

## ACP entregó propuesta

Tras completar un complejo proceso de estudios, la ACP presentó al Órgano Ejecutivo la propuesta para ampliar el Canal mediante un Tercer Juego de Esclusas, lo cual se cumplió en un acto que contó con una amplia representación de la sociedad nacional. Tras su consideración, el Ejecutivo cursará el proyecto a la Asamblea Nacional la cual convocará el referéndum correspondiente.. ♦ 3

RW-Presidencia



### Transparencia ante todo



Los trabajos se registrarán mediante el sistema de fiscalización y rendición de cuentas de la ACP

PAG>11

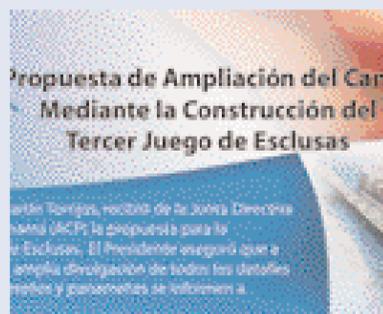
### Demanda en crecimiento



Elemento clave a considerar en la propuesta de ampliación del Canal.

PAG>10

### Propuesta de ampliación



Resumen de la propuesta presentada a los panameños para su análisis.

PAG>5

**2**  
complejos de esclusas incluye la propuesta de ampliación del Canal de Panamá.

**CORRESPONDENCIA**

12 de abril de 2006

A través de la presente, reconocemos y agradecemos la gran colaboración comunitaria y humanitaria recibida de parte de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), a través de su persona y del personal de la sección del Atlántico, diligentemente coordinado por el Ing. Jorge E. Vásquez y el señor Aurelio Becerra.

El trabajo de reemplazar los vitrales rotos en los ventanales del edificio penal y reparar las goteras del techo en la sección de India, de la Cárcel Judicial en el Complejo Penitenciario Nueva Esperanza se llevó a cabo de manera excelente. El personal de la ACP mostró siempre una colaboración extraordinaria, haciendo sentir su espíritu humanitario y solidario.

Por lo cual, lo felicitamos. Debemos recordarle que: ¡Unidos, se alcanzan las metas!

P. Alan McLellan, C.M.  
Capellán  
Diócesis de Colón-Kuna Yala  
Pastoral Penitenciaria

**La foto**

Armando De Gracia



Panamexas interesadas en la propuesta de ampliación del Canal

**De la Administración**

**El Canal del siglo XXI**

La transferencia del Canal a los panameños en Diciembre de 1999, selló la lucha generacional que comenzó el mismo año de 1903 y abrió un nuevo capítulo en la historia patria: La historia del Canal en manos panameñas. Hoy, con la presentación de la Propuesta de Ampliación mediante el Tercer Juego de Esclusas, le damos un nuevo sentido a la soberanía conquistada, porque la base y sustento de dicha propuesta es el garantizar aportes crecientes al Tesoro Nacional que harán posible mejores días para todos los panameños. Esta propuesta quiere mantener la competitividad del Canal y el valor de la ruta marítima de Panamá y su proyección en la economía nacional a la vez que garantizar un servicio adecuado para la industria marítima y sus nuevas exigencias. El debate que ahora se inicia estará respaldado por el profundo compromiso de la más amplia divulgación por parte de la ACP. Nadie sobra y nadie puede excusarse de dicho debate. El mismo ha de ser honesto, sin banderías políticas ni de intereses particulares, porque desde la cima del Ancón nos contemplan aquellos que ofrendaron sus vidas en favor de la soberanía conquistada, desde la esperanza de que sabríamos honrar su legado. Lo que estamos por decidir los panameños de hoy, sin intromisión de nadie, es el Canal del siglo XXI, en prosperidad y orgullo nacional para nosotros y las futuras generaciones.

*Esta propuesta quiere mantener la competitividad del Canal y el valor de la ruta marítima de Panamá*

*Panamá*



**JUNTA DIRECTIVA**

**Ricaurte Vásquez M.**  
Presidente

**Adolfo Ahumada**  
Eloy Alfaro  
**Norberto R. Delgado D.**  
**Antonio Domínguez A.**  
**Mario Galindo H.**  
**Guillermo Quijano Jr.**  
**Eduardo Quirós**  
**Alfredo Ramírez Jr.**  
**Abel Rodríguez C.**  
**Roberto R. Roy**

**Alberto Alemán Zubieta**  
Administrador  
**Manuel E. Benítez**  
Subadministrador  
**Stanley Muschett I.**  
Gerente de Administración Ejecutiva

**Fernán Molinos D.**  
Gerente de Comunicación y Medios  
**Maricarmen Sarsanedas**  
Jefa de Información  
**Myrna A. Iglesias**  
Producción  
**Redacción**  
Ariyuri Mantovani  
Octavio Colindres  
Julieta Rovi  
Maricarmen de Ameglio



**Monumento a Los Mártires del 9 de enero de 1964**  
Horario de visitas: 24 horas - Centro de Capacitación Ascanio Arosemena

**Premio Obra Excelsa - SPIA 2002**

# Oportunidad histórica

Proyecto de ampliación del Canal ofrece oportunidad al país para romper la barrera del subdesarrollo.

Jennifer Pérez y Vicente Barletta

El presidente de la República, Martín Torrijos recibió oficialmente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) la propuesta de ampliación de la vía interoceánica mediante el proyecto del Tercer Juego de Esclusas, comprometiéndose a iniciar un amplio proceso de divulgación y debate que será definido en un referéndum nacional.

Torrijos recaló la oportunidad que tienen todos los panameños como dueños y accionistas del Canal de decidir sobre el futuro de nuestro mayor activo.

En un acto histórico que tuvo como escenario el Teatro Anayansi del Centro de Convenciones Atlapa, el presidente Torrijos recibió la propuesta preparada por la ACP de manos del presidente de su Junta Directiva, Ricaurte Vásquez.

“Ahora somos soberanos para tomar una decisión propia y responsable. Hoy es sólo el interés de los panameños lo que debe guiar las decisiones sobre el Canal”, declaró el Mandatario, recordando que por primera vez no hay fuerzas externas que se antepongan a los intereses de los panameños.

El anuncio oficial congregó representantes de la sociedad panameña: dirigentes de partidos políticos, ex presidentes de la República, empresarios, trabajadores, campesinos, estudiantes, representantes del cuerpo diplomático y los medios de comunicación que brindaron una amplia cobertura al evento.

