

7. Evaluación del Plan y Selección de Zonas y Proyectos Prioritarios

7.1 Evaluación Económica

1) Evaluación de métodos y procedimientos

Mientras es muy común decir que la ejecución del plan de desarrollo turístico dará un impacto en la economía nacional y regional, en este estudio se hizo una evaluación de los siguientes puntos, tomando en cuenta el impacto económico a nivel nacional, del proyecto de desarrollo turístico a largo plazo clasificado por zonas.

- Ingreso de moneda extranjera
- Incremento en las oportunidades de trabajo
- Incremento en ingresos gubernamentales

Además, para investigar el efecto de la inversión en el plan de desarrollo turístico a largo plazo, en cada zona se realizó un análisis de costo beneficio desde el punto de vista económico.

(2) Ingresos Turísticos

1) Gastos de Turistas

Un promedio de gastos de los turistas por noche en el año 2010 clasificados en turistas extranjeros y turistas locales en cada zona fué pronosticado considerando la tendencia los gastos turísticos en el pasado y los patrones de tour como se describe a continuación en la Tabla. 7.1.

Tab. 7.1 Gastos del Turista por Noche en el año 2010

Detalle	Extranjero	Local
Alojamiento	50	15
Comida	25	10
Compras	30	5
Transporte	20	5
Otros	20	10
Total (B/)	145	45

2) Demanda Incremental de Turistas

La demanda incremental de turistas es la diferencia entre la meta establecida como la meta de demanda turística futura en la sección anterior y la demanda turística de oportunidad en caso de "sin proyecto" (Fig. 7.1).

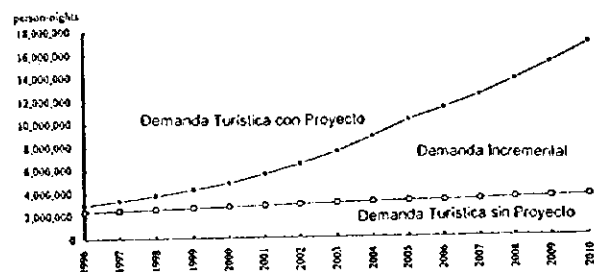


Figura 7.1 Demanda Incremental (Extranjeros y Domésticos).

3) Ingresos Turísticos

El total de ingresos generados provenientes de los turistas extranjeros y locales, incluyendo aquellos recibidos de turistas locales de un sólo día se estima en 2,007 millones de Balboas, de los cuales 78% se originará de los ingresos de turistas extranjeros.

Tab. 7.2 Ingreso Turístico Total por Zona, Año 2010
Unidad: B/ 1,000

Zona	Ingreso Total	Aumento del Ingreso
Bastimentos	102,316	95,109
Arco Seco	91,108	73,571
Farallón	342,094	302,208
Metropolitana	802,082	549,654
Portobelo	173,477	160,238
Las Perlas	208,366	189,917
Otros	287,584	226,963
Total	2,007,027	1,597,660

Casi 30% del total de ingresos incrementales proviene de los gastos en alojamiento. La alimentación, compras y transporte aportan un 20%, 20% y 13% respectivamente, del total.

Tab. 7.3 Ingreso Incremental según Gasto
Unidad: B/ 1,000

Detalle	Ingreso	Participación
Bastimentos	471,699	30%
Arco Seco	314,514	20%
Farallón	312,182	20%
Metropolitana	199,752	13%
Portobelo	299,514	17%
Total	1,597,660	100%

(3) Impacto Turístico

1) Ingreso por Divisas

Se ha estimado que las divisas obtenidas del turismo aumentarán con una tasa de crecimiento promedio de 15.0% y 13.1% por año durante los períodos 1992-2000 y 2000-2010, respectivamente. Su aporte al PIB del país aumentará de 2.5% en 1992 al 10.8% en el año 2010.

Tab. 7.4 PIB y Turismo Receptivo

Detalle	1992	2000	2010
PIB: precio 1992 (millones de B/)	6,001	9,782	14,480
Tasa Promedio de Crecimiento Anual		6.3%	4.0%
Divisas: (millones de B/)	150	458	1,563
Tasa Promedio de Crecimiento Anual		15.0%	13.1%
PIB compartido	2.5%	4.7%	10.8%

2) Incremento en Oportunidades de Empleo

Los nuevos empleos que serán creados por la implementación del Plan de Desarrollo Turístico a Largo Plazo se calcularon por Zona como se muestra en la Tabla 7.5. En el año 2010, se generarán 145,000 empleos con la implementación del Plan.

Tab. 7.5 Aumento de Oportunidades de Empleo en el Año 2010

Zonas	Directo	Indirecto	Total
Bastimentos	3,053	7,634	10,687
Arco Seco	1,546	3,866	5,412
Farallón	8,239	20,597	28,835
Metropolitana	11,848	29,620	41,468
Portobelo	5,339	13,346	18,685
Las Perlas	5,763	14,419	20,186
Otros	5,789	14,474	20,263
Total	41,582	103,956	145,538

Fuente: Estudio de JICA

3) Incremento en los Ingresos Gubernamentales

El gobierno recibe ingresos en forma de impuesto de turismo de las empresas y personas que trabajan en el sector turístico, impuestos sobre bienes de facilidades, importaciones de comidas y servicios. El IPAT, así como el gobierno Central, también tienen ingresos provenientes de diversas actividades turísticas. El ingreso del IPAT por cargos de alojamientos se estima en 52,328 miles de Balboas, para el año 2010.

4) Análisis Costo Beneficio

1) Estimación de los Beneficios

Los beneficios económicos obtenidos de la ejecución del Plan de Desarrollo Turístico a Largo Plazo por zona fueron obtenidos reemplazando el incremento en los ingresos provenientes del negocio del turismo con incremento en el PIB. Para reemplazarlo el factor de conversión utilizado fue de 0.6 haciendo referencia de los factores utilizados en el informe IPAT/OEA, etc. Los beneficios indirectos fueron estimados en un 50% de los beneficios directos.

2) Estimación de Costos

El monto de la inversión total del proyecto (precio económico) excluyendo los bienes transferibles tales como impuestos, impuestos de importación y subsidios gubernamentales, fueron estimados en 2,667 miles de Balboas.

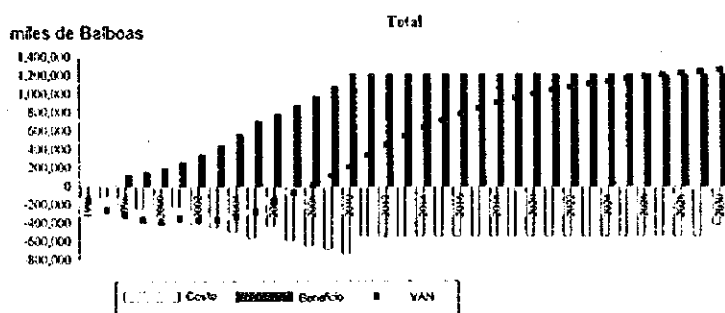


Fig. 7.2 Evaluación del Plan : En las 6 Zonas

3) Resultados del Análisis

La duración del análisis de costo-beneficio fue establecido desde el año 1996 al año 203, considerando las características del plan de desarrollo turístico a largo plazo.

Se asumió que el beneficio irá en incremento hasta llegar al año 2010, y después el beneficio será igual al del año 2010. El costo de inversión también se irá incrementando hasta el año 2010. El costo después del año 2010 será de operación y mantenimiento. En el año 2030, el nuevo costo de la tierra dará como valor residual, un balance en los costos. (Ver Fig. 7.2).

El efecto total de la inversión del Plan de Desarrollo Turístico a Largo Plazo para las Seis Zonas fue estimado en un 23.9 % de la TIRE y el Valor Presente Neto (con un descuento promedio de un 12%), 1,261 millones de Balboas, así se encontró que el plan es factible desde el punto de vista económico.

Como resultado de la evaluación de cada zona, se obtuvo una alta TIRE que excede el 20 % excepto en la zona de Bastimentos. El desarrollo de la zona de Bastimentos excede una TIRE de 11.8% , en donde la factibilidad económica sugiere que este sería un proyecto a largo plazo.

(5) Resultados de la Evaluación

Los análisis de impacto de la ejecución del Plan de Desarrollo Turístico a Largo Plazo en la economía nacional y el análisis de costos beneficio son mostrados en la Tab. 7.6, así se podrá juzgar que la ejecución de este proyecto es justificado desde el punto de vista económico.

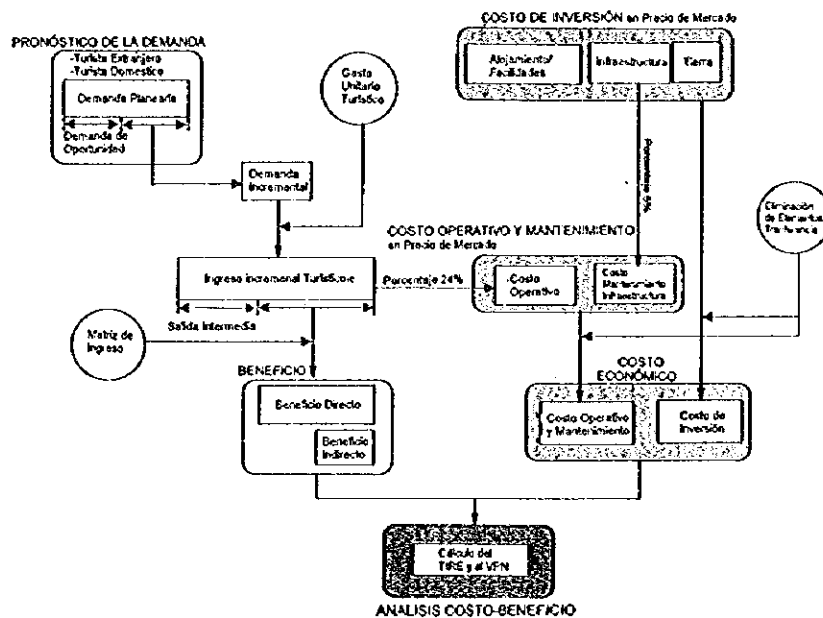


Fig. 7.3 Procedimiento para el Análisis de Costo Beneficio

Tab. 7.6 Evaluación del Plan por Zona

Zona	Costo Económico de la Inversión Total (B/ 1,000)	TIRE	NPV (12%) (B/ 1,000)	Generación Directa de Empleos (personas)	Costo de Inversión / Empleos (B/)	Eficiencia Económica de la Inversión
Bastimentos	321.475	11.8%	-1,956	3,053	120,842	XX
Arco Seco	153.165	20.3%	53,984	1,546	110,942	XX
Farallón	547.071	24.3%	255,095	8,239	73,418	XXX
Metropolitana	1,015.464	25.2%	619.001	11,848	85,204	XXX
Portobelo	281.899	24.5%	142,999	5,339	59,243	XXX
las Perlas	348.091	28.3%	192,263	5,768	67,684	XXX
Total	2,667.165	23.9%	1,261,386	35,793	79,947	XXX

Nota: XX= Alta eficiencia XXX= Excelente eficiente

7.2. Análisis Ambiental

Objetivos

- Identificar los impactos ambientales potenciales de acuerdo con la implementación de planes.

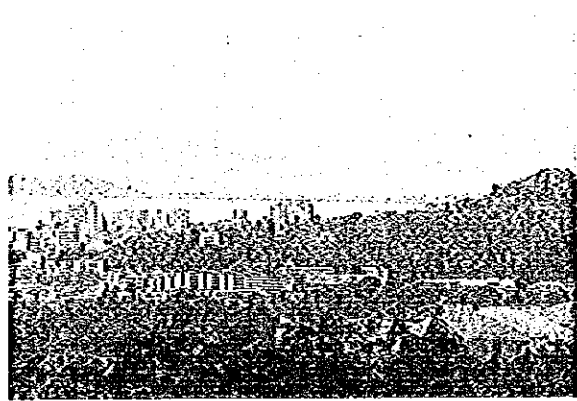
Métodos

- Para completar el desarrollo, se hicieron consideraciones ambientales con el propósito de evitar o mitigar los impactos

- Se analizan los contenidos del proyecto y la condición actual del ambiente incluyendo los aspectos sociales, naturales y de contaminación.
- En asociación con el impacto ambiental potencial se formulan consideraciones ambientales con el propósito de estudiarlas con mayor profundidad.



