



**ASAMBLEA NACIONAL**  
NICARAGUA

Managua, Junio 10 del 2013  
DGASP-AN-LBH-120-06-13

Diputada  
**Jenny Martínez**  
Presidenta Comisión Infraestructura y Servicios Públicos  
Asamblea Nacional  
Su Despacho

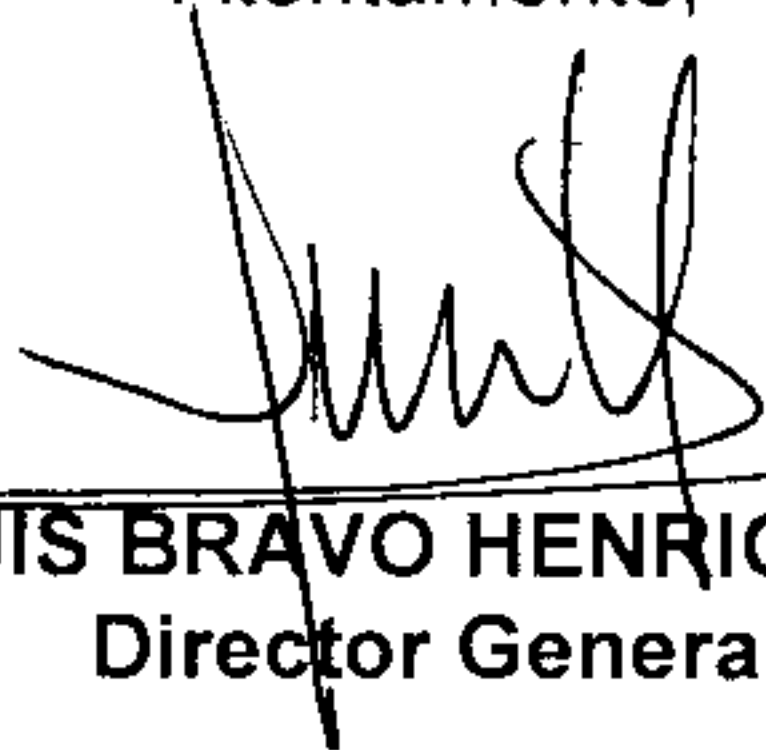
Estimada Diputada Martínez:

De acuerdo al mandato de la Junta Directiva dado el día viernes 07 de Junio del corriente, sobre los Proyectos de Ley referidos a continuación y conforme a orientaciones del Diputado Wálmaro Gutiérrez- Presidente de la Comisión de Producción, Economía y Presupuesto, tengo a bien adjuntarle consideraciones técnicas a los siguientes Proyectos de Ley:

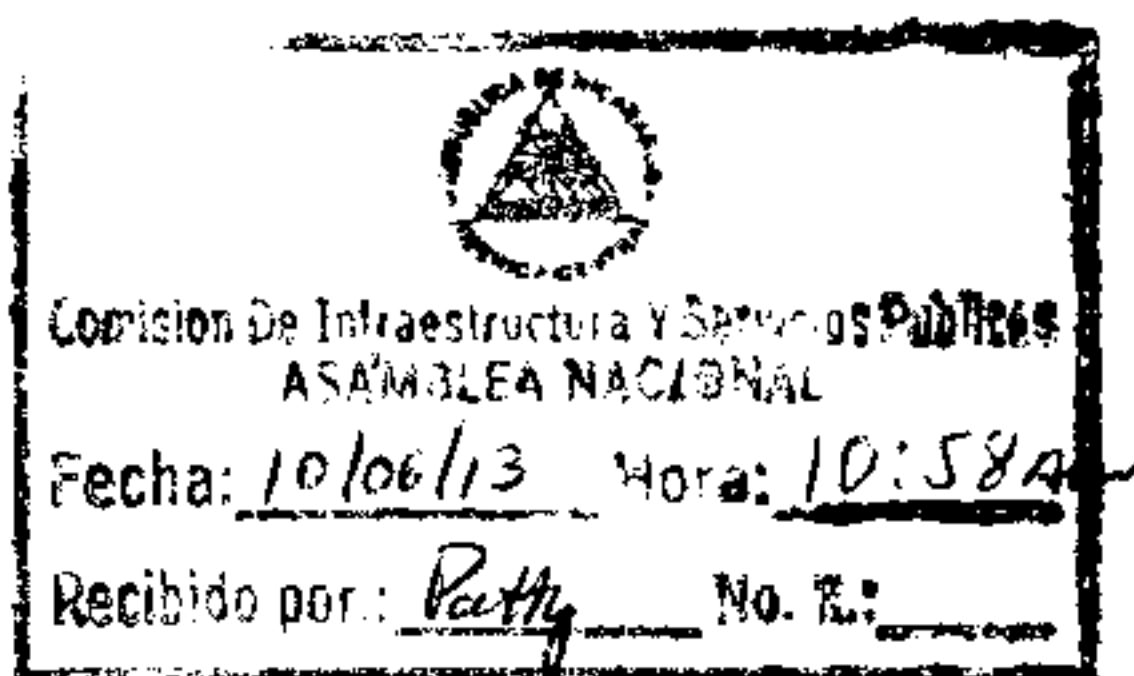
- Proyecto de "Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociadas".
- Proyecto de Ley de Concesión de los Servicios de Inspección No Intrusiva en los Puertos de Control de Fronteras para Seguridad Nacional.

