



SOLICITUD DE AUDITORÍA FORENSE A LA LICITACIÓN NO. 2023-1-91-0-08-LP-006580, SERVICIO DE ENSAMBLAJE, INSTALACIÓN, PUESTA EN MARCHA Y ENTRENAMIENTO DE GRÚAS PARA BOTES DE RESCATE Y SALVAVIDAS DEL BUQUE ESCUELA ATLAS III, UMIP, POR UN MONTO DE B/.255,000.00. POR PRESUNTOS SOBRECOSTOS.

Fecha de recibido

SEÑOR ANEL FLORES DE LA LASTRA, CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA PRESENTE. E.S.D.

Respetado señor Contralor:

Conociendo su firme compromiso con la transparencia y el saneamiento de la gestión pública, nos dirigimos a usted con el objetivo de solicitar, de manera respetuosa, una **AUDITORÍA FORENSE EXHAUSTIVA** sobre el proceso de compras de insumos y servicios destinados al Buque Escuela Atlas III, específicamente en el caso de la siguiente licitación:

Licitación Pública No. 2023-1-91-0-08-LP-006580 (Orden de compra número 42004488366), Servicio de Ensamblaje, Instalación, Puesta en Marcha y Entrenamiento de Grúas para Botes de Rescate y Salvavidas del Buque Escuela Atlas III, por un monto de B/.250,000.00.

El proceso de adjudicación directa por **B/.250,000.00** a la empresa **J.A.M. Marine Dockyard S.A.**, a través de la resolución **R-A-COM-002-2023 del 25 de mayo de 2023**, de la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP), suscita serias interrogantes. Especialmente preocupante no la participación de otros oferentes, lo que limita la competencia y la posibilidad de obtener precios más favorables para la institución.

Como profesional del sector naval y náutico, hemos realizado un análisis técnico y económico sobre los costos y procedimientos asociados a la licitación en mención, adjudicada a la empresa **J.A.M. Marine Dockyard S.A.**

En calidad de especialista en el ámbito marítimo, podemos afirmar que dicho proceso presenta **serias irregularidades y evidentes sobrecostos**, lo que amerita una **investigación exhaustiva** para esclarecer el manejo y la utilización de los fondos públicos asignados a este proyecto, el cual fue gestionado directamente por el actual rector de la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP), el señor **Víctor Luna Barahona**.

Las grúas fueron adquiridas en el año 2019, durante la administración del entonces rector **Aladar Rodríguez Díaz**, mediante un proceso de compra debidamente documentado a través de la **Licitación Pública No. 2019-1-19-0-08-LP-004855**. El valor de adquisición fue de **cuarenta y dos mil balboas (B/.42,000.00)** para una de las grúas, y **cincuenta y cuatro mil balboas (B/.54,000.00)** para la otra. Siendo el proveedor adjudicado la empresa **Grupo Index, S.A.**, la cual, según lo indicado en su página web oficial, se especializa en la provisión de **laboratorios, equipos y repuestos de última tecnología** en diversas áreas técnicas como electricidad, electrónica, telecomunicaciones, autotrónica, automatización, energías renovables, ingeniería química, ecología, informática y mecánica industrial. Este perfil empresarial sugiere que Grupo Index, S.A. cuenta con experiencia en suministros tecnológicos de carácter especializado, lo cual reforzó la validez técnica del proceso llevado a cabo en ese momento.

Las grúas, fueron adquiridas con el objetivo de reforzar las capacidades operativas y académicas de la Universidad y el cumplimiento de normas de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Sin embargo, debido a restricciones presupuestarias en ese momento, no fue posible incluir la contratación del servicio de instalación y montaje dentro del mismo ejercicio fiscal. En consecuencia, la administración del rector Rodríguez Díaz dejó previsto que dicho servicio sería

1
A.F.

tramitado y ejecutado en el periodo fiscal inmediato posterior, es decir, en el año 2020, con un costo estimado por el proveedor (**Grupo Index, S.A.**), de **sesenta y ocho mil dólares (B/.68,000.00)** por la instalación de ambas grúas.