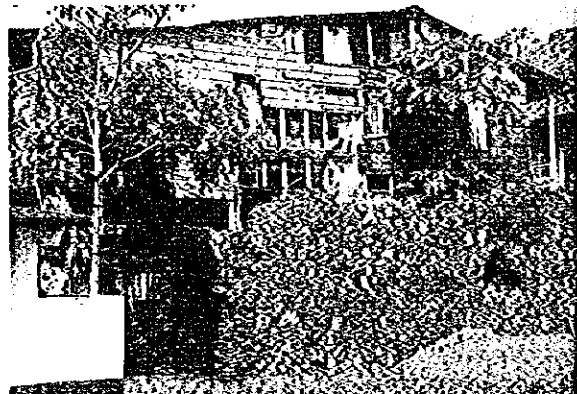
Zona de Bastimentos (Indígenas "Gnobe")



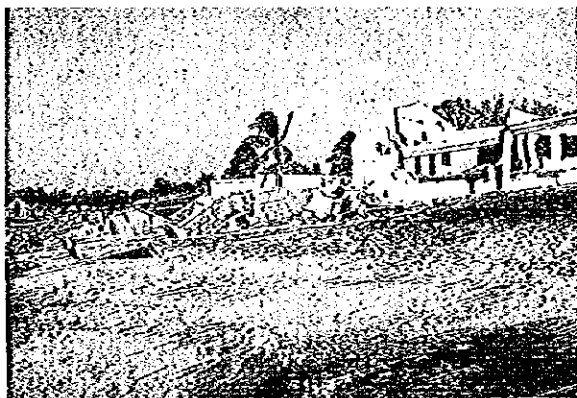
Zona Metropolitana (Flora y fauna abundante)



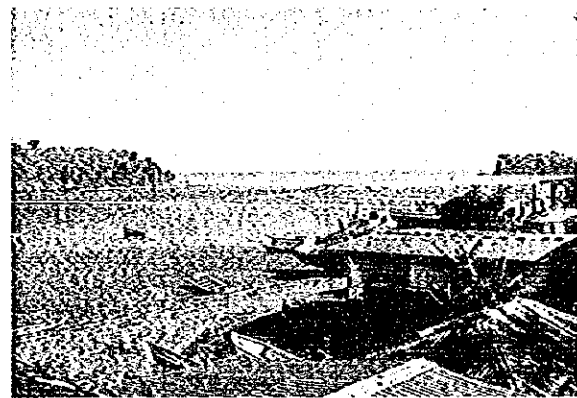
Zona de Arco Seco (Bosques de manglares)



Zona de Portobelo (Casas de estructuras históricas)



Zona de Farallón (Erosión de la costa)



Zona de Las Perlas (Diferencia de altura de mareas de 7m).

Tab. 7. 7 Resumen del Análisis Ambiental

Zonas	Impactos Negativos Potenciales	Consideraciones Ambientales
1) Zona de Bastimentos	<ul style="list-style-type: none"> • Destrucción de arrecifes coralinos para recolectar materiales utilizados en la construcción. • Destrucción de humedales, bosques, otros hábitats únicos. • Especies amenazadas y autóctonas afectadas. (Manatíes, Armadillo enano, Murciélago narizgudo, Tylomys gigante, Mono nocturno, Vampiro de alas blancas, Jaguar). • Se afectan sitios de anidación de tortugas marinas (4 de las 8 especies existentes en el mundo). • Se afecta la cultura indígena nativa (Ngobe). 	<ul style="list-style-type: none"> • Someter los planes de acuerdo con el reglamento municipal en lo referente a extracción de arena de las playas. • Areas consideradas para desarrollos deben tener planes de zonificación para responder a las condiciones geográficas naturales y socioeconómicas. • Monitoreo para la protección de especies amenazadas. Para preservar el ambiente natural se deben establecer planes de zonificación y lineamientos para el desarrollo. • Monitoreo de las playas para la protección de tortugas marinas junto con zonificación de las playas y lineamientos para el desarrollo para preservar el ambiente natural de las playas de la principal duna hacia el mar. • Para responder a las culturas locales, las Areas consideradas para desarrollo deben contar con planes de zonificación.
2) Zona de Arco Seco	<ul style="list-style-type: none"> • Contaminación de aguas por descargas inapropiadas de aguas servidas y desechos sólidos. • Destrucción de Areas remanentes de humedales, bosques y otros ambientes naturales únicos. (desembocadura de los ríos, valles, Areas costeras, Isla Iguana). 	<ul style="list-style-type: none"> • Permiso para utilizar el existente sistema regional de disposición de desechos o para la construcción de una planta para el tratamiento in situ de aguas servidas. • En respuesta a las condiciones naturales, las Areas consideradas para desarrollo deben contar con planes de zonificación.
3) Zona de Farallón	<ul style="list-style-type: none"> • Eutroficación en la Bahía de Chame por falta de tratamiento de aguas de descarga. • Erosión de las costas debido a la recolección de materiales empleados en la construcción. • Se afectan sitios de anidación de dos especies de tortugas marinas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de plantas de tratamiento en el sitio de aguas negras. • Someter los planes de acuerdo con los reglamentos municipales en lo referente a la extracción de arena de las playas. • Para preservar el ambiente natural de la playa de la principal duna hacia el mar, monitoreo de las playas para la protección de tortugas marinas junto con la zonificación de las playas y los lineamientos de desarrollo.
4) Zona Metropolitana	<ul style="list-style-type: none"> • Se promueve la eutroficación por falta de tratamiento a las aguas servidas. (Ríos, Bahía de Panamá cercana a la ciudad de Panamá). • Destrucción de humedales, bosques y otros hábitats únicos. Area adyacente designada protegida y otras Areas valiosas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de planta de tratamiento in-situ para las aguas negras. • Para preservar el ambiente natural se deben preparar planes de zonificación y lineamientos para el desarrollo.
5) Zona de Portobello	<ul style="list-style-type: none"> • Contaminación de aguas por sistema inapropiado de alcantarillado y para recolección de desechos sólidos. • Se afecta la anidación de tortugas marinas. • Se afecta la cultura afro-colonial y estructuras históricas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de planta de tratamiento in-situ para las aguas negras. • Para preservar el ambiente natural de la playa de la principal duna hacia el mar, monitoreo de las playas para la protección de tortugas marinas junto con la zonificación de las playas y los lineamientos de desarrollo. • En respuesta a la cultura local y estructuras históricas, las Areas consideradas para el desarrollo deben tener planes de zonificación.
6) Zona de Las Perlas	<ul style="list-style-type: none"> • Destrucción de corales debido a la recolección de materiales utilizados para la construcción. • Destrucción de humedales, bosques y otros hábitats únicos. • Se afecta la cultura afro-colonial. • Contaminación de aguas por sistema inapropiado de alcantarillado o disposición de desechos sólidos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Someter los planes de acuerdo con los reglamentos municipales en relación a la extracción de arena de las playas. • Se deben preparar planes de zonificación y lineamientos para el desarrollo. • En respuesta a las culturas locales, las Areas consideradas para desarrollos deben contar con planes de zonificación. • Construcción de plantas de tratamiento in-situ para las aguas negras.

7.3 Selección de Zonas y Proyectos Prioritarios

(1) Selección de Zonas Prioritarias

Las zonas prioritarias han sido seleccionadas formando un eje de desarrollo con la forma de una "Z" invertida, la cual incluye el área Metropolitana, para aumentar la cantidad de turistas dentro de un tiempo corto. Como argumento para el desarrollo a corto y mediano plazo, aquellas zonas cercanas al área metropolitana, tales como Farallón y Portobelo deberán ser desarrolladas para dispersar a los turistas del área metropolitana hacia las áreas circunvecinas.

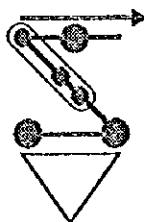
Además, basados en el desarrollo de estos tres argumentos se realizó un juicio global, considerando el potencial de desarrollo de la zona, objeto del estudio (importancia de los sitios turísticos, oportunidades de desarrollo, y facilidad de acceso), capacidad ambiental, factibilidad de desarrollo de los principales sitios turísticos en cada zona, entre otros. Tal como se muestra en la evaluación para cada zona en la sección anterior, la tasa interna de retorno económico de tres zonas excede el valor promedio de 23.9%.

(2) Selección de Proyectos Prioritarios

Las zonas Metropolitana, Farallón y Portobelo fueron seleccionadas como zonas prioritarias, y los proyectos prioritarios deberán ser seleccionados basados en los siguientes criterios:

- Proyecto(s) de zonas prioritarias
- Consideraciones del marco de desarrollo
- Escala de desarrollo óptimo
- Proyectos que desencadenen desarrollo turístico
- Efectos en el desarrollo regional
- Prioridades de tierras

Todos los proyectos están conectados en la forma de una letra "Z" invertida.



(3) Carácter de cada proyecto

Las características de cada uno de los seis proyectos seleccionados son las siguientes:

- Proyectos de desarrollo orientados a nuevos alojamientos turísticos, tales como Chame, Canal de Panamá y el complejo de Portobelo.
- Reorganización y reutilización de recursos turísticos actuales, tanto naturales como culturales, tales como el embellecimiento de la ciudad de Panamá y del histórico poblado de Portobelo.
- Desarrollo de proyectos de redes turísticas para el transporte en la carretera de la Costa Arriba del Caribe y el Triángulo Marítimo del Golfo de Panamá.

Tabla 7.8 Proyectos Prioritarios Seleccionados

Forma	Proyectos
	1. Plan de Desarrollo del Resort de Chame (Zona de Farallón)
	2. Plan de Desarrollo Turístico del Canal de Panamá (Zona Metropolitana)
	3. Plan de Desarrollo de la Ciudad de Flores y Verdor (Zona Metropolitana)
	4. Plan de Desarrollo Turístico de Portobelo (Zona de Portobelo)
	5. Plan de Desarrollo de la Carretera de Costa Arriba del Caribe (Zona de Portobelo)
	6. Desarrollo del Triángulo Marítimo (Zona Metropolitana, Farallón, y Las Perlas)

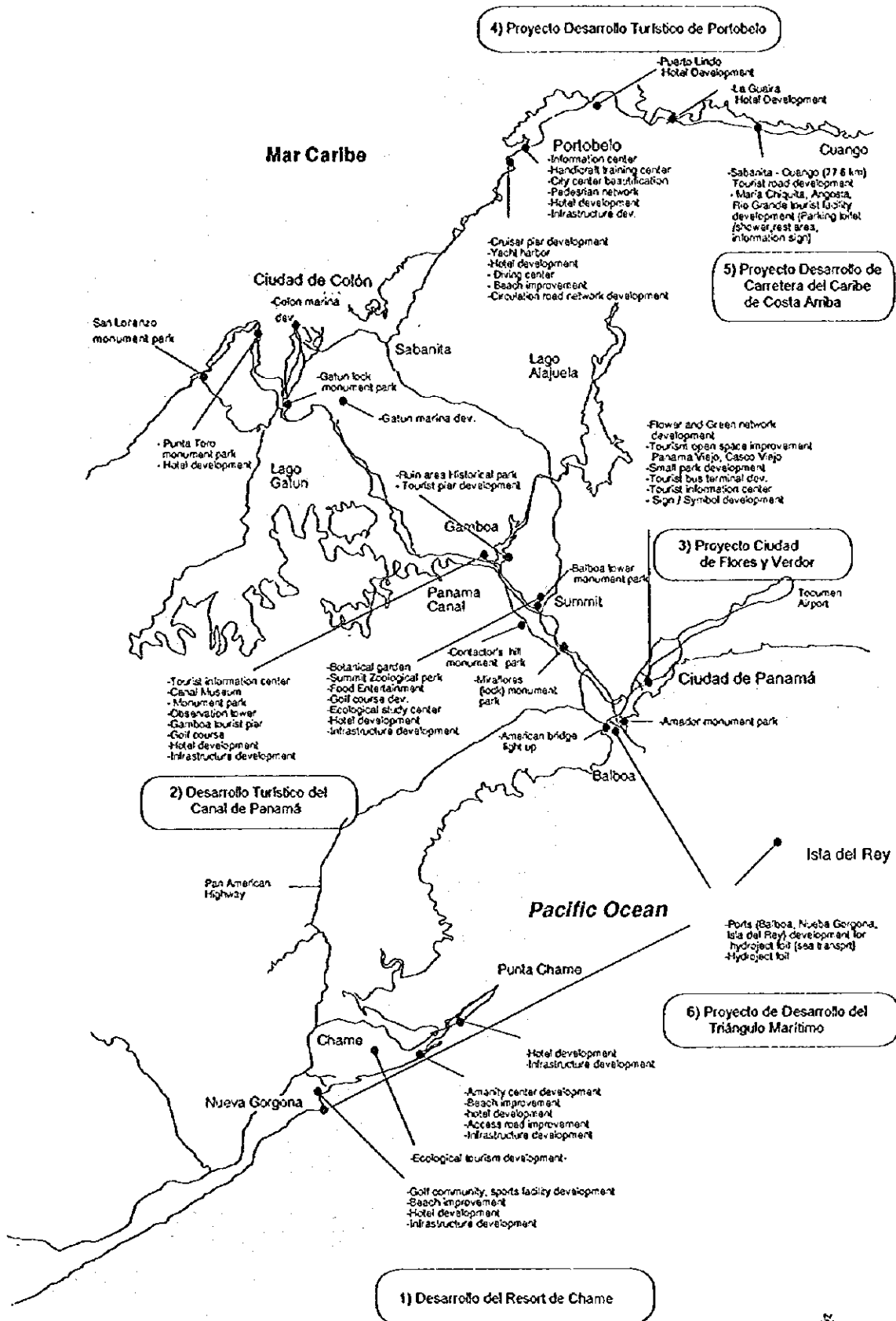


Fig. 7.4

8. Plan de Promoción Turística y Sistema Institucional y Organizacional

8.1 Plan de Promoción Turística

(1) Vistazo a la Promoción Turística Panameña

Debido a la recesión económica, el gobierno panameño no pudo hacer frente, hasta 1993, a las inversiones de infraestructura acorde a la época. Panamá no cuenta con un plan de promoción de inversiones turísticas, por lo que la industria turística panameña se vió rezagada con relación a otros países caribeños. Con meta en el 2010, el Plan de Desarrollo Turístico, se propone una estrategia de promoción como sigue:

- Promocionar el mercado turístico
- Mantener la calidad del turismo panameño
- Promocionar las inversiones
- Desarrollar en el IPAT un sistema de información turística

(2) Estrategia de Promoción

1) Selección de países-objetivo y el establecimiento de oficinas internacionales del IPAT

El número meta de turistas para el año 2010 es de 200 millones. De acuerdo con las estadísticas existentes de turismo y con la Dirección de Desarrollo Turístico, la meta es atraer vacacionistas desde países desarrollados y viajeros de negocios y de compras de Centro, Sur América y el Caribe. Los países seleccionados y el establecimiento de oficinas internacionales del IPAT, como se detalla a continuación:

Tab. 8.1 Oficinas Internacionales Propuestas del IPAT.