“La junta directiva de la ACP concluyó que el proyecto es necesario, conveniente, económicamente rentable y recomienda su ejecución”, manifestó Vásquez acompañado de los otros 10 miembros de la Junta Directiva y del administrador de la vía, Alberto Alemán Zubieta.

El administrador de la ACP detalló al país los aspectos de capacidad, demanda, costos, financiamiento, ingeniería de las esclusas y otros temas técnicos que respaldan la propuesta de ampliación de la ruta interoceánica. Precisó que el Canal opera en la actualidad muy cerca de su capacidad máxima, la cual alcanzará entre los años 2009 y 2012.

Explicó que el proyecto de ampliación consiste en un programa integral de obras que tiene su eje principal en la construcción de un Tercer Juego de Esclusas lo que aumentará la capacidad del Canal y facilitará el mantenimiento de las



RW-Presidencia

Arriba, el Presidente de la República da inicio al proceso de divulgación de la propuesta de ampliación del Canal. El presidente de la Junta Directiva del Canal, Ricaurte Vásquez (centro) hace entrega de la propuesta al Presidente Torrijos. Observa la escena el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta.



instalaciones actuales.

Por su parte, el presidente Torrijos recaló que la obra será autofinanciable, es decir que será pagada por los usuarios del Canal y no con los impuestos de los panameños.

De igual forma, los aportes hechos por la ACP al Tesoro Nacional se mantendrán y aumentarán progresivamente.

También, el financiamiento del proyecto será adquirido por la ACP y no por el Gobierno, garantizando que no se endeudará al país.

En su discurso, Torrijos aseguró que no habrá embalses por la construcción de un tercer juego de esclusas que signifiquen el desplazamiento de comunidades

campesinas en los alrededores de la Cuenca.

Además, informó que promoverá la derogación de la Ley 44 del 31 de agosto de 1999, que creó la Cuenca Occidental canalera, mediante un proyecto de ley que será elevado a la Asamblea Nacional.

## Detalles del proyecto

Las nuevas esclusas, que se construirían en Miraflores (Pacífico) y Gatún (Atlántico), tendrían una dimensión de 427 metros de largo, 55 metros de ancho y 18.3 de profundidad. También dispondrían de tinas de reutilización de agua que requerirían de 7% menos agua que las esclusas actuales para transitar las embarcaciones.

Alemán Zubieta dejó claro que la operación del Canal existente no sería afectada durante la construcción del Tercer Juego de Esclusas en caso de aprobarse su ejecución en un referéndum y que la obra es “viable técnica, financiera y ambientalmente”.

Para tranquilidad de los habitantes de la Costa Abajo de Colón, el administrador anunció que al final de los trabajos de ampliación se iniciaría la construcción de un “cruce permanente” en ese sector.

## Financiamiento

El costo del proyecto de ampliación se ha estimado en B/. 5,250 millones, con la inclusión de gastos de contingencia, imprevistos y cálculos de inflación durante el periodo de construcción que se extendería por ocho años.

También aclaró que el proyecto es “autofinanciable y no endeudará al país” porque el Estado panameño no serviría de garante soberano sobre las deudas que adquiriera la ACP para ejecutar los trabajos. Se tiene estimado la necesidad de B/. 2,300 millones en financiamiento externo interino para sufragar los picos de construcción entre 2009 y 2011. Los estudios arrojaron que la inversión y los financiamientos se recuperarán en un máximo de 10 años.

“Los fondos serán obtenidos de los peajes que genera el Canal y serán la fuente para el pago de todas las inversiones y de los financiamientos que al efecto se contraigan”, subrayó.

## Decisión histórica

Torrijos recordó que durante 92 años, el Canal ha funcionado como una de las obras de ingeniería más eficientes y como ruta segura para el tránsito rápido de mercancías, sin embargo, hoy enfrenta el desafío de ampliar su capacidad para atender el crecimiento comercial y las nuevas tendencias de la industria marítima.

El Mandatario comparó el Canal con el petróleo como un recurso natural.

“Así como el petróleo sin explotar carece de valor, y para extraerlo hay que invertir en infraestructura, el Canal requiere ampliar su capacidad para absorber la demanda creciente de carga y así, generar más riqueza para los panameños”, expresó.

En ese sentido, advirtió que si no afrontamos el reto de ampliar y mejorar la capacidad de nuestro Canal, nos arriesgamos a perder competencia y abrirle paso a nuevas rutas que reemplacen la nuestra.

El proyecto de ampliación deberá ser presentado ante la Asamblea Nacional para su aprobación y luego llevado a referéndum.

Durante el desarrollo de la obra (2007-2014) se espera un impacto económico de 40.000 nuevos empleos, de los cuales 7.000 estarían directamente ligados a los trabajos de construcción.

Se prevé que el tercer juego de esclusas se inauguraría en el 2014, 100 años después que el vapor Ancón hiciera el primer tránsito por las aguas del Canal.

# La historia a nuestro favor

Rodolfo Sabonge  
Director de Planificación Corporativa  
y Mercadeo

Desde la puesta en vigencia de los tratados del Canal, el primero de octubre de 1979, hasta el 31 de diciembre de 1999, los panameños nos hemos referido a ese período como el período de transición del Canal. Veinte años de transición, que fueron posibles gracias a las luchas generacionales y a la sangre derramada por nuestros mártires, y que culminaron con la transferencia ordenada del Canal a la República de Panamá. Lo que ha pasado desapercibido, es que el primero de enero del año 2000 se inició una segunda transición de la operación canalera mucho más trascendental para los panameños: la transición de un Canal Pro-Mundi Beneficio a un Canal que además de servir al mundo, sirve e incorpora plenamente a Panamá y a todos los panameños, al generar mayores beneficios para la nación y promover su competitividad e importancia relativa en el movimiento del comercio marítimo mundial.

Un logro importante de esa primera transición fue la conformación del marco legal que iba a regir al Canal bajo administración panameña. Este proceso inició a principio de los años 90 y culminó en 1999, e incluyó la aprobación del Título Constitucional sobre el Canal, la Ley Orgánica y los reglamentos, los cuales han servido de base para que la nueva institución pudiera funcionar tal y como lo venía haciendo la entidad bajo administración norteamericana. Este período también fue crucial para garantizar que Panamá recibiera un Canal en buenas condiciones y que se llevaran a cabo los programas de inversión que permitieran la continuidad en el reemplazo del equipo y las mejoras a las instalaciones.