No obstante, a raíz de un fallo emitido por la Corte Suprema de Justicia, se produjo un cambio en la rectoría de la Universidad, y el señor Aladar Rodríguez fue reemplazado por el señor Víctor Luna Barahona. Este relevo administrativo alteró de manera significativa la continuidad del proyecto, generando demoras que afectaron directamente la planificación y ejecución del servicio de instalación de las grúas.

A partir de dicho cambio, el proceso se fue postergando de forma progresiva, y con ello también aumentaron los costos. A pesar de que el proveedor original había cotizado inicialmente realizar la instalación y montaje por **B/.68,000.00**, por ambas grúas, el nuevo equipo de gestión liderado por el señor Luna Barahona, no concretó oportunamente la contratación, lo que derivó en un estancamiento administrativo. Este estancamiento se extendió durante varios años, hasta que finalmente en el año 2023, cuatro años después de la compra de los equipos, el valor del servicio de instalación supuestamente había ascendido de manera considerable, alcanzando una cifra de **doscientos cincuenta mil dólares (B/.250,000.00)**, es decir, más de cuatro veces el monto originalmente cotizado.

Esta situación no solo evidenció una preocupante falta de diligencia administrativa, sino que también podría haber generado un perjuicio económico para la institución, al no haberse ejecutado el proyecto en tiempo oportuno, afectando con ello los principios de eficiencia, economía y responsabilidad que deben regir el manejo de los recursos públicos.

De acuerdo con la información recabada, el proveedor mantuvo su compromiso de brindar el servicio de instalación por el monto antes mencionado (**B/.68,000.00**). Sin embargo, durante los meses posteriores al cambio de administración, y por razones aún no esclarecidas, el costo propuesto para dicho servicio se incrementó drásticamente a **doscientos cincuenta mil dólares (B/.250,000.00)**, sin que exista, hasta la fecha, una justificación técnica o contractual debidamente documentada que respalde tal aumento.

En ese sentido, este análisis confronta los elementos presentados en el proceso licitatorio con las prácticas comunes de la industria naval y de reparación de buques, además de contrastarlos con la normativa vigente en materia de seguridad marítima. El propósito de este ejercicio técnico es identificar eventuales inconsistencias, sobrecostos injustificados o vicios de procedimiento que puedan comprometer la legalidad, la eficiencia y la transparencia del proceso contractual.

La licitación en cuestión se estructura en torno a cinco aspectos generales que, según lo expuesto en el pliego de cargos, constituyen los pilares del servicio requerido. No obstante, se ha constatado que dichos puntos han sido presentados de forma excesivamente genérica, sin detallar las actividades específicas a ejecutar, los materiales requeridos, la estimación de horas-hombre, las tecnologías a utilizar ni los criterios técnicos que sustenten los costos propuestos. Esta omisión de información técnica fundamental, en sí misma, compromete la transparencia del proceso y obstaculiza cualquier intento de verificación objetiva sobre la razonabilidad de los precios ofertados y adjudicados.

Adicionalmente, tanto el contenido del pliego como el proceso de adjudicación exhiben una serie de irregularidades sustantivas que, desde un enfoque técnico y ético, resultan profundamente preocupantes. No se trata únicamente de la magnitud de los costos involucrados -los cuales exceden los estándares del mercado para servicios de naturaleza y complejidad similares- sino de un patrón de gestión que revela fallas graves en los mecanismos de control, falta de justificación técnica e infracciones al principio de transparencia que debe regir toda gestión de recursos públicos.

Esta situación pone en tela de juicio la planificación del proyecto, el cumplimiento de las normas contractuales vigentes, así como la idoneidad del proceso de evaluación técnica que sustentó la adjudicación. Lo anterior podría traducirse en un uso ineficiente del patrimonio público y en

eventuales responsabilidades administrativas o legales. Por tanto, resulta imprescindible que se ordene una auditoría técnica especializada, así como una revisión minuciosa de cada etapa del proceso licitatorio, con el objetivo de esclarecer si se actuó conforme a derecho y en función del interés público.

De acuerdo con la información publicada en la página web de la Cámara Marítima de Panamá, la empresa J.A.M. Marine Dockyard S.A. se especializa en desguace de buques, varada de playa, limpieza y pintura de cascos, reparaciones marítimas en general, así como en la construcción naval de embarcaciones. Entre sus servicios figuran el *sandblasting* (**Chorro de arena para limpieza y preparación de superficies**), aplicación de pintura, reparaciones en acero, tornería, electricidad, mecánica general y otros servicios orientados al mantenimiento y reparación de naves.