	Países Meta	Oficinas Internacionales	Establecidas
1ra meta	Norteamérica	Nueva York	1996
	Centro y Sur América	Bogotá	1997
2da meta	Europa	Frankfort	1998
3ra meta	Este de Asia	Oficinas Diplomáticas	-

2) Campañas Promocionales a Nivel Internacional.

A pesar que Panamá es famoso por su Canal, el turismo panameño es poco conocido en el mercado internacional. El turismo ocupa un lugar muy rezagado en la economía panameña. Se recomienda que Panamá cree campañas de promoción a nivel nacional e internacional. Por ejemplo, Panamá pudiera considerar las siguientes posibilidades:

- Primera campaña: Ene. 2,000 - Mar. 2,000 (3 meses)
 Segunda campaña: Dec. 2,005 - Mar. 2,006 (4 meses)
 Tercera campaña: Dec. 2,010 - Abril 2,011 (5 meses)

Tab. 8.2 Plan para Campaña de Promoción

Año	Tipo	(1,000 Turistas)			
		N. América	C. y S. América	Europa	
2000	Regular	USA	90	80	25
		Canadá	20		
	Charter	USA	25		
		Canadá	10		
Total	350	145	180	25	
2005	Regular	USA	180	300	45
		Canadá	40		
	Charter	USA	80		75
		Canadá	30		
Total	750	330	300	120	
2010	Regular	USA	200	330	80
		Canadá	60		
	Charter	USA	150		130
		Canadá	50		
Total	1,000	460	330	210	

Para la implementación de campañas, todo tipo de actividades deben ser llevadas a cabo, como por ejemplo:

- Establecer un comité ejecutivo
- Apoyar gastos de los operadores receptivos
- Involucrar a las aerolíneas y hoteles
- Diseñar giras que incluyan las nuevas áreas desarrolladas
- Anunciarse en revistas turísticas y comerciales
- Enviar caravanas turísticas a países-objetivo y celebrar seminarios

3) Cooperar con las Principales Agencias de Viajes

Para lograr objetivos, el IPAT y las agencias de viajes deberán, más o menos, cooperar con operadores en cada país y pedirles que organicen giras hacia Panamá. También, ellos representan inversionistas potenciales para hoteles y otras facilidades.

Las principales agencias de viajes en las ciudades meta se muestran a continuación:

América: AMEX, Carlson Travel Network, Thomas Cook, Woodside Travel Trust, Giants.

Alemania: TUI, NUR, LTU e ITS.

Inglaterra: Thompson, Owners Abroad, Air Tours, Cosmos y Best Travel.

Francia: Club Med, Novelles Frontieres, MVM, etc.

(3) Mantenimiento de la Calidad y Seguridad del Turismo en Panamá

El turismo es, sin lugar a dudas, una industria para tiempos de paz. Muchos países han experimentado una disminución del flujo de turistas por causa de desórdenes internos. La seguridad en Panamá parece haber mejorado por medio de la acción de la policía de turismo. Igualmente, la calidad del producto turístico de Panamá es la llave para el éxito continuado en el producto turístico que incentivará al turista a visitar a Panamá. Por lo tanto, el IPAT debe cooperar con las instuciones relacionadas para mantener la calidad del producto turístico. Se debe tener especial atención en estos tres factores:

- Seguridad en sitios turísticos
- Educación a empleados
- Concientización de la población

(4) Promoción de Inversiones

La Ley de Incentivos Turísticos fue sancionada en 1994 para atraer inversiones privadas; sin embargo, esta no parece haber dado los resultados esperados. La promoción de inversiones debe ser una política nacional. Las instituciones de promoción de inversiones en cada país-objetivo son útiles para la organización de seminarios y presentaciones. Los países-objetivo incluyen los EE.UU., Canadá, México, España, Alemania, Inglaterra, Francia, Italia, Japón, Corea, Hong Kong, etc.

(5) Desarrollo del Sistema de Información Turística del IPAT

Es esencial que tanto turistas como inversionistas sean dotados de información para facilitar una estadía placentera y motivar las inversiones en forma efectiva. Esta información debe estar centralizada y tener mantenimiento apropiado. En consecuencia, es indispensable la construcción de un sistema de información turística para promoción. El concepto será, de manera sucinta, como se detalla a continuación.

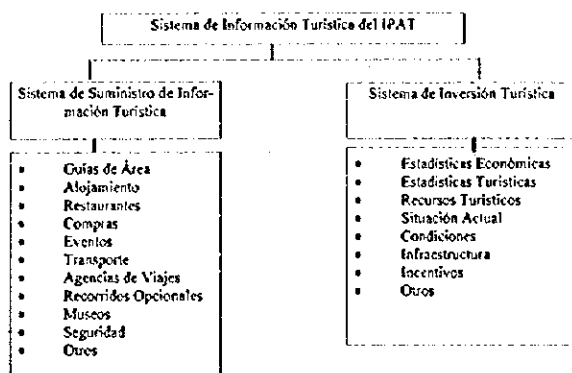


Figura 8.1 Estructura del Sistema de Información Turística

8.2 Plan de Desarrollo Institucional Organizacional

(1) Propuesta Básica

Para que el gobierno de Panamá pueda diseminar la promoción y el desarrollo del turismo a manera de una política nacional, resulta importante que en la planificación para el desarrollo económico a nivel estatal se muestre la importancia y prioridad que tiene el turismo. Así mismo se deben diseñar e implementar medidas que permitan que estos proyectos logren su culminación. Basado en estos aspectos, estas propuestas deberán ser implementadas: Preparación de Leyes de Turismo y Plan de Desarrollo Organizacional.

(2) Preparación de una Ley

1) Promulgación de una Ley sobre Turismo

Establecer metas sobre la política turística y proveer entidades administrativas para la ejecución de estas funciones, la preparación de Leyes de Turismo deben ser implementadas.

2) Promulgación de una Ley sobre Promoción Turística

Las funciones generales de la Ley de Promoción Turísticas son: designación de distritos de desarrollo; asegurar los derechos preferenciales para el Gobierno-dueños de tierra; establecer una entidad de desarrollo, Corporación de Desarrollo Turístico (CDT).

(Fig. 8.2)

(3) Plan de Desarrollo Organizacional

La promoción de desarrollo turístico está unida a muchos sectores, que incluyen educación, trabajo, desarrollo de infraestructura, medio ambiente, gobiernos locales y entidades administrativas gubernamentales. Por lo tanto, debe existir un cuerpo administrativo que organice otros cuerpos administrativos relacionados y refuerce la institución administrativa en su conjunto. Este desarrollo debe incluir las siguientes propuestas:

1) Elevación del IPAT o su Gerente General a nivel Ministerial.

2) Establecer la Corporación de Desarrollo Turístico, de la cual serán dueños el Gobierno y el sector privado y controlar el desarrollo, la recuperación de inversiones y el repago.

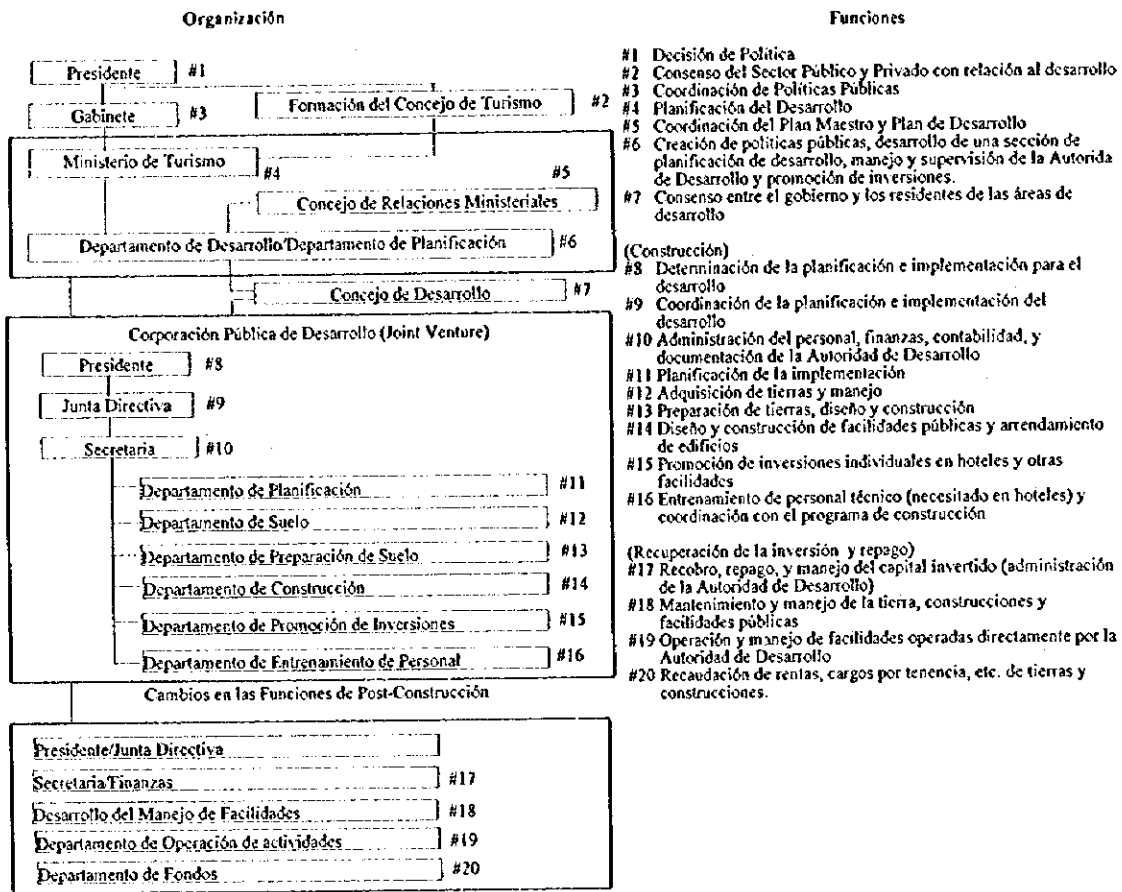


Figura 8.2 Organización Propuesta, Estructura y Funciones

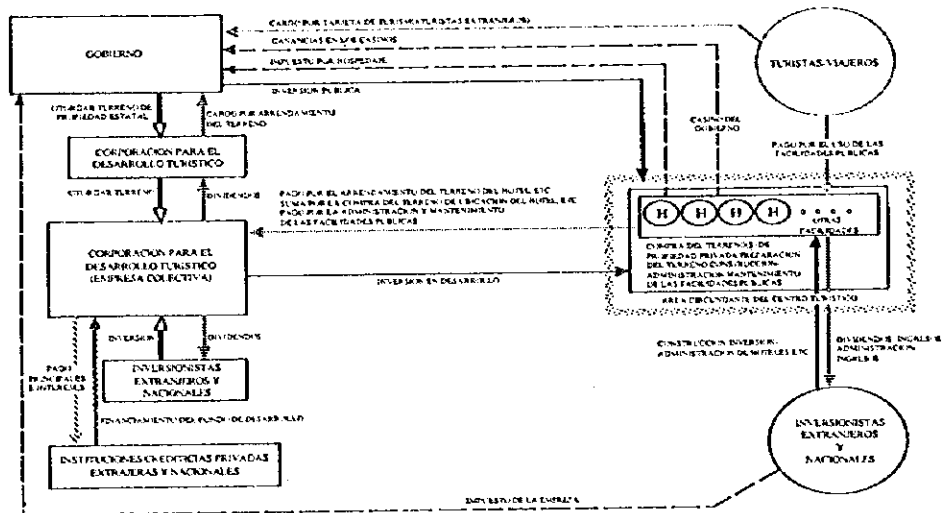


Figura 8.3 Flujo de Fondos de Desarrollo y Recolección de Fondos

9. Conclusiones y Recomendaciones para el Plan de Desarrollo Turístico a Largo Plazo

El Plan de Desarrollo Turístico a Largo Plazo tiene como metas dos millones de turistas extranjeros que visitarán Panamá anualmente en el año 2010 y 1.5 millones de turistas domésticos en el año 2010. Para completar estas metas, seis planes de desarrollo a largo plazo se formularon y los estudios de factibilidad para los proyectos prioritarios se llevaron a cabo.