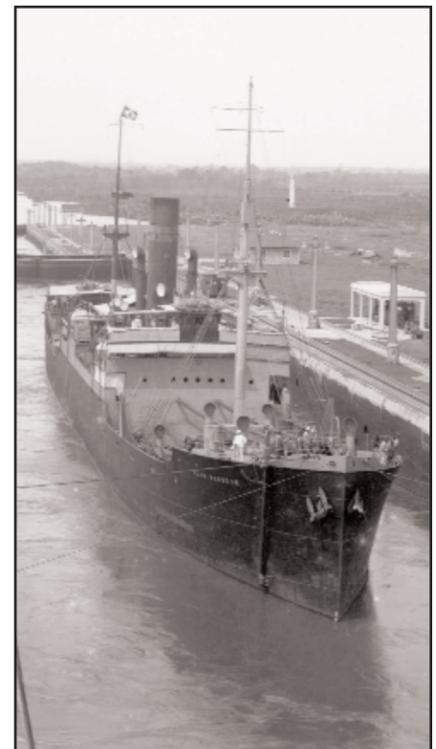
La segunda transición del Canal es un proceso que ha sido mucho más complejo que el anterior. La transformación de un Canal meramente Pro-Mundi Beneficio, a un Canal Pro-Panamá al servicio del comercio internacional, ha representado varios retos importantes. A lo externo, el primer reto que enfrentó la ACP, y que ha sido clave para garantizar la viabilidad del negocio, fue el de desarrollar la confianza por parte de los usuarios al comprobar al mundo que los panameños podíamos administrar y operar el Canal igual o mejor que los norteamericanos. La comunidad marítima internacional ha reconocido el éxito logrado por Panamá, y como muestra de esta credibilidad está el hecho de que las líneas navieras han decidido aumentar el uso del Canal a corto y mediano plazo.

Otro reto fundamental en la transformación a un Canal Pro-Panamá fue el de desarrollar un conocimiento profundo del mercado, de la competencia, de los impulsores y de la elasticidad de la demanda, conocimiento que resulta fundamental en la toma de decisiones de negocios.

Otro pilar de la transformación ha sido la racionalización del gasto y el cambio cultural que este nuevo enfoque requiere, de una organización



Construcción de esclusas de Miraflores



orientada a gastar un presupuesto, a una organización orientada a administrar eficientemente los recursos con el objetivo de lograr el mayor beneficio para el pueblo panameño mediante mayores aportes al Estado. Además, en esta fase, el Canal adecuó su organización para asumir de manera efectiva la responsabilidad de administrar y conservar el ambiente de la Cuenca del Canal y su recurso hídrico, pilar fundamental de las operaciones.

Finalmente, el último pilar de esta segunda transición ha sido el proceso de planificación a futuro, mediante el desarrollo de un plan maestro al año 2025 que garantice el desarrollo sostenible del negocio y el máximo

beneficio para los panameños, de la posición geográfica del país, a mediano y largo plazo.

Esta segunda transición ha logrado resultados financieros importantes para el país, y ha sentado las bases para que el conglomerado marítimo panameño pueda continuar generando beneficios económicos y sociales de manera creciente y sostenible.

#### Plan Maestro al 2025

Quizás el paso más importante a futuro, ha sido la realización de los estudios que le permiten ahora a la ACP presentar a la sociedad panameña un Plan Maestro que garantice el desar-

rollo sostenible del Canal y nos permita a los panameños obtener el mayor beneficio de la privilegiada posición geográfica de nuestro país.

La segunda transición todavía no ha terminado, y la misma concluirá en el momento en que se realice el referéndum sobre la posible ampliación del Canal. En ese momento iniciará la tercera transición en la que, dependiendo del resultado del referéndum, el Canal deberá ajustarse a los nuevos retos que impondrá dicha decisión.

La lucha generacional no terminó con la transferencia del Canal a manos panameñas, todo lo contrario, es una carrera de relevos y le corresponde a esta generación hacer valer la posición estratégica de Panamá, ahora totalmente en manos panameñas, para beneficio de todos los panameños. En sentido figurado, es una carrera de resistencia; pero lo importante que debemos comprender es, que lo que nos unió en el pasado, es lo mismo que nos une en el presente y nos unirá en el futuro, la búsqueda de un Panamá mejor, en el que todos puedan beneficiarse de sus riquezas.

## Propuesta de Ampliación del Canal Mediante la Construcción del Tercer Juego de Esclusas

El presidente de la República, Martín Torrijos, recibió de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) la propuesta para la construcción del Tercer Juego de Esclusas. El Presidente aseguró que a partir de la fecha se iniciará una amplia divulgación de todos los detalles del proyecto para que los panameños y panameñas se informen a profundidad.



### El proyecto consiste de tres componentes principales:

- 1 La construcción de dos complejos de esclusas (uno en el Atlántico y otro en el Pacífico) de tres niveles cada uno, con tinajas de reutilización de agua;
- 2 La construcción de cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes y;
- 3 La profundización de los cauces de navegación existentes y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

### Ubicación del Proyecto de Tercer Juego de Esclusas



### Un proyecto ambientalmente responsable

El proyecto del tercer juego de esclusas no incluye embalses.

Tanto las tinajas de reutilización de agua como los proyectos de ensanches y profundización de los cauces y elevación del nivel del lago Gatún, garantizan suficiente agua para el consumo de la población y el funcionamiento de Canal.

Combinados, estos proyectos permitirán utilizar al máximo el agua de la región oriental de la cuenca, al aumentar la cantidad de agua que puede almacenar el lago Gatún.

Gracias a la utilización de la tecnología más eficiente en el uso del agua y al aprovechamiento del agua de la región oriental, el tercer juego de esclusas no requerirá de nuevos embalses.

pago de cualquier financiamiento que se necesite para la ejecución de la obra. El Estado no garantizará ni avalará los financiamientos de la ACP, y los mismos no serán parte de la deuda soberana del Estado.

### Beneficios al país

#### Antes de la construcción del tercer juego de esclusas:

El proyecto del tercer juego de esclusas irá acompañado de un programa de capacitación técnica y artesanal para garantizar que los panameños estaremos capacitados para aprovechar los puestos de trabajo que se generarán directa e indirectamente como resultado de la obra.

#### Durante la construcción del tercer juego de esclusas:

Se generarán más de 40,000 empleos directos e indirectos durante el periodo de construcción, entre los años 2007 y 2014. En el pico de la construcción se requerirán de entre 6,500 y 7,000 trabajadores directamente involucrados en las actividades de construcción.

Durante el periodo de construcción el proyecto producirá un auge en actividades como la

construcción, el suministro de alimentos, el hospedaje, las telecomunicaciones, el transporte urbano y pesado, y la venta de materiales y suministros, entre muchas otras.