Sin otro particular al respecto, hago propicia la ocasión para saludarle,

Atentamente,



**LUIS BRAVO HENRIQUEZ**  
Director General



Cc: Ing. René Núñez – Presidente.  
Dip. Wálmaro Gutiérrez - Presidente Comisión de Producción, Economía y Presupuesto.  
Dip. Edwin Castro – Vicepresidente Comisión Infraestructura y Servicios Públicos.  
Archivo.

## Consideraciones sobre el Proyecto de “Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociadas”.

---

La Dirección General de Análisis y Seguimiento Presupuestario y Económico de la Asamblea Nacional, al estudiar el proyecto de “Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociadas”, que fue conocido por el plenario de la Asamblea Nacional y remitido a la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos para su correspondiente dictamen, tiene a bien, a plantear las siguientes consideraciones sobre el mencionado proyecto de ley.

1. La Ley tiene como objetivo el de establecer el marco jurídico para construir el Gran Canal interoceánico que una el Mar Caribe con el océano Pacífico para permitir el tránsito de grandes naves marítimas en las perspectivas de desarrollar el comercio mundial. Además, la Ley también asienta las bases jurídicas para la construcción de notables proyectos de infraestructuras vinculados a esa mega obra, entre los cuales podemos mencionar: -dos puertos profundos, uno en la costa del Caribe y el otro en el Pacífico; -un canal seco para construir una vía férrea que una los dos puertos; -dos zonas libres de comercio: uno en la costa del Caribe y el otro en la costa del Pacífico; -un aeropuerto internacional en las zonas de libre comercio y un oleoducto que conecte los litorales del Caribe y del Pacífico.
2. Se calcula que para construir esta magna obra, el canal interoceánico y sus proyectos adyacentes, se requiere una inversión de US\$40,000 millones de dólares (artículo 9 del proyecto de ley). Para ilustrar ese valor, señalemos que el Producto Interno Bruto (PIB) de Nicaragua en el 2012 fue de US\$10,506.0 millones, por tanto, el presupuesto de la inversión estimada corresponde a 3.80 veces el PIB de Nicaragua. Nuestro país no cuenta con semejante flujo de capital y de efectivo para emprender semejante obra, de ahí la importancia de la concesión en el marco de la Constitución Política de Nicaragua y en especial en concordancia con su artículo 105, sin detrimento del concurso y la participación internacional para desarrollar la obra.
3. En consecuencia, el primer impacto de beneficio que se obtendrá con la construcción del canal interoceánico, es el crecimiento acelerado de nuestra economía nacional. La teoría económica enseña que las inversiones tienen un efecto multiplicador sobre la economía, esto significa que un incremento en la inversión genera una expansión en el Producto Interno Bruto; asimismo, señala que cuando la inversión es en el área de la construcción o infraestructura, como es el caso de estos proyectos, el efecto multiplicador es mucho mayor, o sea que el crecimiento económico es de mayor cuantía.

## **Consideraciones sobre el Proyecto de “Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociadas”.**

---

4. En base a la teoría económica y la evidencia empírica de otros países, esta Dirección General considera admisible los datos de crecimiento económico brindados por la Secretaría Privada de Políticas Nacionales a la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos el pasado viernes 7 de junio del corriente año. Al respecto, anotemos que de conformidad a las estimaciones realizadas por la Secretaría, el Producto Interno Bruto (PIB), tendría un crecimiento real de 10.8% en el 2014; 15.1% en el 2015; 12.6% en el 2016; 10.7% en el 2017 y 9.2% en el 2018. Por tanto, de conformidad a cálculos de la Presidencia de la Comisión, el PIB en córdobas constantes de 2006 (eliminando el efecto inflacionario), pasaría de C\$152,624.10 millones en el 2013 a C\$270,870.30 millones en el 2018, para un crecimiento de C\$118,246.20 millones, es decir, en un período corto de cinco años nuestra economía tendría un crecimiento real de 77.5 por ciento.
5. El crecimiento económico apalancado por las inversiones en infraestructura, también tendría el efecto virtuoso de impactar positivamente en el empleo. Señalemos que la tasa de desempleo abierto en Nicaragua en el 2012 fue menor al 6 por ciento por ciento, no obstante, la tasa de subempleo, que es el verdadero problema de Nicaragua, se sitúa por encima del 50.0 por ciento. Los afiliados al Instituto de Seguridad Social en el 2012 fue de 623,458 trabajadores que corresponde a 20.80 por ciento sobre el total de empleados en el país. Retomando los datos brindados por la Secretaría Privada de Políticas Nacionales, de construirse las obras de infraestructura, se estima un incremento del empleo formal en el período 2013-2018, en 1,264,345 trabajadores, para situarse en un total de 1,927,527 trabajadores formales equivalente a un crecimiento de 3 veces en el 2018 con respecto al año 2013. Esto impactaría en la calidad del empleo y posibilitaría la reversión del empleo informal en Nicaragua. No obstante, esta Dirección General reconoce que la nación tendrá que realizar ingentes esfuerzos encaminados a tecnificar nuestra mano de obra a fin de que gran parte de la misma sea absorbida por este megaproyecto.
6. Adicionalmente, expresemos que el incremento del empleo estimularía el consumo lo que beneficiaría a otros sectores de la economía, en especial el comercio y los servicios, lo que afianzaría el crecimiento económico.
7. Otra arista visible de beneficio al país, es el impacto fiscal que tendrán estas obras, es decir, el incremento de la recaudación fiscal por efectos del crecimiento