El punto clave para lograr la meta es implementar los planes de desarrollo. La realización de estos planes de desarrollo sólo se puede dar, mediante el esfuerzo del gobierno de Panamá con el aporte de los costos de inversión en infraestructura y facilidades turísticas, mejoramiento del sistema legal para apoyar al turismo, privilegios sobre los impuestos para la inversión privada en facilidades turísticas, etc.

Además, para lograr esta meta, se sugiere el mejoramiento de las condiciones de seguridad de los turistas en Panamá y el aumento de la promoción en los principales mercados (EU y Europa).

Por lo tanto, se recomienda que se sigan los siguientes puntos propuestos para los Planes de Desarrollo Turístico a Largo Plazo.

(1) Mejoramiento del Sistema Legal y Organización

Los siguientes puntos son importantes para el desarrollo del turismo en Panamá, tal como se describe:

- Creación de políticas de desarrollo turístico y leyes integrales
- Elevación del IPAT al nivel de ministerio
- Establecimiento del sistema institucional y la organización del desarrollo turístico

1) Establecimiento de una Corporación de Desarrollo Turístico (CDT)

Para implementar el plan de desarrollo turístico integral se hace necesario obtener terrenos para los proyectos e infraestructura y establecer una entidad de desarrollo, la cual será responsable de la construcción de las principales facilidades, arrendamiento y venta de tierras o facilidades y, además, impulsará la inversión privada e inducirá el turismo en Panamá.

2) Obtención de Fondos de Inversión

Fondos extranjeros, especialmente fondos a bajos intereses, son esenciales para incentivar la imple-

mentación de los proyectos por el gobierno, la CDT y sectores privados.

3) Obtención de Tierras de Desarrollo

Problemas tales como el que las tierras nacionales son traspasadas al sector privado, divididas o vendidas ocurren frecuentemente.

Cuando un proyecto de desarrollo de gran magnitud es planificado, finalmente su implementación se hace difícil.

Por lo tanto es necesario que el gobierno obtenga y conserve las tierras que van a ser desarrolladas desde el inicio.

(2) Ejecución de Estudio de Factibilidad para la Ejecución de Proyectos prioritarios.

La importancia del Desarrollo Turístico es alta, en el área Metropolitana, Farallón y Portobelo, por lo que han sido seleccionadas como zonas prioritarias, creando una zona con la forma de una "Z" invertida. Más adelante se propone la temprana ejecución de los proyectos seleccionados, los cuales tienen una importancia estratégica en la promoción del desarrollo turístico en la áreas propuestas. Por lo tanto, los estudios de factibilidad en estos proyectos prioritarios deberán ser ejecutados luego de este estudio.

III. Estudio de Factibilidad del Estudio

1. Formulación de Proyectos, Costos y Evaluación

1.1 Plan de Desarrollo del Resort de Chame

Crear un Resort Costero que decore el Océano Pacífico

Objetivos y Medios

- Establecer un resort costero con 3,000 habitaciones localizada en las afueras de la Ciudad de Panamá para diversificar los destinos turísticos.
- Proveer servicios e infraestructura adecuada para los turistas en términos de cantidad y calidad.
- Desarrollar un área de resort, mejorar la Carretera Panamericana, establecer una conexión marítima y servicios de transporte aéreo en Río Hato.

Tab.1.1 Número de Visitantes Meta (1,000 personas)

Tipo de Turista		2000	2005	2010
Estadía Nocturna	Extranjero	171	600	1,380
	Doméstica	48	169	409
	Total	219	769	1,789
Visita diurna	Extranjero	155	262	313
	Doméstica	200	364	814
	Total	355	626	1,127

Nota: * Los visitantes de estadía nocturna son el total que permanece en la noche

Tab. 1.2. Perfil del Proyecto

Componente de Desarrollo		Paquete del Proyecto	Cronograma de Desarrollo										Entidad de Desarrollo							
			96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	Gob.	CDT	Pri.
Proyecto Complejo Hotel Resort Costero	Area Oeste Costa	Desarrollo de Alojamiento (M:330 hab., 25 has.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
		Desarrollo de un Centro de Golf 10 4has.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
		Desarrollo de Facilidades Deportivas (36 has.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
		Mejoramiento de Playa (1 km.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Area Central	Desarrollo de Alojamientos (H:600,M:1,450 hab.,(230 has)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
	Desarrollo de Centro de Rrrecreación (60 has.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
	Desarrollo de Centros Deportivos (83 has.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
	Mejoramiento de Playa (7 km.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
Area Este de la costa	Desarrollo de Alojamiento (M:160, E:100 hab, 127 has.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
	Mejoramiento de Playa (4 km.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
Area Proyecto Cerro Chame		Desarrollo del Ecoturismo, Senderos 12 km.	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
Proyecto de Carretera		Carretera de acceso(Centro Recreativo Chame, 13 km.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	
		Carretera de acceso (Coloncito-Nueva Gorgona, 5.8 km.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
		Carretera acceso (Nueva Gorgona-Pto. Gorgona, 1.2 km.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
		Corredor Princ. (Nueva Gorgona-Punta Chame, 5.8 km.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
		Calle secundaria Corredor Principal-Playa, Total: 2.7 km.)	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]

Nota: ● = Sector principal, ○ = Sector de soporte

Tab. 1.3 Costo Financiero del Desarrollo (B/. 1,000)

Componentes	Suelo	Extranjero	Local	Total
Alojamiento	3,802	150,658	52,707	207,185
Transp. Marino	---	304	196	500
Transp. Terrestre	200	8,987	6,672	15,859
Fac. Turísticas.	2,872	15,792	7,942	26,606
Servicios Públicos	23	19,993	14,464	34,480
Total	6,915	195,734	81,981	284,630

Tab. 1.4 Costo de Inversión por Sector (B/. 1,000)

Sectores	Corto	Med.	Largo	Total
Tierra	6,915	---	---	6,915
Gobierno	668	6,125	8,866	15,659
CDT	10,917	29,915	10,733	51,565
Privado	29,091	83,110	98,290	210,491
Total	47,691	119,150	117,889	284,630

Tab. 1.5 Evaluación Económica (% personas)

Detalle		
Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE)		19.0%
Empleo Generado :	Directo	4,620
	Indirecto	11,550

Tab. 1.6 Evaluación Financiera del CDT (B/. 1,000)

Detalle		
Costo de Inversión Total		58,483
Fondo de Inversión: Participación		23,820
Préstamo largo plazo		20,170
Tasa Interna de Retorno Financiero (TIRE)		19.6%

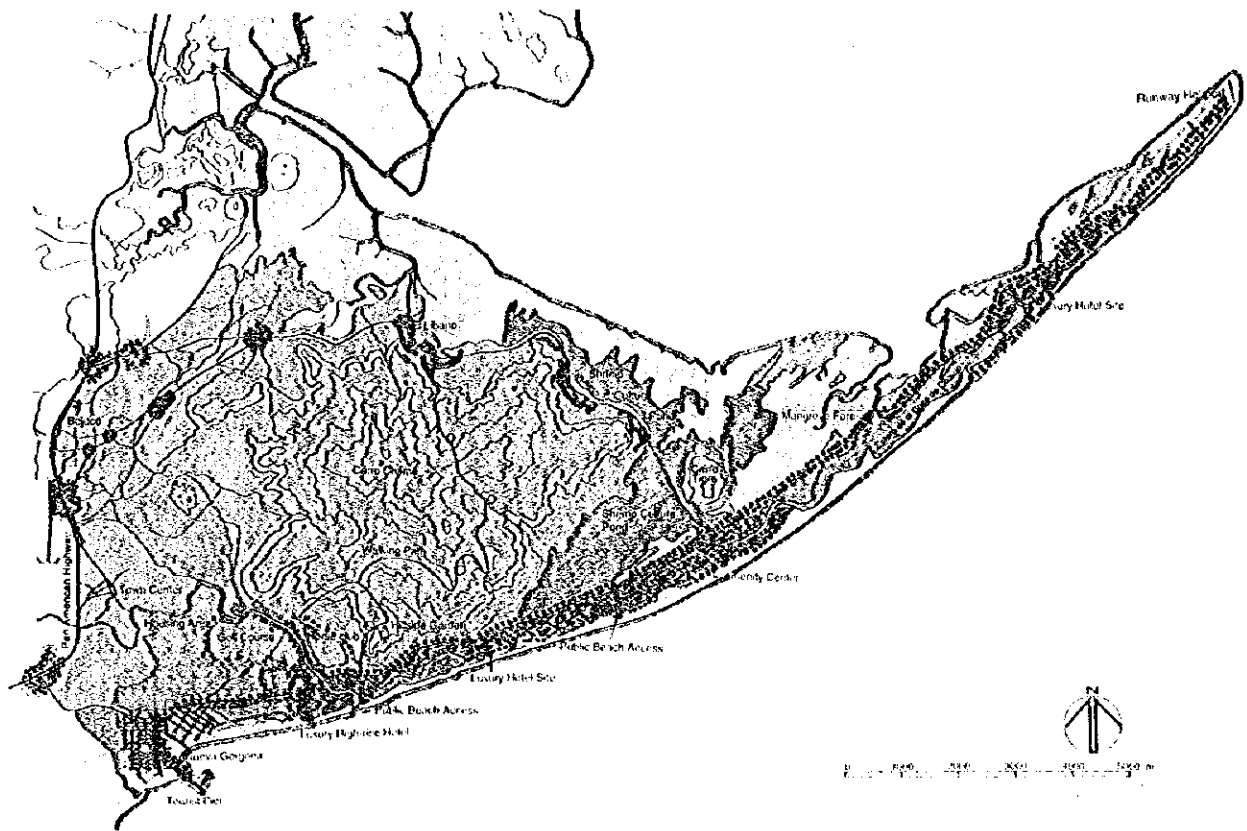


Fig. 1.1 Plan de Desarrollo del Resort de Chame

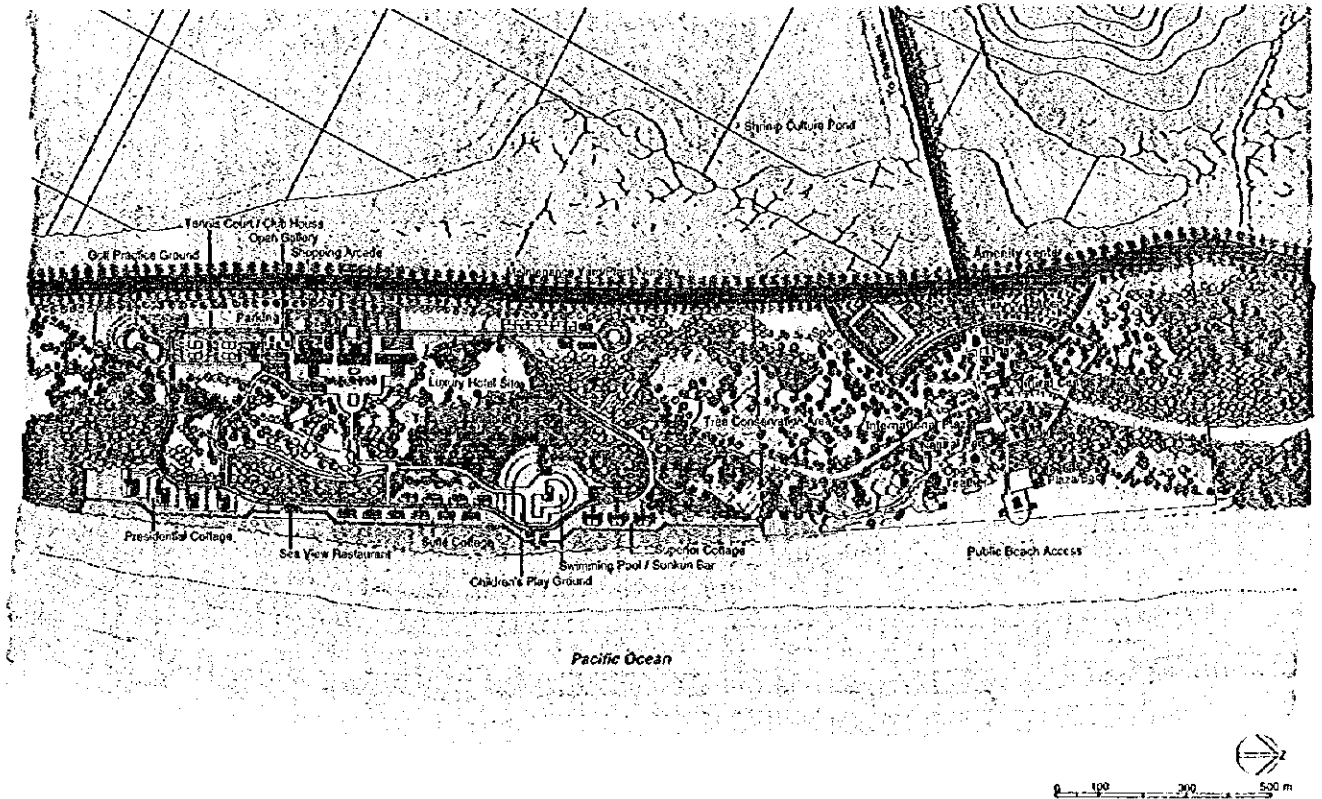


Fig.1.2 Plan de Desarrollo del Área Central de Chame (Centro de Recreación y Complejo Hotelero)

1.2 Plan de Desarrollo Turístico del Canal de Panamá

Crear un Corredor Turístico Canallero entre los Océanos

Objetivos y Medios

- Identificar las necesidades del turismo en el Área del Canal para desarrollar facilidades turísticas en base a ellas.
- Desarrollar una nueva base turística en la parte central de la zona con su propia identidad que apoye al Lago Gatún y al Río Chagres.
- Desarrollar el Área de Summit, como una base de orientación naturalista del Parque Nacional Soberanía
- Desarrollar Punta Toro para el turismo de negocios, uniéndolo a la entrada caribeña de Colón.
- Crear una continuidad de lugares turísticos al desarrollar 10 museos al aire libre.