La economía del país recibirá el beneficio de más de B/. 2,500 millones en inversiones diferentes.

#### Cuando comience a funcionar el tercer juego de esclusas:

Panamá se consolidará como país líder en conectividad, logística y transporte internacional debido a la gran diversidad de actividades económicas estimuladas por la ampliación, tales como el desarrollo de los puertos, los servicios de logística, las comunicaciones, los servicios financieros, la reexportación y la manufactura liviana.

En sus primeros 11 años de operación, el Canal ampliado aportará al Tesoro Nacional B/. 8,500 millones adicionales a los que aportaría si el Canal no se ampliase.

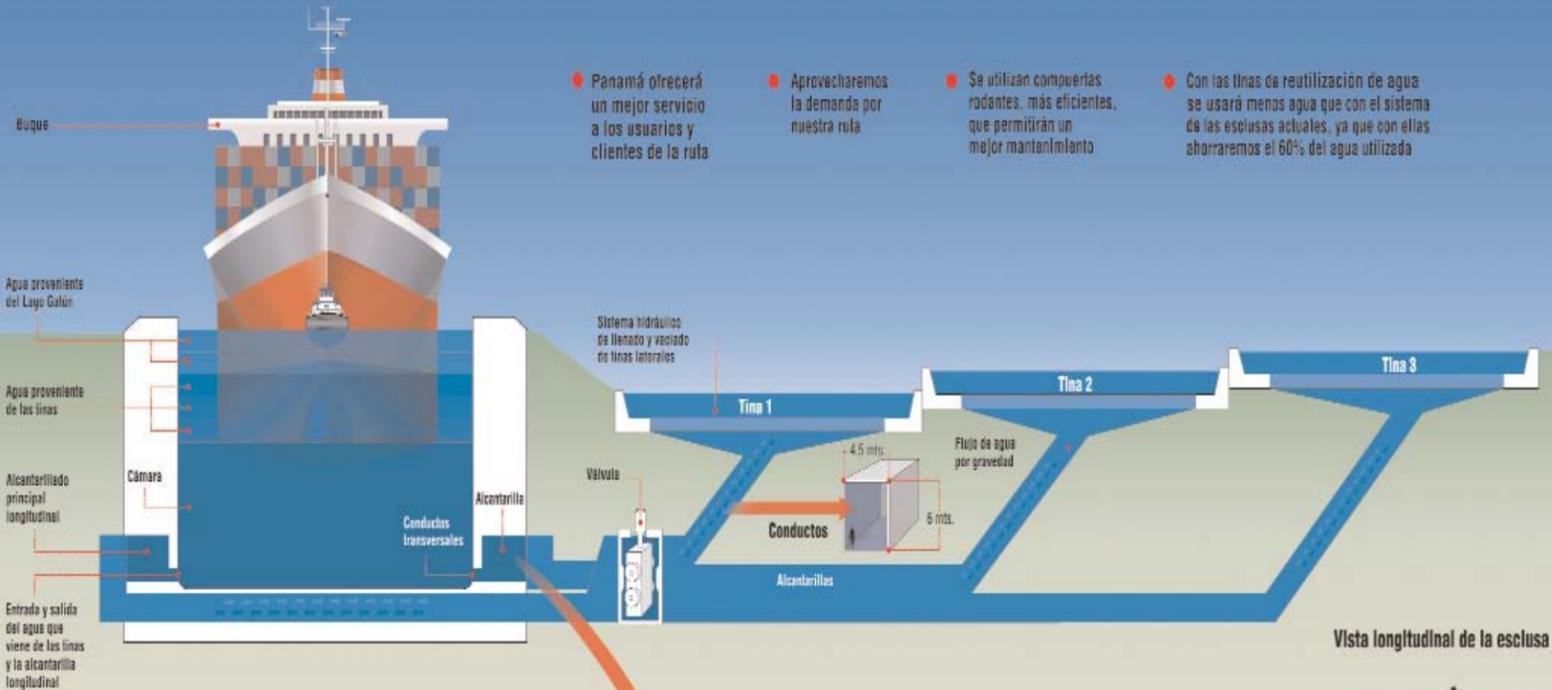
El incremento de la actividad económica producto de la ampliación causará la generación de unos 250,000 puestos de trabajo adicionales para el año 2025, contribuyendo a la reducción del desempleo y del empleo de subsistencia, y al aumento del empleo formal.

### Financiamiento

El programa de ampliación es autofinanciable, y no endeudará al país. Los fondos para la construcción del tercer juego de esclusas serán obtenidos mediante aumentos de peajes. Los peajes serán la fuente para el pago de todos los costos del tercer juego de esclusas, y para el

# Tercer Juego de Esclusas

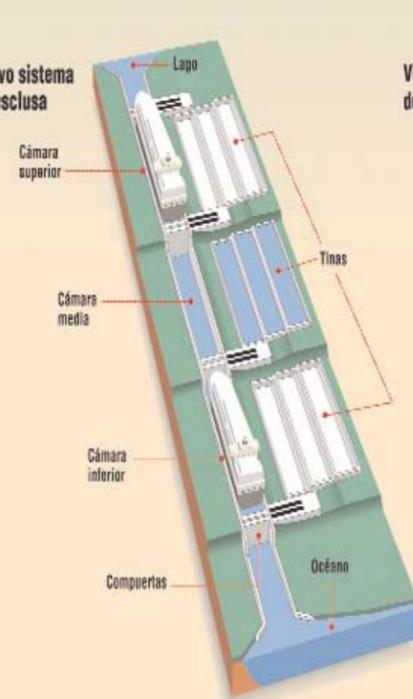
- Panamá ofrecerá un mejor servicio a los usuarios y clientes de la ruta
- Aprovecharemos la demanda por nuestra ruta
- Se utilizan compuertas rodantes, más eficientes, que permitirán un mejor mantenimiento
- Con las tinas de reutilización de agua se usará menos agua que con el sistema de las esclusas actuales, ya que con ellas ahorraremos el 60% del agua utilizada



