sólo tres consorcios fueron invitados a presentar una oferta definitiva: uno español, otro capitaneado por la norteamericana Bechtel y un tercero hispano-italiano. Éste último, bautizado bajo el nombre Unidos por el Canal, terminó alzándose con el triunfo. Dirigido por la española Sacyr, en alianza con la transalpina Impregilo, la holandesa Jan de Nul y la panameña Constructora Urbana, consiguió la mayor puntuación técnica (4.800 puntos), al mismo tiempo que realizó la oferta más económica, con un presupuesto de 3.118 millones de dólares (2.235 millones de euros

o 3.167 millones de balboas), 280 millones de dólares menos del presupuesto inicial marcado por la ACP.

La transparencia que ha caracterizado a todo este proceso arranca con el referéndum convocado por el presidente Martín Torrijos en octubre de 2006, cinco meses después de arrancar oficialmente el proyecto y después de 120 estudios realizados durante los cinco años anteriores. La obra recibió el respaldo del 78% de los votantes, aunque la abstención fue la tónica dominante, ya que apenas acudió a las urnas el 42% de la población. A partir de ese momento, y siempre con la máxima de cumplir los plazos para llegar al centenario del Canal, en 2014, con la ampliación inaugurada, las autoridades del país convocaron un concurso internacional. Las ofertas fueron custodiadas por el Banco de Panamá para garantizar que no hubiera ninguna filtración. “Realmente ha sido un proceso muy transparente, donde se ha vuelto a poner de manifiesto el liderazgo de las compañías de infraestructuras españolas, presentes en dos de los tres consorcios finalistas, y alzándose una de ellas con el triunfo”, apunta el profesor Martínez Lázaro.

Al escaparate internacional que ha supuesto para el país todo el proceso, se unen las importantes cifras económicas que conllevará la nueva infraestructura. Sólo durante el periodo de obras, se prevé un impacto en el empleo de 40.000 puestos de trabajo, de los cuales, 7.000 estarán directamente relacionados con las labores de construcción, según las cifras que baraja la ACP. Cuando el tercer juego de esclusas ya esté operativo, el número de puestos de trabajo que llevará aparejados oscilará entre 150.000 y 250.000 empleos. “El impacto económico de la ampliación del Canal beneficiará no sólo a Panamá, sino a toda Latinoamérica, porque atraerá industria y alimentará los intercambios comerciales en la región”, señala el profesor Fernández. El punto más espinoso de todo este proceso ha sido el impacto medioambiental que podía tener la nueva obra. Escollo que se ha solventado con numerosos estudios que han terminado refrendando su viabilidad. Como señala la profesora Vázquez de Ávila “todo proyecto de esa naturaleza va a generar impactos ambientales, porque al construir un tercer juego de esclusas va a modificar lo que se llama el paisaje natural. Esa modificación del paisaje natural significará que mucha parte de la tierra firme será inundada, con el consecuente impacto de carácter medioambiental, pero lo fundamental es que ese impacto, según todos los informes hechos por nacionales y extranjeros, señalan que es mínimo en comparación a los que pueden ser los grandes beneficios que puede generar el Canal”.