Tab. 1.7 Número de Visitantes Meta (1,000 personas)

Tipo de Turista		2000	2005	2010
Estadía	Extranjero	199	715	860
	Local	8	111	221
Nocturna	Total	207	826	1,081
Visita diurna	Extranjero	397	536	943
	Local	466	1,031	2,062
	Total	863	1,567	3,005

Nota: * Los visitantes de estadía nocturna son el total que permanece en la noche

Tab. 1.8 Perfil del Proyecto

Componente de Desarrollo	Paquete de Proyectos	Programa de Desarrollo										Entidad de Desarrollo								
		96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	Gob	CDT	Priv	
Proyecto Complejo Hotelero	Área de Gamboa	Desarrollo de Alojamiento (H:420,M:230 hab.,58 ha.)																●	●	
		Desarrollo de Centro Turístico (2.2 ha.)																	●	●
		Nº6 Desarrollo de la Torre del Canal de Panamá (4.5 ha.)																	●	●
		Nº7 Museo del Canal de Panamá (10has.)																	●	●
	Área Summit	Carretera de acceso y desarrollo del puente(2.5km.)																	●	●
		Desarrollo de Alojamiento (M:130 rm, 27.2has)																	●	●
		Redesarrollo del Parque Ecológico (30 has.)																	●	●
	Área Punta Toro	Redesarrollo del Jardín Botánico (30 has.)																	●	●
		Desarrollo del Centro de Estudio Ecológico (20.8 has.)																	●	●
Proyecto Canal de Museo del Canal de Panamá	Área de Gamboa	Desarrollo de Alojamiento (H:150, M:380 hab., 37 has.)																●	●	
		Mejoramiento de la playa (1 km.)																	●	●
	Área Summit	Nº9 Jardín Marino Caribeño, Monumento Punta Toro (1ha.)																	●	●
		Nº1: Jardín Marino de Amador(1ha)																	●	●
		Nº2: Iluminación del Puente de las Américas (2km.)																	●	●
		Nº3: Parque Esclusas de Mirallores (1ha.)																	●	●
Área Punta Toro	Nº4: Parque de Contractor's Hill (1ha.)																	●	●	
	Nº5: Jardín Acuático Ruina (2has)																	●	●	
Área Summit	Nº8: Esclusa de Gatún y Parque de la Represa Gatún (1ha)																	●	●	
	N.10: Parque Arqueológico Fuerte Lorenzo (1ha)																	●	●	

Nota: H= Clase Alta, M=Clase Media, E= Clase Económica.

● = Sector principal, ○ = Sector de soporte

Tab. 1.9 Costo Financiero del Desarrollo (B/. 1,000)

Componentes	Tierra	Estranjero	Local	Total
Alojamiento	61,874	80,051	22,500	164,425
Transporte Marino	----	549	353	900
Transporte Terrestre	----	2,080	1,187	3,267
Área de Gamboa	4,910	21,606	8,468	39,984
Área de Summit	6,275	12,266	5,463	24,004
Área de Punta Toro	200	1,341	1,170	27,710
10 Parques	----	6,886	2,648	9,534
Monumentos				
Total	73,259	124,777	41,789	239,825

Tab. 1.10 Costo de Inversión por Sector (B/. 1,000)

Sectores	Corto	Mediano	Largo	Total
Tierra	73,259	--	---	73,259
Gobierno	1,960	--	1,307	3,267
CDT	32,328	14,482	6,538	53,348
Privado	27,722	65,890	16,339	109,951
Total	135,269	80,372	24,184	239,825

Tab. 1.11 Evaluación Económica (% personas)

Detalle	
Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE)	16.6%
Empleo Generado: Directo	2,649
Indirecto	6,623

Tab. 1.12 Evaluación Financiera de CDT (B/. 1000, %)

Detalle	
Costo total de inversión	126,607
Fondo de Inversión: Participación	53,528
Préstamo largo plazo	22,670
Tasa Interna de Retorno Financiero (TIRF)	12.9%

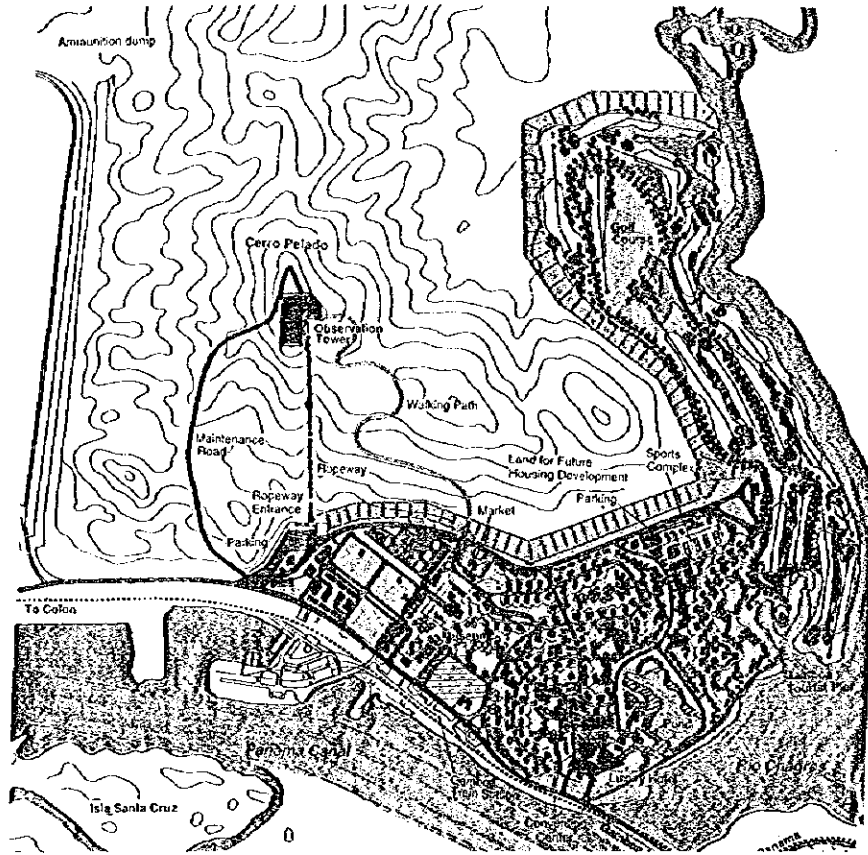


Fig. 1.3 Plan de Desarrollo Turístico del Canal de Panamá: Área de Gamboa

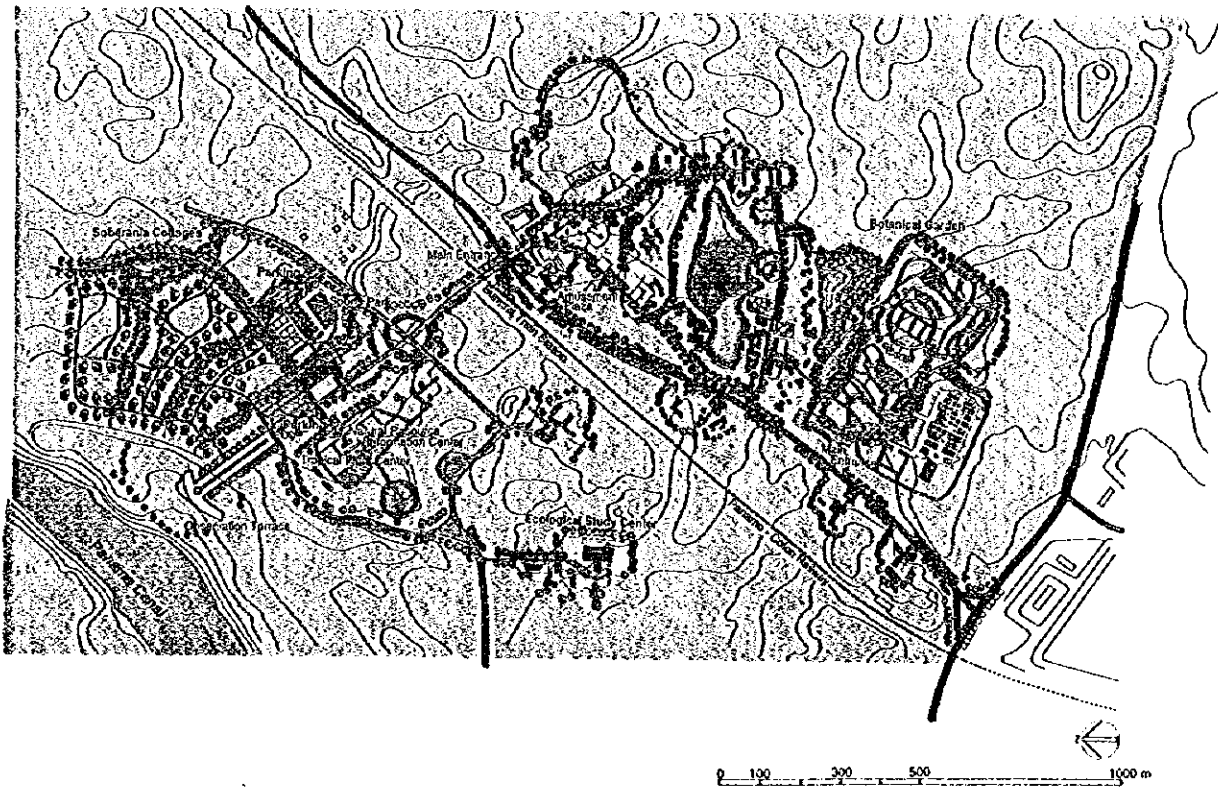


Fig. 1.4 Plan de Desarrollo Turístico del Canal de Panamá: Área de Summit

1.3 Plan de Desarrollo de la Ciudad de Flores y Verdor

Crear una Guirnalda de Flores en la Ciudad Moderna Tropical

Objetivos y Medios

- Crear características urbanas para mejorar la ciudad,
- Maximizar las recreaciones urbanas en la Ciudad de Panamá.
- Promover el programa de embellecimiento con la colaboración de las personas que viven en la ciudad.
- Facilitar la comunicación visual para turistas con señales y símbolos.

Tab 1.13 Número de Visitantes Meta (1,000 personas)

Tipo de Turistas		2000	2005	2010
Estadía	Extranjero	171	600	1,380
	Doméstico	48	169	409
Nocturna	Total	219	769	1,789
Visita diurna	Extranjero	155	262	313
	Doméstico	200	364	814
	Total	355	626	1,127

Nota: Los visitantes de estadía nocturna son el total que permanece en la noche

Tab. 1.14 Perfil del Proyecto

Componente de Desarrollo	Paquete de Proyectos		Cronograma de Desarrollo										Entidad de Desarrollo							
			96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	Gob.	CDT	Priv
Proyectos para Embellecimiento de la Ciudad	Embellecimiento de calles y ave. (20 rutas), (70km)	Entrada Principal (16.5 km.)																	●	
		Principales Rutas Panorámicas(17.6km)																		●
		Ruta Panorámica Zona del Canal(35.9km)																		●
	Embellecimiento de Areas Turísticas	Area de Calidonia (7.6km)																		●
		Area noreste Bella Vista (2.1 km, 2.3 ha.)																		●
		Area Sur Bella Vista (0.4km)																		●
Embellecimiento de espacio abierto	Area de Casco Viejo (1,500m ²)																		●	
	Area de Panamá Viejo (2,400m ²)																		●	
Proyecto de Mejoramiento de Servicios Turísticos	Introducción de un Centro de Información Turística	Mapa guía (50 lugares)																	●	
		Señalización Turística (50 lugares)																	●	
		Pavimento de Ladrillos(50 lugares)																	●	
	Desarrollo del Centro de Inf. Turística	Area de San Felipe (200m ²)																	●	
		Area de Bella Vista (200m ²)																	●	
	Desarrollo de un centro de Buses Turísticos	Edificio para Centro de Buses																	●	
Estación de buses interior-Ciudad																		●		

Nota: H= Clase Alta, M= Clase Media, E= Clase Económica

●= Sector principal, ○= Sector de soporte

Tab. 1.15 Costo Financiero del Desarrollo (Bz/ 1,000)

Componentes	Tierra	Extranjeros	Local	Total
Embellecimiento de calles	--	8,735	9,226	17,959
Embellecimiento de Areas	--	4,466	4,185	8,651
Espacios Abiertos Turísticos	--	369	269	638
Señalización	--	260	230	490
Centros de Información	--	789	342	1,131
Buses Turísticos	--	1,778	1,848	3,626
Total	--	16,397	16,098	32,495

Evaluación del Proyecto

- Ciudad de Panamá, Puerta de Entrada

La Ciudad de Panamá es una puerta de entrada no sólo en el Area Metropolitana sino de todo el país. 1.2 millones de turistas se pronostican pasen por el Aeropuerto de Tocumen en el año 2010. Como la primera impresión que se tiene desde el aeropuerto a la ciudad afectará bastante la evaluación total de todo el viaje, este proyecto se considera de suma importancia desde de punto de promoción turística

- Formación de una Ciudad Turística con la Participación de los Ciudadanos

Es importante que los ciudadanos conozcan lo que es el turismo y participen en las actividades turísticas en varios niveles: personales, comerciales, públicos, etc. El mejoramiento de la actitud de los ciudadanos promoverá los servicios en el sector turístico. El concepto de una ciudad turística con la participación de los ciudadanos se podría expandir a otras ciudades o regiones.