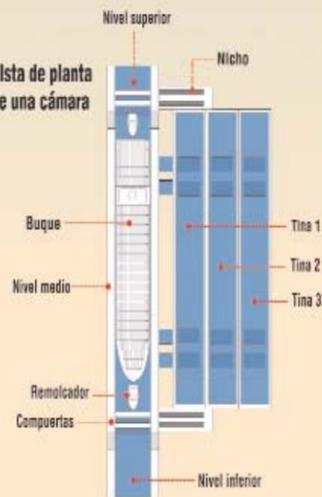
Vista interior de la alcantarilla



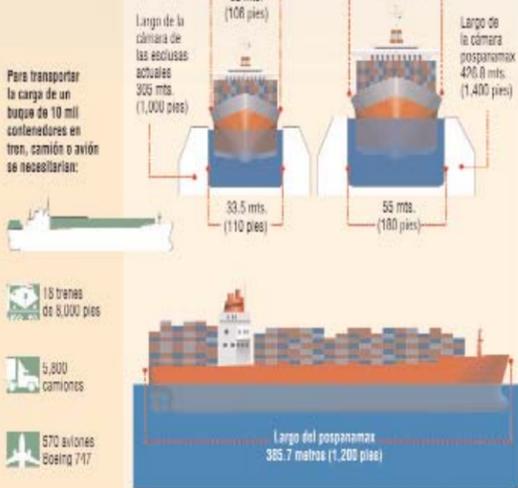
Nuevo sistema de esclusa



Vista de planta de una cámara



## Actuales esclusas Nuevas esclusas



## Gira Informativa Nacional de la Autoridad del Canal de Panamá

La Autoridad del Canal de Panamá, en cumplimiento de su disposición de divulgar ampliamente la propuesta para ampliar el Canal de Panamá mediante la construcción del tercer juego de esclusas, desarrollará un programa de giras nacionales que abarcarán todo el territorio panameño. Las primeras presentaciones de esta gira se detallan a continuación:

### 3 de mayo

Bocas del Toro  
 Coclé  
 Colón  
 Chiriquí  
 Darién  
 Herrera  
 Los Santos  
 Panamá  
 Veraguas  
 Kuna Yala  
 Emberá  
 Ngöbe-Buglé

### 4 de mayo

Bocas del Toro  
 Coclé  
 Colón  
 Chiriquí  
 Darién  
 Herrera  
 Los Santos  
 Panamá  
 Veraguas  
 Kuna Yala

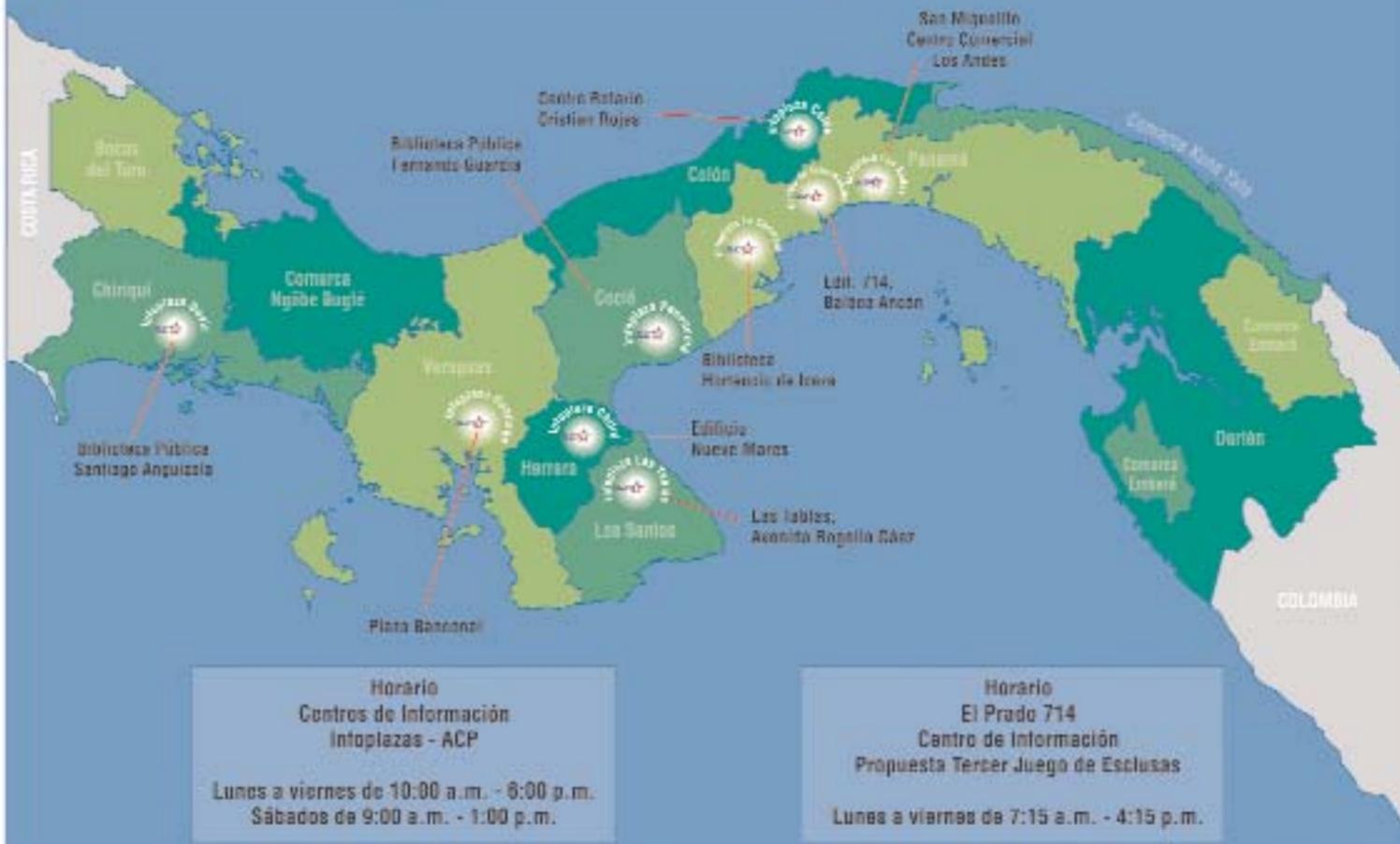
### 5 de mayo

Bocas del Toro  
 Coclé  
 Colón  
 Chiriquí  
 Darién  
 Herrera  
 Los Santos  
 Panamá  
 Veraguas

## Centros de información

La Autoridad del Canal de Panamá, cumpliendo con la responsabilidad de informar a los panameños acerca de lo relacionado con el Canal de Panamá, ha puesto a disposición de todos los ciudadanos una red de centros de información a través del territorio nacional. Los Centros de información-Infoplazas ACP tienen el objetivo de acercar el Canal de Panamá a la comunidad. Desde sus instalaciones se podrá tener acceso al material pertinente de la Propuesta de Ampliación.