En este contexto, pasamos a analizar de manera puntual y técnica los cinco aspectos o fases fundamentales sobre los cuales se sustentó la licitación, con el fin de identificar los vicios, estimar los posibles sobrecostos y valorar sus implicaciones para la gestión institucional y la salvaguarda de los recursos del Estado, específicamente de la Universidad Marítima Internacional de Panamá.

El presente análisis corresponde al proyecto de licitación titulado "**Servicio de ensamblaje, instalación, puesta en marcha y entrenamiento de grúas para botes de rescate y salvavidas del Buque Escuela Atlas III**", cuya ejecución representa un compromiso significativo de recursos públicos. El proyecto, dividido en cinco fases, tiene como objetivo garantizar la correcta instalación y operación de las grúas y botes de rescate a bordo del buque, con el fin de asegurar la seguridad operacional y cumplir con las normativas técnicas vigentes. Sin embargo, al examinar la estructura financiera y técnica del proyecto, se identifican indicios preocupantes de posibles sobrecostos y deficiencias en la planificación, que podrían derivar en un uso ineficiente de los fondos públicos y representar riesgos para el patrimonio estatal. Los montos asignados a cada fase no se corresponden con los valores de mercado para servicios similares, lo que genera dudas sobre la transparencia y racionalidad en la asignación presupuestaria.

La Fase 1, con un costo total de **B/.51,000.00**, contempla estudios técnicos preliminares esenciales para evaluar la capacidad estructural del buque antes de iniciar la instalación. No obstante, un análisis comparativo indica que los valores asignados, especialmente para el diseño de refuerzos bajo cubierta, están sobredimensionados respecto a los estándares del mercado y a la magnitud de las tareas requeridas. Esta situación podría reflejar un uso inadecuado de los recursos, afectando la eficiencia del proyecto y comprometiendo el patrimonio del Estado.

Las Fases 2 y 3, que comprenden la instalación de las grúas, presentan costos unitarios elevados (**B/. 60,000.00 cada una**), lo que amerita una revisión detallada que justifique dichos montos. Por su parte, las Fases 4 y 5, relacionadas con la puesta en marcha, calibración y capacitación, aunque comprenden actividades necesarias, también reflejan cifras significativas (**B/.42,000.00 y B/.37,000.00**, respectivamente) que deben ser evaluadas críticamente para garantizar su correspondencia con precios reales y competitivos.

Este análisis no solo expone los aspectos técnicos y financieros del proyecto, sino que también alerta sobre posibles irregularidades, prácticas de sobreprecio y falta de control administrativo, que podrían comprometer la integridad y funcionalidad del Buque Escuela Atlas III, así como afectar negativamente la gestión pública. Por ello, se hace indispensable asegurar la transparencia, eficiencia y documentación justificativa en cada etapa, a fin de evitar perjuicios económicos y preservar la confianza en el manejo de los bienes del Estado.

A continuación, se detallan las fases del proyecto, con énfasis en los aspectos críticos y recomendaciones para una gestión adecuada y una supervisión efectiva del proceso:

DETALLE DE FASES, ANÁLISIS Y COMPARATIVA DE COSTOS

Es crucial recordar que los "Rangos Estimados" son aproximaciones de mercado, y se sustentan en nuestra experiencia profesional, por lo que podrían variar según la especialización, ubicación, complejidad del proyecto y reputación del proveedor.

FASE 1: Estudios Técnicos Preliminares

Costo Total en Licitación: B/.51,000.00

Esta fase es la base de ingeniería del proyecto, asegurando que el buque pueda soportar de manera segura las nuevas cargas y que su estabilidad y sistemas no se vean comprometidos.