- Ciudad Bella y Armoniosa

La belleza y armonía de la Ciudad de Panamá puede ser realizada con este proyecto en corto tiempo y la estadía de los turistas sería más confortable, mientras que el ambiente de los ciudadanos se mejoraría al mismo tiempo. El efecto sería grandioso ya que cerca de la mitad de la población de todo el país vive en la zona Metropolitana.

1.4 Plan de Desarrollo Turístico de Portobelo

Crear la Dualidad de un Poblado Histórico y un Jardín Marino

Objetivos y Medios

- Conservar el poblado histórico de Portobelo, sus objetos, su arquitectura única y su importancia histórica.
- Integrar el Parque Nacional de Portobelo como la principal atracción turística por su naturaleza e importancia histórica.
- Mejorar y conservar la franja costera para utilizar efectivamente los recursos turísticos.
- Integrar la conservación del pueblo histórico con las atracciones turísticas
- Desarrollar un resort costero para apoyar la capacidad limitada existente en Isla Grande.

Tab. 1.16 Número Meta de Visitantes (1,000 personas)

Tipo de Turistas		2000	2005	2010
Estadía	Extranjero	146	253	517
	Local	94	150	191
Nocturna	Total	240	403	708
Visita diaria	Extranjero	418	849	1,202
	Local	94	144	262
	Total	512	993	1,464

Nota: Los visitantes de estadía nocturna son el total que permanece en la noche.

Tab. 1.17 Perfil del Proyecto

Componente de Desarrollo	Paquetes de Proyecto	Cronograma de Desarrollo										Entidad de Desarrollo							
		96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	Gob	CDT	Priv.
Area del Proyecto Bahía de Portobelo	Area del Antiguo Pueblo de Portobelo	Desarrollo de Alojamiento (M:85rm, 0.4 ha.)		Centro de Embellecimiento de Portobelo (5ha.)		Desarrollo del Centro de Información de Portobelo (600 m ²)		Desarrollo del Centro de Entrenamiento de Artesanías (1,400 m ²)											
	Area de La Escucha	Desarrollo del Centro Marino y Muelle para Cruceros (9.8 ha)		Desarrollo de Alojamiento (H: 300 hab., 15.9ha.)		Mejoramiento de Playas (0.5 km)													
	Area de Puerto Lindo	Desarrollo de Alojamiento (M:300 hab, 7ha.)		Mejoramiento de Playa (0.3 km.)															
	Península de Portobelo	Area de La Guaira	Desarrollo de Alojamiento (M:300 hab, 7ha.)		Mejoramiento de Playa (0.3 km.)														
Proyecto de Carretera		Carretera de Circunvalación Costera, Nueva Construcción (14km) Pueblo de Portobelo - Cacique - Puerto Lindo		Carretera de Acceso a Isla Grande, Mejoramiento (10.5 km) San Antonio - Puerto Lindo - La Guaira															

● = Sector principal, ○ = Sector de soporte

Tab. 1.18 Costo Financiero del Desarrollo (B/. 1,000)

Componentes	Tierra	Extranj.	Local	Total
Alojamiento	1,342	57,250	20,679	78,271
T. Marítimo	---	6,067	3,502	9,569
T. Terrestre	7	7,682	4,822	12,511
F. Turísticas	98	8,760	4,222	13,080
Servicios Públicos	20	9,360	7,252	16,632
Total	1,467	89,119	40,477	131,063

Tab. 1.20 Evaluación Económica (% personas)

Detalle		
Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE)		36.9%
Empleo Generado: Directo		1,838
Indirecto		4,594

Tab. 1.19 Costo de Inversión por Sector (B/. 1,000)

Sectores	Corto	Med.	Largo	Total
Tierra	1,467	---	---	1,467
Gobierno	13,659	235	7,933	21,827
CDT	14,418	10,644	---	25,062
Privado	45,766	36,941	---	82,707
Total	75,310	47,820	7,933	131,063

Tab. 1.21 Evaluación Financiera de CDF (B/.1000%)

Detalle		
Costo Total de la Inversión		26,529
Fondo de Inversión: Participación		11,492
Préstamo-Largo Plazo		9,564
Tasa Interna de Retorno Financiero (TIRF)		15.9%

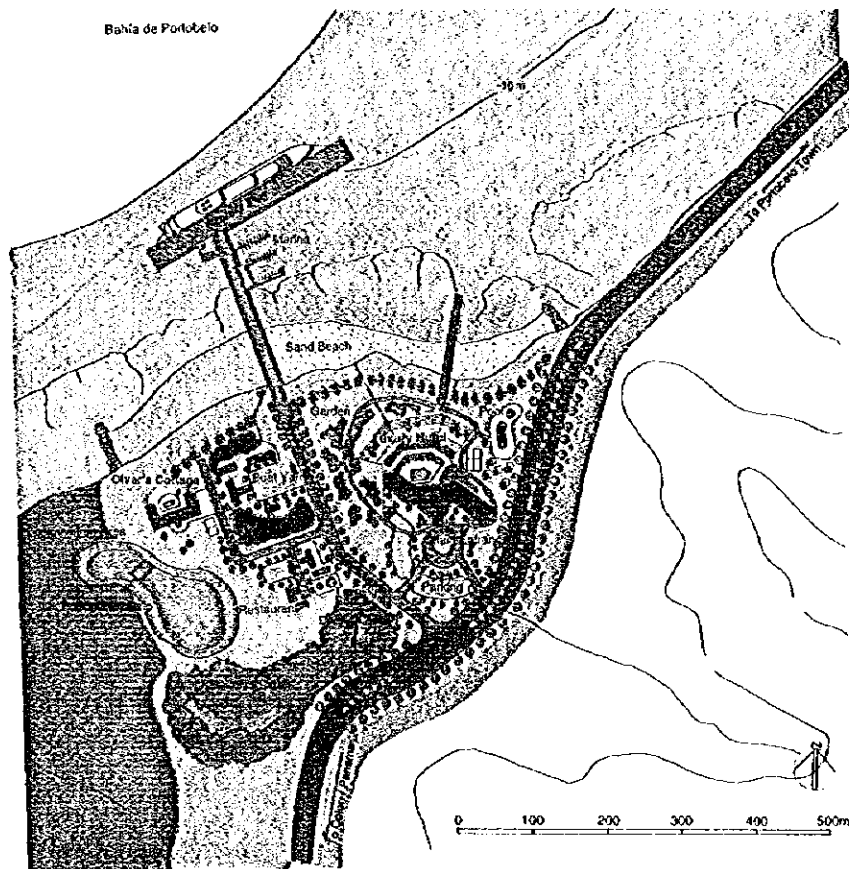


Fig 1.6 Plan de Desarrollo Ruralístico de Portobelo: Área de La Escucha

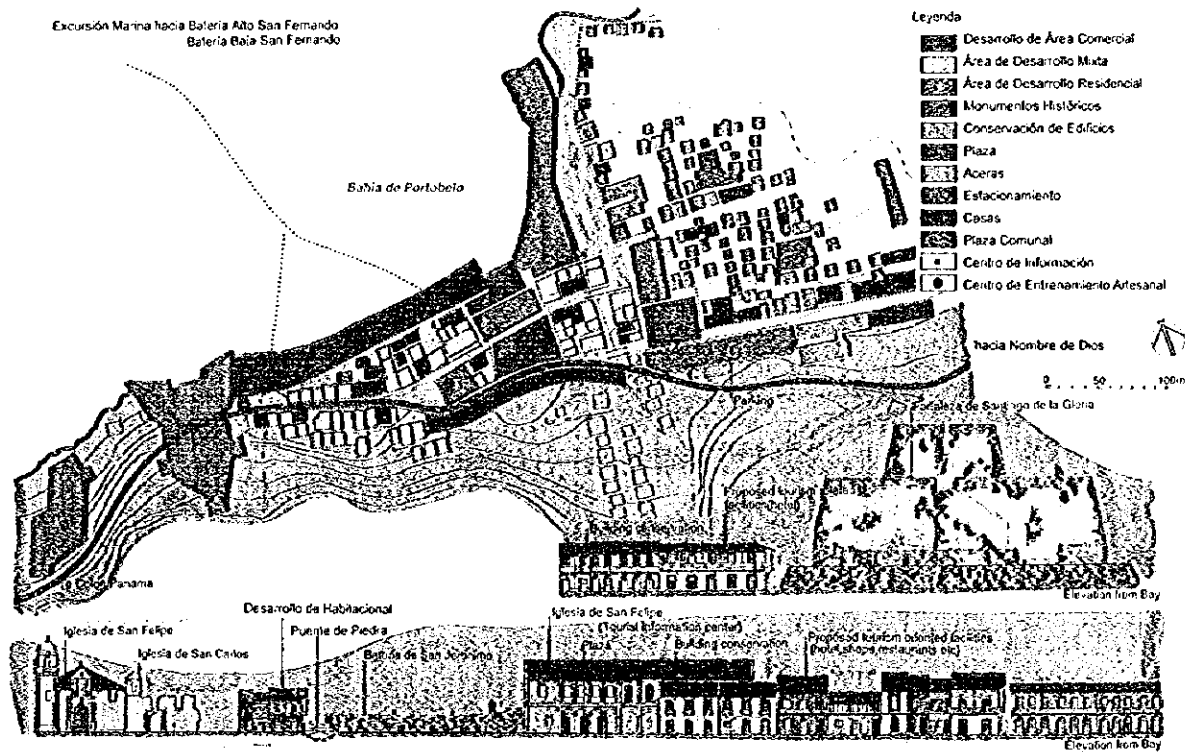


Fig. 1.7 Plan de Desarrollo Turístico de Portobelo: Embellecimiento del Centro de la Ciudad

1.5. Plan de Desarrollo de la Carretera de Costa Arriba del Caribe

Crear un Corredor Turístico a lo largo del Mar Caribe.

Objetivos y Medios

- Mejoramiento a corto plazo de la carretera de acceso de Sabanita a Portobelo.
- Expandir y desplazar a mediano plazo la parte este y desarrollar el turismo en Santa Isabel, para limitar el desarrollo dentro de las fronteras del Parque Nacional.
- Conectar San Blas por vía terrestre, y establecer un circuito turístico Panamá - Portobelo - San Blas - Darién.

Tab. 1.22 Número Meta de Visitantes (1,000 personas)

Tipo de Turistas		2000	2005	2010
Estadía	Extranjero	200	500	1,000
	Doméstico	135	243	492
Nocturna	Total	335	743	1,492
Visita diurna	Extranjero	292	600	879
	Doméstico	205	350	655
	Total	497	950	1,534

Nota: Los visitantes de estadía nocturna son el total que permanece la noche.