Además, la ACP ha establecido un Centro de Información de la Propuesta del Tercer Juego de Esclusas ubicado en Balboa, en la avenida Paseo del Prado, edificio 714, donde los visitantes podrán consultar los estudios que sirvieron de base para el plan maestro y la propuesta de ampliación de capacidad del Canal. El centro cuenta con cuatro salas dotadas con computadoras; una de lectura y una de proyección audiovisual con capacidad para 25 personas.



**Horario**  
 Centros de Información  
 Infoplazas - ACP  
 Lunes a viernes de 10:00 a.m. - 6:00 p.m.  
 Sábados de 9:00 a.m. - 1:00 p.m.

**Horario**  
 El Prado 714  
 Centro de Información  
 Propuesta Tercer Juego de Esclusas  
 Lunes a viernes de 7:15 a.m. - 4:15 p.m.

# Capacidad: reto para el Canal



Ariyuri Him de Mantovani  
[amantovani@pancanal.com](mailto:amantovani@pancanal.com)

Dada la importancia del momento histórico que vive nuestro país, el Faro entrevistó al ingeniero Jorge Luis Quijano, director de Operaciones Marítimas para conocer más sobre el estado actual de la operación de la vía y de qué manera se trabaja para seguir siendo una ruta de preferencia para el comercio marítimo mundial.

¿Se dice que el Canal está operando casi al máximo de su capacidad, nos podría explicar qué significa esto?

Primero es importante definir lo que es la capacidad del Canal. Esta es la cantidad de la demanda en toneladas CPSUAB (medida del Canal que se utiliza para cobrar los peajes) que el Canal puede manejar de manera sostenible durante el año ofreciendo niveles de servicios competitivos. En las últimas semanas se ha experimentado un aumento sustancial de la demanda de servicio por la vía. Cada día transitan entre 38 y 40 buques, eso teniendo en cuenta que se está maximizando la utilización de todos los recursos, equipos e infraestructura (esclusas, estación de amarre de Cucaracha, boyas de amarre del lago Miraflores, remolcadores, pasacables, prácticos, y otro personal de operaciones) disponibles.

Los pronósticos indican que existe una demanda creciente y robusta que prefiere la ruta por el Canal de Panamá. Sin embargo para poder mantenernos competitivos y responder con acierto a la demanda que se anticipa, tenemos que dotar al Canal con capacidad adicional.

**¿Cuándo el Canal actual llega a su máxima capacidad?**

Luego de completar todos los proyectos de capacidad ya en ejecución, el Canal podrá atender un total de aproximadamente unos 330-340 millones de toneladas CP-SUAB. En base a los pronósticos de demanda esto pudiera ocurrir entre el año 2009 y el 2012.

Ese es el reto que tenemos en los próximos años. Hemos visto como el Canal ha aumentado significativamente la cantidad de toneladas CPSUAB que pasan por la vía. El año pasado el aumento que se dio fue del 5%. Sin embargo, es importante resaltar que los buques en servicios de líneas (aquellos que operan en itinerarios establecidos-pasajeros, portacontenedores y portavehículos) han ido aumentando su presencia en

nuestra vía hasta alcanzar un 51% de las toneladas en el 2005. Los clientes que operan estos servicios requieren que sus buques transiten el día que ellos escogen. Para esto ellos requieren de que el Canal tenga suficiente capacidad para garantizarles un paso expedito (menos de 24 horas entre tiempo de espera y tránsito). En este sentido estos buques utilizan el sistema de reservación de tránsitos del Canal, alcanzando hasta el 98% de buques que transitan con cupos reservados. Por tal razón, en la actualidad los 24 cupos de reservación disponibles se están colocando al 100% y existen un gran número de solicitudes de reservaciones diarias que no podemos satisfacer.

A esto debemos añadir que se ha registrado en los tránsitos en el Canal una migración en el uso de buques más pequeños hacia buques Panamax, o sea los de mayor tamaño que pueden transitar por nuestra vía, lo que nos lleva más rápido a alcanzar la máxima capacidad de tránsito.

**¿Cuál sería entonces el reto del Canal para mantenerse competitivo?**

Al llegar a su máxima capacidad se estancará el crecimiento del Canal al no poder atender la demanda en volumen y calidad de servicio y no podrá seguir aumentando sus aportes al país.

El reto a corto plazo para el Canal será garantizar un servicio competitivo y a tiempo más allá del año 2012.

En tal sentido el Canal requiere de una estrategia de ampliación de capacidad que le garantice un aumento en la participación en el mercado marítimo relevante y que también le permita realizar de manera efectiva los trabajos de mantenimiento a sus infraestructuras de casi un siglo sin desmejorar la calidad del servicio a nuestros clientes.

La ampliación de la capacidad del Canal mediante un tercer juego de esclusas permitirá atender la demanda pronosticada más allá del año 2025 y también nos dará la oportunidad de llevar a cabo los trabajos de mantenimientos mayores a las esclusas cónsonos con su edad. Mientras más se demore el inicio de la construcción del tercer juego de esclusas, más difícil será mantener la competitividad de la vía. Los retrasos de tránsito extremos le aumentarán los costos a nuestros clientes significativamente lo que los forzarán a buscar otras rutas y adecuar su flota con buques dimensionados para ellas.

**¿El Canal actual seguirá operando igual mientras se construya el tercer juego de esclusas?**

En efecto el Canal de Panamá continuará operando de manera ininterrumpida mientras se este llevando a cabo los trabajos de ampliación. Una buena parte de los trabajos de la ampliación se llevarán a cabo fuera de los cauces actuales del Canal. Los trabajos de ensanche y profundización de los cauces actuales se ejecutarán en total coordinación con las operaciones del Canal como ha sido la práctica en el pasado con este tipo de proyecto, virtualmente eliminando así cualquier impacto en la actividad de tránsito.

**¿Es seguro el tránsito de buques apoyados con remolcadores?**

Este tipo de operación se hace en otras esclusas del mundo, que fueron construidas para operar de esa manera. Durante los últimos dos años hemos efectuados varias pruebas de esclusajes con remolcadores en las Esclusas de Gatún y Miraflores algunos durante trabajos de reemplazo de los rieles de las locomotoras, con resultados positivos. También es importante señalar que los nuevos diseños de remolcadores tienen mucha mayor potencia y maniobrabilidad la que permite una asistencia efectiva a buques pospanamax durante sus esclusajes en las nuevas esclusas.

¿Qué debe ser lo más importante a considerar en el Canal?