- **FASE 1.1: Entrega del informe técnico de análisis y diseño de refuerzos bajo cubierta, incluyendo el análisis de los defensores de la cubierta principal.**
 - **Costo Licitación (UMIP): B/.15,500.00**
 - **Significado:** Evaluación de la **integridad estructural** del buque para determinar si puede soportar las nuevas cargas y el diseño de refuerzos necesarios. Se evalúa la capacidad de la cubierta y estructuras subyacentes.
 - **Características:** Fase de gabinete, intensiva en ingeniería y cálculos. Requiere conocimiento profundo de arquitectura naval, ingeniería estructural y normativa marítima.
 - **Cómo se realizan los trabajos:** Recopilación de planos, inspecciones, modelado computarizado (CAD, FEA) para simular cargas, diseño de refuerzos (vigas, planchas, soldaduras) y generación de informe técnico detallado.
 - **Tipo de profesionales:** Arquitectos navales, ingenieros estructurales marinos, dibujantes técnicos, topógrafos marinos.
 - **Observación Técnica y Económica:** En el pliego de cargos, **B/.15,500.00** para esta fase preliminar resulta **desproporcionadamente elevado**. Este trabajo puede ejecutarse en 3 a 5 días por un equipo reducido. El diseño de refuerzos en esta etapa suele ser conceptual.
 - **Valor de Referencia de Mercado:** **B/.3,000.00 – B/.6,000.00** en Panamá/América Central. En Norteamérica/Europa, podría oscilar entre **B/.8,000.00 – B/.20,000.00**, pero rara vez alcanza los **B/.15,500.00** por un informe *preliminar*.
- **FASE 1.2: Elaboración del análisis de carga y balance eléctrico necesario para la instalación y operación de las grúas.**
 - **Costo Licitación (UMIP): B/.18,000.00**
 - **Significado:** Evaluar la capacidad del **sistema eléctrico** del buque para nuevas demandas energéticas (grúas) y asegurar su estabilidad y seguridad.
 - **Características:** Estudio técnico de ingeniería eléctrica. Asegura que la generación, distribución y consumo de energía sean suficientes, estables y seguros.
 - **Cómo se realizan los trabajos:** Inventario detallado de cargas, medición/estimación de potencia, cálculo de carga total instalada y en operación, análisis de impacto de nuevas cargas, balance entre generación y demanda, recomendaciones técnicas. Cumplimiento de normativas IMO, SOLAS, IEC 60092.
 - **Tipo de profesionales:** Ingenieros eléctricos marinos.

- **Observación Técnica y Económica:** El costo de **B/.18,000.00** es **excesivo**. Un análisis, aunque técnico y especializado, puede ser realizado por un ingeniero eléctrico marítimo en 5 a 10 horas. Con una tarifa profesional elevada (ej., \$250.00 USD/hora), el costo oscilaría entre \$1,250.00 y \$2,500.00 USD.
- **Valor de Referencia de Mercado:** **B/.3,500.00 – B/.6,000.00** en Panamá/América Central. En Norteamérica/Europa, entre **B/.5,000.00 – B/.12,000.00**.
- **FASE 1.3: Confección del libro de estabilidad para la instalación de grúas en la cubierta, requerido para la instalación de las grúas sobre la cubierta**
 - **Costo Licitación (UMIP): B/.17,500.00**
 - **Significado:** Actualización del **documento oficial de estabilidad** del buque, crucial tras la adición de peso en altura (grúas) para mantener la flotación y estabilidad segura. Requiere aprobación de sociedad de clasificación y autoridad marítima.
 - **Características:** Documento técnico-legalmente vinculante, esencial para la seguridad operacional. Debe ser preciso y cumplir con normativas internacionales (SOLAS).
 - **Cómo se realizan los trabajos:** Recálculo de parámetros de estabilidad con nuevas cargas, desarrollo de escenarios de carga, elaboración del nuevo Libro de Estabilidad y proceso de aprobación por sociedad de clasificación.
 - **Tipo de profesionales:** Arquitectos navales, ingenieros navales (especializados en estabilidad), inspectores de sociedades de clasificación.
 - **Observación Técnica y Económica:** El costo de **B/.17,500.00** es **desproporcionado**. La realización de una prueba de inclinación (fundamental para la actualización) y la subsiguiente elaboración del documento no suelen alcanzar estas cifras en el mercado.
 - **Valor de Referencia de Mercado:** **B/.4,500.00 – B/.9,000.00** en Panamá/América Central. En Norteamérica/Europa, entre **B/.10,000.00 – B/.25,000.00**.