Tab. 1.23 Perfil del Proyecto

Componente de Desarrollo	Paquete de Proyectos	Cronograma de Desarrollo										Entidad de Desarrollo					
		96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	Gob
Ruta de Sabanita - San Antonio (44.2 km.)	Sabanitas - Río Alejandro	4.4 km.	Derecho de Vía: 26.0 m. Pavimento: 7.0 m, 4 carriles		[]										●		
	Río Alejandro - La Escucha	27.8 km.	Derecho de Vía: 15.0 m., Pavimento: 7.0 m 3 Áreas de Estacionamiento		[]										●		
	La Escucha - Portobelo	3.0 km.	Derecho de Vía: 15.5 m., Pavimento: 7.0m 1 Área de Estacionamiento		[]										●		
	Portobelo - San Antonio	9.0 km.	Derecho de Vía: 15.0 m., Pavimento: 7.0 m Puente del Río Cascajal		[]										●		
Ruta de San Antonio - Cuango (33.6 km.)	San Antonio - Nombre de Dios	15.0 km.	Derecho de Vía: 15.0 m., Pavimento: 7.0 m Puente de Río Nombre de Dios 1 Área de Estacionamiento		[]										●		
	Nombre de Dios - Viento Frio	4.7 km.	Derecho de Vía: 14.0 m., Pavimento: 6.0 m 1 Puente, 2 Carretera de Acceso, 2 Áreas de Estacionamiento		[]										●		
	Viento Frio - Cuango	13.9 km.	Derecho de Vía: 14.0 m, Pavimento: 6.0 m, 3 Áreas de Estacionamiento		[]										●		

Nota: ● = Sector principal, ○ = Sector de Soporte

Tab. 1.24 Costo Financiero del Desarrollo (B/. 1,000)

Componentes	Tierra	Extranjero	Local	Total
Sabanita- R Alejandro	---	4,920	3,737	8,657
R. Alejandro- Escucha	6	4,253	4,877	9,136
Escucha-Portobelo	---	2,948	2,440	5,388
Portobelo- S. Antonio	---	1,593	1,049	2,642
Antonio-N. de Dios	8	4,293	3,009	7,310
N. de Dios-Viento Frio	153	2,521	1,756	4,430
Viento Frio Cuango	3	3,034	2,208	5,245
Total	170	23,562	19,076	42,808

Tab. 1.25 Costo de Inversión por Sector (B/. 1,000)

Sectores	Corto	Mediano	Largo	Total
Ferreno	170	---	---	170
Gobierno	22,325	20,313	---	42,638
Total	22,495	20,313	---	42,808

Evaluación del Proyecto

Los beneficios derivados del mejoramiento de la carretera son los ahorros para el costo de mantenimiento de la carretera y los costos de operación de los vehículos. La TIRE para la sección total es estimada a 13.7% como se muestra en la tab. 1.26

Tab. 1.26 Tasa Interna de Retorno Económico (%)

Componentes	TIRE
Sabanitas-Río Alejandro	2.7
Río Alejandro-La Escucha	15.3
La Escucha-Poblado de Portobelo	6.8
Portobelo-San Antonio	42.9
San Antonio-Nombre de Dios	11.1
Nombre de Dios-Viento Frio	5.1
Viento Frio-Cuango	5.8
Total	14.0%

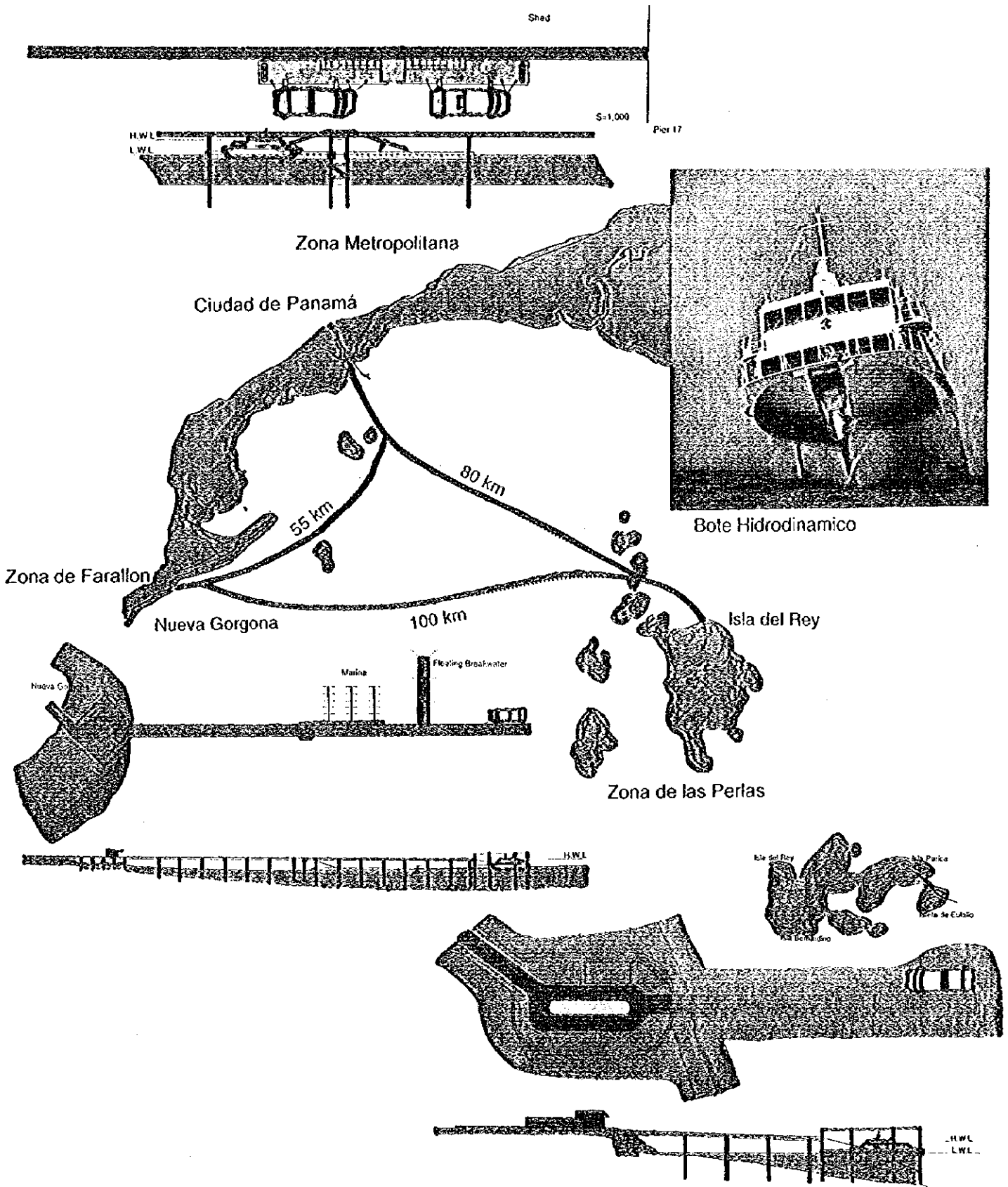


Fig. 1.9 Plan de Desarrollo del Triángulo Marítimo

2. Entidad de Implementación y Organización

Estas se basan en las corporaciones públicas de desarrollo que se han propuesto básicamente como entidades para ejecutar los proyectos de desarrollo turístico integrado dentro de los seis proyectos prioritarios (paquetes) seleccionados como objeto del estudio de factibilidad.

Para poner en práctica un proyecto de desarrollo turístico integrado las entidades administrativas de ejecución son esenciales, ya que ellas están com-

prometidas en la adquisición de tierras, base del proyecto, la construcción de infraestructura y facilidades centrales, el arrendamiento de tierras, y otras inversiones privadas y las atracciones turísticas.

Las entidades administrativas ejecutoras para cada proyecto se listan como sigue.

Tab. 2.1 Resumen de Entidades de Implementación y Organización de los Proyectos Prioritarios

Proyecto Prioritario	Tierra	Facilidades	Operaciones
1. Desarrollo del Resort de Chame			
1) Alojamiento	CDT	PRI	PRI
2) Transporte Marítimo	CDT	CDT	CDT
3) Carreteras de Acceso	CDT	PUB	PUB
4) Facilidades Turísticas	CDT	PRI	CDT/PRI
5) Infraestructura	CDT	CDT	CDT
2. Desarrollo Turístico del Canal de Panamá			
1) Alojamiento	CDT	PRI	PRI
2) Transporte	CDT	CDT	CDT
3) Carreteras de Acceso	CDT	CDT	CDT
4) Facilidades Turísticas en el Area de Gamboa	CDT	CDT	CDT
5) Desarrollo del Area Soberanía y Summit	CDT	CDT/PRI	CDT/PRI
6) Desarrollo del Parque Monumento	CDT	CDT	PRI/PUB
7) Desarrollo del Area de Punta Toro	CDT	CDT	CDT
3. Plan de la Ciudad de Flores y Verdor			
1) Embellecimiento de las Calles	PUB	PUB	PUB
2) Paisaje en Areas Turísticas	PUB	PUB	PUB
3) Espacios Abiertos Turísticos	PUB	PUB	PUB
4) Mejoramiento de la Señalización	PUB	PUB	PUB
5) Centro de Información Turística	PUB	PUB	PUB
6) Centro de Buses Turísticos	PUB	PUB	PUB
4. Desarrollo Turístico de Portobelo			
1) Alojamiento	CDT	PRI	PRI
2) Cruceiros Turísticos	PUB/CDT	PUB/CDT	PUB/CDT
3) Carreteras de Acceso	CDT	PUB	PUB
4) Facilidades Turísticas	CDT	CDT	CDT
5) Infraestructura	CDT	CDT	CDT
5. Desarrollo de la Carretera de Costa Arriba del Caribe			
1) Sabanita-Río Alejandro	PUB	PUB	PUB
2) Río Alejandro-La Escucha	PUB	PUB	PUB
3) La Escucha-Poblado de Portobelo	PUB	PUB	PUB
4) Poblado de Portobelo-San Antonio	PUB	PUB	PUB
5) San Antonio-Nombre de Dios	PUB	PUB	PUB
6) Nombre de Dios-Viento Frío	PUB	PUB	PUB
7) Viento Frío-Cuango	PUB	PUB	PUB
6. Desarrollo del Triángulo Marítimo			
1) Muelle	PUB	PUB	PUB
2) Terminal	PUB	PUB	PUB
3) Estacionamiento	PUB	PUB	PUB
4) Carreteras de Acceso	PUB	PUB	PUB
5) Bote Hidrodinámico	PRI	PRI	PRI

Note: CDT: Corporación de Desarrollo Turístico propuesta, PUB: Sector Público, PRI: Sector Privado.

3. Evaluación del Proyecto

(1) Resumen de Proyectos Prioritarios

Tab. 3.1 Resumen de Proyectos Prioritarios

Nombre del Proyecto	Descripción General del Proyecto	Costo de Desarrollo (B/.1,000)	
Desarrollo del Resort de Chame	<ul style="list-style-type: none"> • Como principal proyecto en la Zona de Farallón, se iniciará un complejo costero tipo "Resort" a lo largo de las largas playas del Océano Pacífico. • Los principales componentes de este proyecto son 30,000 habitaciones de hotel que llenen las normas internacionales y varias facilidades recreativas de tipo urbano. 	Tierra	6,915
		Gobierno	15,659
		CDT	51,565
		Privado	210,491
		Total	284,630
Desarrollo Turístico del Canal de Panamá	<ul style="list-style-type: none"> • En principio, se deben establecer facilidades recreativas y alojamiento en las Areas de Gamboa, Summit y Punta Toro, para que se conviertan en bases turísticas. • Crear lugares públicos de atracción, haciendo uso de las Areas naturales e históricas en diez puntos del Canal de Panamá. 	Tierra	73,259
		Gobierno	3,267
		CDT	53,348
		Privado	109,951
		Total	239,825
Desarrollo de la Ciudad de Flores y Verdor	<ul style="list-style-type: none"> • Crear una buena impresión inicial en el Aeropuerto de Tocumen y mejorar las carreteras seleccionadas y los espacios abiertos, embelleciéndolos, instalando señales, tableros informativos y luces en las calles. • Establecer centros de información turística y centros de buses turísticos localizados en el Area central. • Areas turísticas deben seleccionarse y mejorarse. 	Tierra	-
		Gobierno	32,495
		CDT	-
		Privado	-
		Total	32,495
Desarrollo Turístico de Portobelo	<ul style="list-style-type: none"> • La conservación del poblado histórico de Portobelo y el re-desarrollo y establecimiento de resorts turísticos (Costa Caribe, 9 km) son formulados e integrados al Parque Nacional Portobelo. • Los primeros hoteles se localizan en La Escucha, Puerto Lindo, La Guaira y Portobelo. 	Tierra	1,467
		Gobierno	21,827
		CDT	25,062
		Privado	82,707
		Total	131,063
Desarrollo de la Carretera de Costa Arriba del Caribe	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto de mejoramiento de la vía principal (77.8 km de largo) entre Sabanita y Cuango, recomendándose que se realicen a lo largo de la costa del Caribe. • Pavimentación de toda la ruta incluyendo la construcción de 3 puentes, 10 Areas de estacionamiento y 2 calles de acceso. 	Tierra	170
		Gobierno	42,638
		CDT	-
		Privado	-
		Total	42,808
Desarrollo del Triángulo Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer una ruta que ó recorrido marítimo que una a la Ciudad de Panamá, la Isla del Rey y el Area de Chame para responder a las necesidades de la demanda turística • Mejorar o desarrollar puertos, incluyendo calles de acceso, estacionamientos y terminales. 	Tierra	39
		Gobierno	14,017
		CDT	-
		Privado	54,000
		Total	68,056

(2) Evaluación Económica y Financiera

Se realizó un análisis económico y financiero para cada proyecto en forma adecuada según la naturaleza de cada proyecto; especialmente en los proyectos de desarrollo turístico integrados, tales como el Resort de Chame, Canal de Panamá y Portobelo, el análisis económico se realizó tomando en cuenta

el ingreso turístico como un beneficio, haciendo uso del mismo método del Plan de Desarrollo Turístico a Largo Plazo. El análisis financiero del proyecto de estos tres proyectos se realizó asumiendo que sea puesta en operación la entidad de desarrollo propuesta: la Corporación de Desarrollo Turístico (CDT).