Lo más importante en estos momentos es atender adecuadamente la demanda creciente. El segmento de portacontenedores ha generado al mes de marzo del 2006 el 45% de los ingresos del Canal. Este segmento ha expresado su intención de añadir siete servicios semanales adicionales a través del Canal durante los próximos 12 meses. Cada servicio representa 104 tránsitos anuales que requieren de un servicio expedito. De no poder servir con calidad todos los buques en un servicio, la naviera pudiera retirar el servicio entero lo que representaría un pérdida de ingresos en el orden de los B/. 20 a B/. 25 millones anuales (dependiendo del tamaño de buques operando en el servicio). Por esta razón es importante completar a tiempo todos los proyectos de capacidad que se están ejecutando. Obviamente que a más largo plazo se requerirá de la ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas para poder atender la demanda que se ha pronosticado y así poder seguir aportándole beneficios al país de manera creciente.

# Demanda seguirá creciendo

Redacción de El Faro  
aep-ed@pancanal.com

La demanda es uno de los elementos sobre los cuales se basa la propuesta de ampliación del Canal. Una gran porción del comercio mundial se mueve por mar y en contenedores.

Ese mercado está creciendo, y está empujando a que existan mayor cantidad de buques con más rutas para distribuir la gran cantidad de mercancías que se movilizan de un puerto a otro.

Una de las rutas utilizadas por estos buques es el Canal de Panamá y esos buques que se mueven de un puerto a otro representan la demanda.

El director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Rodolfo Sabonge, ha analizado estas tendencias del mercado acompañado por su equipo de trabajo y explica los aspectos medulares sobre los cuales se basa la propuesta presentada por la ACP al Gobierno Nacional.

## ¿Los estudios de mercado que hizo la ACP justifican la ampliación del Canal?

Lo que justifica la ampliación del Canal es la combinación de los estudios de demanda y los de capacidad. La demanda ha evolucionado en el sentido de que en los últimos cinco años se ha duplicado el tonelaje de buques portacontenedores que pasan por el Canal.

Los estudios de demanda indican que esta tendencia va a continuar a mediano y largo plazo.

El crecimiento en este segmento es muy bueno para Panamá y para todo el sector marítimo panameño. Pero si el Canal no cuenta con suficiente capacidad para hacerle frente a la demanda, el tonelaje y el tráfico no podrán continuar creciendo y por ende los beneficios que genera el Canal habrán llegado a su límite. El sueño de los panameños de lograr maximizar los beneficios de nuestra privilegiada posición geográfica no podrán concretarse.

## ¿La ampliación será solo para uso de los buques pospanamax?

No, el problema de capacidad del Canal requiere de una solución independientemente del tamaño del buque. La decisión de ampliar el Canal debe verse en función de la necesidad de capacidad para atender la demanda creciente. El tamaño de la esclusa es un subproducto de haber decidido primero que es necesario ampliar. La decisión sobre el tamaño de la esclusa vino posteriormente.

## ¿La ampliación no compite con el proyecto de un megapuerto?

No, ambos proyectos son complementarios, en la medida en que el flujo de contenedores pueda continuar creciendo por el Canal las actividades de trasbordo se van a beneficiar. La pregunta que se hacen los operadores portuarios es qué ocurrirá con el mercado de trasbordo si



*Pero si el Canal no cuenta con suficiente capacidad ...el sueño de los panameños de lograr maximizar los beneficios de nuestra privilegiada posición geográfica no podrán concretarse.*

el Canal se queda sin capacidad y el flujo de contenedores por Panamá deja de crecer por las limitaciones del Canal.

## ¿Qué dicen los usuarios sobre el tema de la ampliación del Canal?

Enviarían más buques por el Canal si hay un tercer juego de esclusas?

Debemos recordar que la industria del transporte depende directamente del comercio. Por eso cuando se pronostican los requerimientos de transporte primero se analizan los flujos comerciales. En el caso de la ruta por Panamá, debemos reconocer que la globalización nos brinda una tremenda oportunidad pues Panamá

esta en una de las rutas principales de comercio. Las navieras ya han respondido al crecimiento de la demanda colocando buques cada vez más grandes por esta ruta. El riesgo de Panamá está en no contar con suficiente capacidad para asimilar el crecimiento de la demanda. La ampliación del Canal permite que el tráfico por el Canal continúe creciendo lo que mantiene el valor de la ruta para los usuarios.

## ¿Contra quién compite el Canal de Panamá?

El Canal de Panamá es una ruta que acorta tiempo y costo en el transporte de mercancía. La competencia del Canal de Panamá son las rutas alternas que pudieran llegar a ser más competitivas que la nuestra. Una forma en que las rutas alternas pueden llegar a ser más competitivas que la nuestra es mediante el deterioro de nuestro servicio. En la medida en que se congestiona el Canal los buques tienen que esperar, lo que nos hace perder las ventajas que pudiéramos tener sobre rutas alternas.

## ¿Puede el ferrocarril servir para el transporte de carga del Pacífico al Atlántico y viceversa que no puede transportarse por el Canal?

Es importante anotar que el transporte marítimo es el más barato de todos. Cualquier combinación que requiera mover la carga y transportarla por tierra para nuevamente colocarla en otro buque encarece el servicio y nos saca de competencia con las rutas marítimas alternas.

## ¿Si se ampliara el Canal pero también se construyera en México el sistema ferroviario y portuario para competir con el Canal de Panamá, qué ventajas tendría nuestro país? ¿Seguiría llegando más carga al Canal de Panamá?

Tomando en consideración lo dicho anteriormente, ningún sistema ferroviario y portuario es competencia para una ruta totalmente marítima.

## ¿Qué indican sus estudios de demanda en relación al futuro de la vía acuática en los próximos 10 ó 15 años?

La demanda por esta ruta continuara creciendo principalmente en el segmento de carga contenerizada. Este segmento es importantísimo para el Canal y para el país pues de él depende la conectividad de Panamá y su potencial de desarrollo como centro logístico y de distribución internacional. El futuro del país como centro de comercio, más que como ruta de transporte, depende de que este segmento pueda continuar creciendo. Mientras más rutas conecten en Panamá, más valor tiene la ruta y más oportunidades pueden crear en términos de otras actividades. De ahí que la ampliación del Canal nos brinda a los panameños el potencial llevar el país a un nuevo nivel de desarrollo y crecimiento económico y social.