FASE 2: Montaje de una grúa tipo pescante de brazo abatible por gravedad Tipo A para utilizarlo y operarlo con un bote salvavidas totalmente cerrado Tipo C.

Costo Licitación (UMIP): B/.60,000.00

- **Significado:** Montaje físico de la grúa tipo pescante de brazo abatible por gravedad (Tipo A) para el bote salvavidas totalmente cerrado (Tipo C).
- **Características:** Trabajos de soldadura estructural, mecánica de precisión, conexiones eléctricas y aseguramiento. Requiere grúas auxiliares.
- **Cómo se realizan los trabajos:** Preparación del área, alineación y fijación de la base a la cubierta (soldadura/anclajes), montaje de brazos y componentes, conexión eléctrica y panel de control. Uso de equipos de elevación y herramientas especializadas.
- **Tipo de profesionales:** Soldadores navales certificados, mecánicos navales, electricistas marinos, montadores, supervisores de obra.
- **Observación Técnica y Económica:** Un costo de **B/.60,000.00** únicamente por el montaje de una grúa es **extraordinariamente elevado** y supera los rangos máximos de mercado en todas las regiones. Incluso considerando complejidades logísticas o refuerzos estructurales importantes, este monto es injustificable para la labor de

instalación. El costo de una grúa de este tipo (equipo + instalación) suele variar entre B/.60,000.00 y B/.90,000.00 en total, no solo el montaje.

- **Valor de Referencia de Mercado (solo instalación de grúa):** B/.10,000.00 – B/.30,000.00 en Panamá/América Central. En Norteamérica/Europa, entre B/.20,000.00 – B/.54,000.00.

FASE 3: Montaje de una grúa tipo pescante de bote de rescate de un solo brazo Tipo B. SINGLE ARM BOAT RAFT DAVIT. Para ser usado con dos botes de rescate rápido.

Costo Licitación (UMIP): B/.60,000.00

- **Significado:** Montaje físico de la grúa tipo pescante de un solo brazo (Tipo B – Single Arm Boat/Raft Davit) para dos botes de rescate rápido (Tipo D) y un bote de rescate estándar.
- **Características:** Similar a la Fase 2, adaptada al diseño de grúa de un solo brazo y el manejo de múltiples botes.
- **Cómo se realizan los trabajos:** Proceso similar a la Fase 2: preparación, fijación estructural, montaje de componentes y conexiones, con especial atención a la capacidad de manejo de múltiples botes.
- **Tipo de profesionales:** Soldadores, mecánicos, electricistas, montadores, supervisores.
- **Observación Técnica y Económica:** El costo de B/.60,000.00 por el montaje de esta grúa es igualmente **excepcionalmente alto**, por las mismas razones expuestas en la Fase 2. La cotización de \$68,000.00 B/.mencionada en el documento para la instalación de dos grúas, resalta la desproporción del costo actual.
- **Valor de Referencia de Mercado (solo instalación):** B/.10,000.00 – B/.35,000.00 en Panamá/América Central. En Norteamérica/Europa, entre B/.20,000.00 – B/.60,000.00.

FASE 4: Prueba de Funcionamiento, ajustes, calibración del equipo y puesta en marcha del sistema instalado de las grúas y el bote salvavidas y los botes de rescate.

Costo Licitación (UMIP): B/.42,000.00

- **Significado:** Verificación exhaustiva de que las grúas y sistemas de botes funcionan correctamente, cumplen especificaciones y normativas de seguridad.
- **Características:** Pruebas estáticas y dinámicas con cargas, verificación de sistemas eléctricos y de control, calibración de sensores y puesta en marcha final. Cumplimiento estricto de SOLAS, IMO.
- **Cómo se realizan los trabajos:** Pruebas de carga con pesos certificados (bolsas de agua), verificación de liberación, frenos, interruptores, controles. Ajuste de parámetros, calibración y documentación de pruebas para certificación.
- **Tipo de profesionales:** Ingenieros de pruebas y puesta en marcha, técnicos de instrumentación y control, inspectores de sociedades de clasificación, personal certificado en pruebas de carga, electricistas marinos.
- **Observación Técnica y Económica:** El costo de B/.42,000.00 para esta fase (para dos sistemas de grúas) es **significativamente alto** para América Central y del Sur (B/.12,000.00 – B/.36,000.00). Si bien está dentro del rango para mercados más desarrollados, su posición en el extremo superior levanta interrogantes para el contexto panameño. Podría justificarse solo si incluye certificaciones muy especializadas o la movilización de expertos internacionales a costos premium.