## **Consideraciones sobre el Proyecto de “Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociadas”.**

---

económico, el empleo y el consumo. Si se mantiene la actual tasa de la carga fiscal que corresponde a 17.0 por ciento, se consideraría que la recaudación fiscal para el 2018 se situaría en US\$4,125.64 millones dólares, en contraste con el 2013 que se estima una recaudación de US\$1,897.40 millones, o sea, un incremento de US\$2,318. 25 millones, para un crecimiento nominal en dólares de 122.2 por ciento. Este crecimiento de la recaudación coadyuvaría a estimular y financiar el gasto contra la pobreza y el gasto social, en especial el gasto en educación y salud, lo que beneficiaría a los sectores pobres de la población.

8. Pese a que esta obra de infraestructura de gran envergadura, encierra probables riesgos de un rebote inflacionario, no obstante, debido a la forma responsable y apropiada con que nuestras autoridades monetarias han administrado la macroeconomía del país, esta Dirección General tiene la confianza en que el Banco Central de Nicaragua continúe aplicando las políticas monetarias pertinentes para sostener la estabilidad monetaria y cambiaria que permita el adecuado funcionamiento de la economía nacional, a fin de que los diferentes agentes económicos tengan la seguridad de continuar generando inversión y empleo.
9. Un elemento importante para observar el beneficio de la construcción del canal y sus proyectos de infraestructuras adyacentes, es la evolución del PIB per cápita, aunque dicho indicador no muestra como se distribuye el ingreso, no obstante, nos permite conocer cómo evoluciona el ingreso en la sociedad nicaragüense. En el 2013, ese indicador se estima en US\$1,818. 0 dólares y de conformidad a cálculos de esta Dirección General en base a las proyecciones de población del Instituto de Población y Desarrollo (INIDE), el PIB per cápita en el 2018 se ubicaría en US\$3,882.7 dólares, para un incremento nominal en dólares de 113.57 por ciento.
10. Por otra parte, es importante mencionar que la nación recibirá inicialmente la cantidad de US\$100.0 millones de dólares por un período de diez años, a razón de US\$10.0 millones anuales, lo que se justifica por el tipo de proyecto que se pretende realizar: una inversión de colosales flujos de capital directo y de una larga maduración, o sea, que el retorno de lo invertido es amplio en el tiempo, lo que impide que en sus años de ejecución y en sus primeros años de operación se alcancen rendimientos adecuados que retribuya los montos invertidos. En consecuencia, la nación obtendrá ingresos directos de las operaciones del canal en el tramo del período de tiempo comprendido del onceavo al veintiunavo año.

## **Consideraciones sobre el Proyecto de “Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociadas”.**

---

11. Vinculado a lo anterior, son los incentivos fiscales que se establecen en el artículo 15 del proyecto de ley, los cuales consideramos son necesarios para estimular y promocionar la inversión de este megaproyecto de beneficio para la nación. Esta Dirección General opina que los montos iniciales recibidos y los incentivos fiscales concedidos a los concesionarios del proyecto, se recompensará amplia y excesivamente por el efecto del crecimiento económico, el acrecentamiento del empleo formal, el incremento de la recaudación fiscal y su orientación al gasto de la pobreza y el gasto social, como lo explicamos anteriormente.
  
12. Un aspecto importante del proyecto de ley, es lo relativo a las indemnizaciones de expropiación que resulten necesarias para llevar a cabo el megaproyecto. Al respecto, deseamos expresar los siguientes comentarios: A) Se desactiva o se desestimula una posible especulación de los precios de las tierras o propiedades afectas a las expropiaciones a consecuencia de las obras de infraestructura. Efectivamente, la literal f) del artículo 12 del proyecto de ley establece que las indemnizaciones por expropiación será equivalente al valor catastral de la correspondiente propiedad afectada o al valor justo de mercado de la propiedad, si este valor es menor que el valor catastral. B) Se consigna un plazo máximo de tres meses para pagar la indemnización al afectado a partir de la fecha de la declaración de expropiación. A criterio de esta Dirección General es un plazo absolutamente reducido que le permite compensar pecuniariamente al afectado. No se pagarán las indemnizaciones con bonos del tesoro ni a largo plazo como se práctica en estos casos.
  
13. Finalmente, por las consideraciones y planteamientos técnicos antes expuestos, la Dirección General de Análisis y Seguimiento Presupuestario y Económico, considera que es de gran importancia económica para el país, la aprobación de este proyecto de Ley **“Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociadas”.**