Tab. 3.2 Resumen de la Evaluación de los Proyectos Prioritarios

Proyecto	Tasa Interna de Retorno Económico	Tasa Interna de Retorno Financiero
1. Desarrollo del Resort de Chame	19.0% *1	19.6% *2
2. Desarrollo Turístico del Canal de Panamá	16.6% *1	12.9% *2
3. Desarrollo de la Ciudad de Flores y Verdor	*3	*4
4. Desarrollo Turístico de Portobelo	36.9% *1	15.9% *2
5. Desarrollo de la Carretera de Costa Arriba del Caribe	14.0% *5	*6
6. Desarrollo del Triángulo Marítimo	*7	22.2% *8

- *1: El ingreso turístico fue calculado como un beneficio y comparado con el costo de desarrollo
- *2: Asumiendo que la entidad de implementación propuesta, la Corporación de Desarrollo Turístico (CDT), está en operación.
- *3: El análisis económico no fue aplicado al debido a los beneficios sociales del proyecto.
- *4: El análisis financiero no se aplica por ser un proyecto sin ingreso financiero.
- *5: Ahorro en costos de operación de vehículos y costos de mantenimiento vial fueron calculados como beneficios.
- *6: Ya que este proyecto de desarrollo vial tiene beneficios de difusión regional, no hay ingreso directo.
- *7: Ya que la infraestructura de transporte es esencial para el desarrollo turístico de las Islas las Perlas, no se condujo un análisis económico.
- *8: Un análisis financiero considerando tanto la construcción portuaria como el establecimiento del transporte acuático de alta velocidad.

3) Evaluación Ambiental

El impacto negativo de los seis proyectos y las contramedidas que son necesarias en el futuro se muestran a continuación. En conclusión, en la implementación de los proyectos prioritarios no se

identificaron impactos negativos importantes por lo que el proyecto será factible si las contramedidas necesarias se llevan a cabo

Tab 3.3 Impactos Negativos y Contramedidas de Proyectos Prioritarios

Proyecto	Zona	Impacto Negativo y Contramedida
1. Desarrollo del Resort de Chame	Farallón	Para preservar las áreas de desove de las tortugas marinas y las áreas de manglar aún existentes, los gobiernos locales relevantes deben establecer una zonificación de conservación y normas, reforzándolas más tarde.
2. Desarrollo Turístico del Canal de Panamá	Metropolitana	Esta es un área que posee abundante flora y fauna, incluyendo un bosque tropical húmedo. La erosión del suelo causada por la estructura del mismo y la desaparición del bosque tropical húmedo se minimizará en la etapa de planificación.
3. Plan de la Ciudad de Flores y Verdor	Metropolitana	Este proyecto se centra en la plantación de arboles para mejorar el paisaje, por lo que no se predice ningún impacto negativo.
4. Desarrollo Turístico de Portobelo	Portobelo	La preservación de la histórica ciudad de Portobelo trae como consecuencia, la relocalización de sus habitantes por lo que se requerirá un sistema de compensación. Además, los gobiernos locales deben establecer la zonificación y normas para la preservación de las costas, los arrecifes coralinos y las áreas de desove de las tortugas marinas.
5. Desarrollo de la Carretera de Costa Arriba del Caribe	Portobelo	Para prevenir la erosión del suelo causada por la operaciones de cortes y rellenos, el tratamiento de desechos durante la construcción y el paisaje de pendientes será incorporado en los planes.
6. Desarrollo del Triángulo Marítimo	Metropolitana Farallón Las Perlas	La pesca será restringida (Farallón), se estipularán áreas para pesca (Las Perlas), por lo que se deberá compensar a los pescadores afectados por este proyecto.

(4) Resumen de la Evaluación

Seis proyectos prioritarios se localizan en el área metropolitana y sus alrededores. Para la implementación de estos proyectos se debe considerar la máxima utilización de los recursos turísticos e infraestructura existente en estas áreas y el resultado de una tasa de retorno elevada en el análisis económico.

El Desarrollo del Resort de Chame y los desarrollos turísticos de Portobelo, la Carretera de Costa Arriba y del Triángulo Marítimo pueden ser proyectos importantes, como pioneros, para el desarrollo regional en la costa del Pacífico, la costa del Caribe y el área del archipiélago de Las Perlas. Estos efectos son uno de los propósitos de

este Plan. Sin embargo, el Plan de Desarrollo Turístico del Canal la Ciudad de Flores y Verdor y el Desarrollo Turístico de Portobelo, tendrán un efecto en la conservación de los recursos naturales, históricos y culturales los cuales serán un legado a las futuras generaciones que contribuirán también al beneficio social. Además el Plan de la Ciudad de Flores y Verdor tendrá un efecto en la imagen de internacional e incrementará "Internacionalidad de Panamá".

Por consiguiente considerando los resultados de la evaluación total estos seis proyectos prioritarios son factibles.

4. Conclusiones y Recomendaciones del Estudio de Factibilidad

La evaluación se realizó en los seis proyectos del plan como los pilotos y líderes para los proyectos de desarrollo turístico a largo plazo. Los resultados demostraron que todos estos proyectos son factibles.

(1) Iniciación Temprana de la Implementación de los Seis Proyectos

La ejecución de estos seis proyectos, se propone en base a los resultados de la evaluación y particularmente, se propone la temprana ejecución de los siguientes proyectos integrados de desarrollo turístico:

- Desarrollo del Resort de Chame (B/.285 millones)
- Desarrollo Turístico del Canal de Panamá (B/.240 millones)
- Desarrollo Turístico de Portobelo (B/.130 millones)

El plan de desarrollo del Resort de Chame, el desarrollo turístico del Canal de Panamá y el desarrollo turístico de Portobelo, son proyectos de desarrollo turísticos integrales y tienen una tasa relativamente alta de retorno (19.0%, 16.6% y 36.9%, respectivamente); por lo que se recomienda que para su implementación, se tome en cuenta la economía nacional. En caso que una nueva organización de implementación, tal como la Corporación de Desarrollo Turístico, invierta y administre un proyecto, por ejemplo comprando tierras, desarrollando la infraestructura y las facilidades necesarias, arrendando las tierras y facilidades desarrolladas, a las industrias turísticas; el análisis financiero sería suficientemente alto a las tasas de retorno financiero (19.6%, 12.9%, y 15.9%).

De estos tres proyectos, el desarrollo turístico del Canal de Panamá tiene especial prioridad considerando los recursos turísticos de la zona, la tenencia de la tierra y la infraestructura desarrollada que actualmente existe.

-Plan de la Ciudad de las Flores y Verdor (33 millones de Balboas)

El proyecto de Ciudad de Flores y Verdor conlleva grandes beneficios sociales, por lo que se recomienda su temprana implementación con la participación del gobierno local.

- Embellecimiento del ambiente ciudadano como la principal puerta de entrada al país.
- Ciudadanos voluntarios ayudarán en la creación de una ciudad turística.
- Conversión a una ciudad limpia, atractiva y segura para los turistas

-Desarrollo de la Carretera de Costa Arriba del Caribe (43 millones de Balboas)

Se recomienda el mejoramiento de la carretera a Costa Arriba del Caribe para favorecer el desarrollo turístico y el desarrollo local en esta región. Este proyecto cuenta con una tasa interna de retorno económico suficientemente alta (14%), con ahorros en el mantenimiento vial y en los costos de operación vehicular.

-Desarrollo del Triángulo Marítimo (68 Millones de Balboas)

El proyecto de desarrollo del circuito marítimo tiene una alta tasa interna de retorno financiera (22.2%) aún cuando sea operado por firmas privadas. Sin embargo, para la ejecución del proyecto se requiere coordinar entre la inversión inicial y el cronograma de desarrollo de la zona de Las Perlas, así como también con el cronograma de desarrollo de puertos.

(2) Próximos Pasos a Seguir

1) Orientación del Desarrollo para las Otras Áreas de las Seis Zonas de Estudio

Dentro de los tres sitios investigados, Coiba tiene un alto potencial para el desarrollo turístico. Sin embargo, no cuenta con la infraestructura básica necesaria, especialmente en cuanto al transporte hacia el sitio. Por lo tanto, se debe realizar un plan de desarrollo y conservación para determinar el desarrollo turístico futuro de las zonas.

El desarrollo de la Isla Escudo de Veraguas está incluido en el desarrollo de la Zona de Bastimentos.

En Horconceitos, se desarrollarán áreas de playa y bases operativas para la pesca de los residentes y visitantes del área.

Debido a que San Blas y Darién tienen recursos únicos y valiosos para el turismo, ellos deben ser desarrollados lentamente con cuidadosas consideraciones hacia la conservación ambiental.

2) Ajuste y Actualización de los Planes

El número de visitantes a Panamá será influenciado en gran medida por la economía y otros factores en los países de donde se espera que provengan la mayoría de los visitantes, incluyendo E.U.A y países europeos.

Por lo tanto, es importante observar y analizar las condiciones y factores en dichos países, pues influyen en el comportamiento del turismo. Frecuentemente hay que ajustar o actualizar los planes de desarrollo y factores, para preparar los planes de manera más efectiva, dado el limitado presupuesto del capital para inversión y promoción. Para ajustar y actualizar los planes de desarrollo, la información necesaria debe ser compilada y analizada de manera sistemática.

3) Estudios Adicionales Relacionados

Se deben realizar estudios más detallados sobre los proyectos prioritarios para completar los detalles para la implementación de estos proyectos.

Se ha recomendado el fortalecimiento institucional y reformas organizativas, por lo que se deben preparar estudios relacionados con el fortalecimiento de funciones tales como el sistema de centros de información turística.

Se recomienda la continuación de los estudios de factibilidades, sobre los proyectos importantes ubicados en las zonas que no fueron incluidas en el estudio de factibilidad del Estudio como: Bastimentos y Arco Seco y Las Perlas,

Apéndice: Miembros de la Organización del Estudio

Equipo de Estudio de JICA

Ing. Takeshi Yoshida	Gerente del Proyecto
Ing. Noboru Ikenishi	Subgerente/Plan de Uso de Suelo
Lic. Masao Kuwabara	Desarrollo Institucional de Turismo
Lic. Kazuoki Matsuyoshi	Plan de Promoción de Turismo
Lic. Yusuke Harada	Pronóstico de Demanda de Turismo
Lic. Tomokazu Oyagi*	Pronóstico de Demanda de Turismo
Arq. Goro Hirata	Plan de Instalaciones Turísticas
Ing. Toshihiro Hotta	Plan de Infraestructura de Transporte
Arq. Naoyuki Minami	Plan de Infraestructura Urbana
Ing. Masayuki Tamai	Electricidad y Telecomunicaciones
Arq. Yasutaka Nagai	Recursos Turísticos y Plan Paisajista
Ing. Satoru Nishino	Conservación y Desarrollo de Costas
Ing. Akitoshi Ito	Análisis del Medio Ambiente
Lic. Chizuko Ihara	Análisis Económico y Financiero
Ing. Takeharu Koba	Administrador del Proyecto

Comité Asesor de JICA

Lic. Eiichi Kato	Jefe de la Misión
Lic. Teiji Iwasaki*	Jefe de la Misión
Lic. Shunji Uemura	Miembro
Lic. Koichi Katori	Miembro

Coordinador de JICA

Lic. Toru Naito
Lic. Toshihisa Hasegawa *

Contraparte IPAT

Lic. Gloria C. de Pérez	Directora de Planificación Turística
Arq. Carlos Guerra *	Director de Planificación Turística
Lic. Denisse Guillén	Coordinadora Administrativa
Lic. María Correa	Asesor Legal
Lic. Marilyn Díaz	Desarrollo Turístico Institucional
Lic. Cecilia Pérez	Plan de Promoción Turística
Lic. Aris Lezcano	Plan de Promoción Turística
Lic. Jaime Cornejo	Plan de Instalaciones Turísticas
Sr. Evans Canto	Plan de Factibilidad Turística
Lic. Gustavo Echevers	Análisis Económico/Financiero
Lic. Nalis Madrid	Análisis Económico/Financiero
Lic. Denis Couto	Análisis de Medio Ambiente
Arq. Carlos Rodríguez	Plan de Infraestructura de Transporte
Arq. Anayansi Mendieta*	Plan de Infraestructura de Transporte
Sr. Juan Stanzola	Demanda Turística

Comité Consultivo

Lic. Alfredo Broce	Ministerio de Planificación y Política Económica.
Lic. Mateo Castellero	Ministerio de Planificación y Política Económica
Lic. Juan Hernández	Ministerio de Gobierno y Justicia Gobiernos Locales
Lic. Matilde de Altuna	Ministerio de Hacienda y Tesoro
Darío Delgado	Ministerio de Salud
Leonardo Barnett	Ministerio de Salud
Lic. Vielka de González	Ministerio de Obras Públicas
Arq. Luis Bustos	Ministerio de la Vivienda
Ing. Oscar Rendoll	Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación
Lic. Ricardo Silvera	Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales
Ing. Plinio A. Terreros	Instituto Nacional de Telecomunicaciones
Lic. Leticia de Polo	Sistema de Areas Protegidas y Vida Silvestre
Lic. Ana de Reyes	Autoridad Portuaria Nacional
Ing. Luis Rossi	Dirección de Aeronáutica Civil
Lic. Montserrat Burillo	Autoridad de la Región Interoceánica
Lic. Ariel Espino	Instituto Panameño de Cultura
Ing. Tomás Vázquez	Municipio de Panamá

Gerente General del IPAT

Lic. Pedro Campagnani
Lic. Anel Béliz*

* : Antecesor





LIB