- **Valor de Referencia de Mercado (para 2 sistemas): B/.12,000.00 – B/.20,000.00 en Panamá/América Central. En Norteamérica/Europa, entre B/.16,000.00 – B/.65,000.00.**

FASE 5: Entrenamiento en la operación y mantenimiento preventivo y correctivo de las dos grúas instaladas además de las operaciones de los botes salvavidas totalmente cerrados Tipo C bote de rescate rápido y bote de rescate estándar.

Costo Licitación (UMIP): B/.37,000.00

- **Significado:** Capacitación del personal del buque para operar de manera segura y eficiente las nuevas grúas y botes, y para realizar el mantenimiento preventivo y correctivo.
- **Características:** Formación teórica y práctica, cubriendo procedimientos de emergencia, seguridad, uso correcto, identificación de fallas, mantenimiento. Debe cumplir estándares STCW.
- **Cómo se realizan los trabajos:** Sesiones de aula y prácticas a bordo utilizando los equipos instalados. Cobertura de manuales, listas de verificación, procedimientos de lanzamiento/recuperación, mantenimiento diario, semanal, anual y documentación.
- **Tipo de profesionales:** Instructores marítimos certificados, técnicos de mantenimiento con experiencia en equipos específicos, especialistas en seguridad marítima.
- **Observación Técnica y Económica:** El costo de **B/.37,000.00** para el entrenamiento es **extremadamente alto y supera drásticamente los rangos máximos estimados para todas las regiones**, incluyendo Norteamérica y Europa. Un entrenamiento de esta magnitud solo sería concebible si se trata de un programa muy extenso, para un número muy elevado de personal (decenas), o impartido por expertos de élite mundial con tarifas exorbitantes que no son comunes para este tipo de capacitación. Esto indica un **sobrecosto muy sustancial**.
- **Valor de Referencia de Mercado (sesión a bordo para varios tripulantes):** **B/.2,000.00 – B/.6,000.00 en Panamá/América Central. En Norteamérica/Europa, entre B/.6,500.00 – B/.21,700.00.**

Resumen de Costos por Fase y Comparativa Final

<i>Fase del Proyecto</i>	<i>Costo Licitación (UMIP)</i>	<i>Rango Estimado (América del Norte)</i>	<i>Rango Estimado (América Central del Sur Panamá)</i>	<i>Rango Estimado (Europa)</i>
Fase 1: Ingeniería y Análisis	B/.51,000.00	B/.42,000	B/.16,000.00	B/.51,000 -
Fase 2: Instalación Grúa A	B/.60,000.00	B/.15,000 B/.40,000	B/.20,000.00	B/.20,000 - B/.54,000
Fase 3: Instalación Grúa B	B/.60,000.00	B/.15,000 B/.45,000	B/.23,000.00	B/.20,000 - B/.60,000
Fase 4: Pruebas y Puesta en Marcha	B/.42,000.00	B/.16,000 B/.50,000	B/.11,000.00	B/.19,400 - B/.65,000
Fase5: Entrenamiento	B/.37,000.00	B/.5,000 B/.15,000	B/.4,000.00	B/.6,500 - B/.21,700

TOTAL LICITACIÓN	B/.250,000.00	B/.108,000	B/.74,000.00	B/.116,900	-
		B/.335,000		B/.430,700	

Nota sobre los costos:

- Los rangos de América del Norte y Europa reflejan mercados con altos costos laborales y de especialistas, así como infraestructura avanzada.
- Los rangos de América Central y del Sur reflejan costos laborales generalmente más bajos, aunque la disponibilidad de especialistas o equipos específicos puede elevar puntualmente los precios.

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES AMPLIADAS

El análisis detallado de los costos por fase en la licitación del "Servicio de ensamblaje, instalación, puesta en marcha y entrenamiento de grúas para botes de rescate y salvavidas del Buque Escuela Atlas III" revela un patrón consistente de **sobrecostos significativos** en comparación con los valores de mercado en todas las regiones, y de manera más acentuada en la propia región de Panamá.

Hallazgos Clave de Sobrecosto:

1. **Ingeniería (Fase 1 - B/.51,000.00):** Si bien en el rango de los mercados más caros, es un costo **alto** para Panamá, donde los costos laborales son generalmente más bajos. Los precios detallados para cada sub-fase de ingeniería también muestran un sobreprecio individual significativo. **Costo promedio del mercado panameño es: B/.16,000.00**
2. **Instalación de Grúas (Fases 2 y 3 - B/.120,000.00):** Este es, sin duda, el punto más crítico. El costo de \$60,000.00 por la instalación de CADA grúa es **extremadamente elevado** y excede de forma desproporcionada los rangos máximos de mercado en todas las regiones analizadas. Es inusual que la instalación de una grúa cueste más que la propia grúa en sí o represente una fracción tan grande del costo total del equipo más el servicio. **Costo promedio del mercado panameño es: B/.43,000.00**
3. **Pruebas y Puesta en Marcha (Fase 4 - B/.42,000.00):** Aunque dentro del rango de mercados desarrollados, es un costo **elevado** para la región y para dos sistemas. La diferencia con el rango de América Central y del Sur es notable. **Costo promedio del mercado panameño es: B/.11,000.00**
4. **Entrenamiento (Fase 5 - B/.37,000.00):** El costo para la capacitación es **masivamente inflado**. Supera los rangos más altos en los mercados más caros (Norteamérica y Europa) por un margen considerable. Un entrenamiento de esta naturaleza no debería costar ni remotamente esta cifra, salvo circunstancias muy excepcionales que no se desprenden del pliego. **Costo promedio del mercado panameño es: B/.6,000.00**

Implicaciones de la Adjudicación Directa:

La decisión de **adjudicar directamente a la empresa J.A.M. Marine Dockyard S.A., por \$250,000.00**, sin una aparente competencia o justificación de precios, es un factor agravante. La falta de transparencia y la limitación de la competencia en un proyecto con costos tan cuestionables comprometen gravemente los principios de eficiencia y probidad en la gestión pública.

Recomendaciones Ampliadas para la Auditoría Forense:

En vista de los hallazgos detallados, se reitera y amplía la solicitud a la Contraloría General de la República para que se ordene una **auditoría forense técnica y financiera especializada** sobre este proceso licitatorio. Dicha auditoría deberá:

1. **Desglose Detallado de Presupuesto:**

- Exigir a la empresa adjudicataria (**J.A.M. Marine Dockyard S.A.**) un desglose pormenorizado de cada partida de costos dentro de cada fase (materiales, horas-hombre, equipos, subcontratistas, margen de beneficio, etc.).
- Verificar si los materiales o equipos utilizados (si aplican) fueron adquiridos a precios de mercado razonables.

2. **Verificación de Alcance vs. Costo:**

- Evaluar si el alcance real de los trabajos realizados o a realizar, según lo establecido en el pliego de cargos y en el contrato, justifica los montos adjudicados, especialmente en las Fases de Instalación (2 y 3) y Entrenamiento (Fase 5).
- Determinar si hubo requerimientos técnicos o logísticos excepcionales que pudieran justificar los costos elevados, y si estos fueron debidamente documentados y aprobados.

3. **Análisis Comparativo Exhaustivo de Mercado:**

- Obtener cotizaciones y referencias de precios de al menos dos o tres proveedores internacionales y regionales (Panamá, Colombia, Costa Rica, México, etc.) para servicios idénticos o muy similares (ingeniería naval, instalación de grúas marinas, pruebas de carga y calibración, entrenamiento en equipos específicos).
- Considerar la posibilidad de que se haya incluido el costo de adquisición de las grúas dentro de los montos de instalación, lo cual debería ser aclarado y justificado.

4. **Revisión del Proceso de Adjudicación:**

- Investigar las razones exactas por las cuales se declaró desierto el renglón cero y se procedió a una adjudicación directa para el renglón uno, en contravención aparente de los principios de competencia.
- Determinar si hubo contacto previo o negociaciones con la empresa J.A.M. Marine Dockyard S.A. antes de la adjudicación directa.
- Evaluar la idoneidad y capacidad real de la empresa adjudicataria para realizar este tipo específico de servicios, más allá de sus especialidades declaradas en reparaciones generales y desguace.

5. **Responsabilidades y Sanciones:**

- Identificar las responsabilidades administrativas, civiles o penales de los funcionarios involucrados en la aprobación de estos costos y en el proceso de adjudicación.
- Establecer si hubo un daño al patrimonio público y determinar las acciones para su recuperación.

El análisis técnico y económico realizado sobre los servicios y costos vinculados al proceso en cuestión, cuyo monto total ascendió a **B/.250,000.00**, revela que el resultado comparativo —basado en el desglose detallado de los servicios realmente requeridos— asciende a aproximadamente **B/.74,000.00**. Esta cifra representa apenas **B/.8,000.00** por encima de la cotización inicial presentada por el proveedor que suministró las grúas, quien incluyó en su propuesta todos los servicios contemplados en las distintas fases del proyecto.

La diferencia total entre el monto adjudicado y el costo real estimado es de aproximadamente **B/.176,000.00**, lo cual representa un sobrecosto significativo que debe ser objeto de revisión y verificación por parte de las autoridades competentes. Este hallazgo amerita una auditoría

forense urgente por parte de la **Contraloría General de la República**, a fin de **determinar con precisión el destino de los fondos públicos involucrados y esclarecer posibles desviaciones en la administración de recursos.**

Este hecho **pone en evidencia un posible sobrecosto** de aproximadamente **B/.176,000.00**, lo cual constituye un indicio claro de irregularidades administrativas y financieras.

En virtud de lo anterior, se hace imperativo que la **Contraloría General de la República** practique, con carácter **urgente**, una **auditoría forense** al proceso de licitación y ejecución del contrato, con el fin de **determinar con precisión el destino y posible desvío de los fondos públicos involucrados.**

Adicionalmente, es necesario investigar las razones por las cuales no se detuvo el proceso de licitación, a pesar de que la empresa no cumplió con el punto número 7 del pliego de cargos, el cual exigía que cada uno de los costos fuera detallado y acompañado de su respectivo precio. Este requisito fundamental no fue cumplido durante el proceso de licitación, lo que debió ser motivo suficiente para su exclusión o para la suspensión del procedimiento.

SEÑOR CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA, adjuntamos a este informe los siguientes documentos relacionados con la Licitación Pública **NO. 2023-1-91-0-08-LP-006580**:

1. Pliego de cargos y especificaciones técnicas de la licitación pública **NO. 2023-1-91-0-08-LP-006580**
2. Documento adicional denominado "Pliego de cargos" (sin número).
3. Desglose de precios entregado el 5 de mayo de 2023, firmado por el señor Alejandro Villarreal, con cédula 8-706-1071, representante legal de la empresa **J J.A.M. Marine Dockyard S.A.**
4. Orden de compra firmada por el rector de la UMIP Víctor Luna Barahona.
5. Documento corregido denominado "Orden de proceder".
6. Orden de trabajo o cronograma de actividades, firmada por el representante legal de la empresa **J.A.M. Marine Dockyard S.A.**
7. Carta de compromiso de planos de la empresa **J.A.M. Marine Dockyard S.A.**
8. Carta de garantía de servicio, emitida por la empresa **J.A.M. Marine Dockyard S.A.**
9. Informe del acto público.
10. Acta de reunión previa y de homologación.
11. Resolución de adjudicación.

Esta auditoría es fundamental para garantizar la transparencia, la eficiencia y el uso adecuado de los fondos públicos en un proyecto de vital importancia para la seguridad y la formación marítima del país, como lo es el Buque Escuela Atlas III. La integridad de la gestión pública debe ser prioritaria en todas las circunstancias.

Atentamente,


CAPITÁN MANUEL MARINO

Ced: 1-700-1787

Presidente Grupo ProDefensa UMIP y Miembro Activo de la Asociación Panameña de Oficiales del Marina

manmarino@hotmail.com

Cel: 6952-0203