# Garantizada la transparencia

Redacción de El Faro  
aep-ed@pancanal.com

Los contratos y licitaciones que se generen durante la ampliación del Canal de Panamá estarán bajo el sistema de fiscalización y rendición de cuentas con que se rige actualmente la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

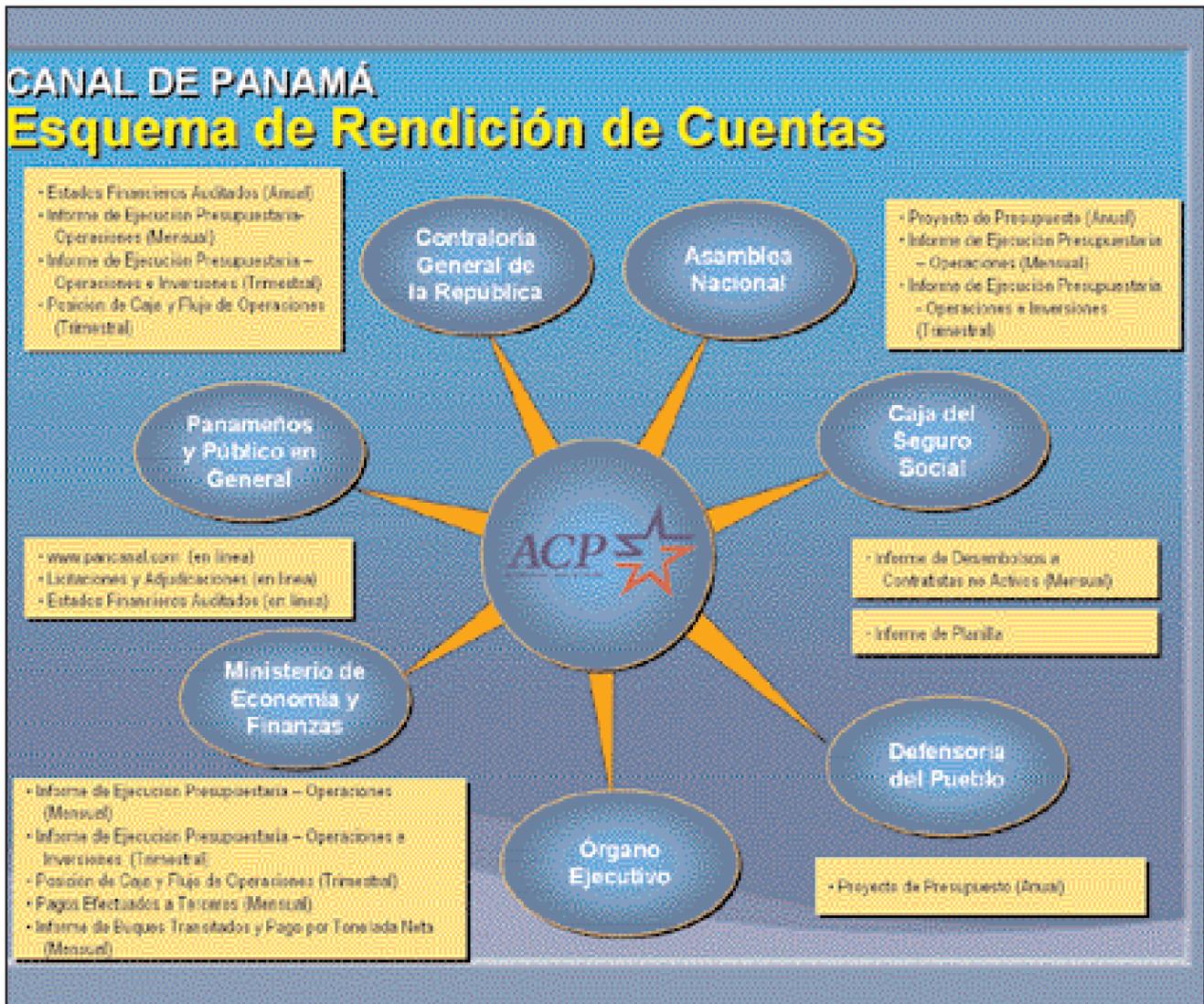
La ACP somete anualmente ante el Órgano Ejecutivo y la Asamblea Nacional su proyecto de presupuesto de operaciones e inversiones. Adicionalmente presenta a la Asamblea un informe mensual de ejecución presupuestaria sobre sus operaciones y un informe trimestral que incluye la ejecución presupuestaria de sus operaciones e inversiones.

Cada mes la ACP presenta a la Caja de Seguro Social un informe mensual de desembolsos a contratistas no activos y ha puesto a disposición del público su informe de planilla en el nodo de Transparencia de la Defensoría del Pueblo.

La organización también presenta informes mensuales y trimestrales relacionados con la ejecución presupuestaria de sus operaciones e inversiones, los pagos efectuados a terceros y un informe de buques transitados y pago por tonelada neta al Ministerio de Economía y Finanzas.

Anualmente la ACP presenta ante la Contraloría General de la República sus Estados Financieros auditados, y mensual y trimestralmente un informe de ejecución presupuestaria y de operaciones, así como de posición de caja y flujo de operaciones.

Para el público en general, la ACP



cuenta con un sitio en Internet (www.pancanal.com) en donde se pueden conocer desde su historia y operaciones hasta sus planes de inversión. En este sitio web también se pueden encontrar las licitaciones y

adjudicaciones públicas y los Estados Financieros Auditados.

De cara a la ampliación del Canal de Panamá, la ACP ha dispuesto una oficina para que las personas interesadas puedan obtener toda la

información que deseen relacionada con la propuesta. En esta oficina se encontrarán disponibles al público los estudios que sustentan el proyecto.

# Información para el público

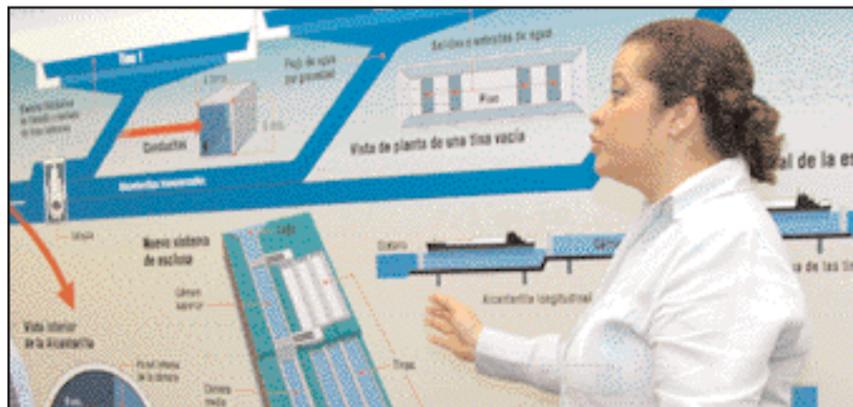
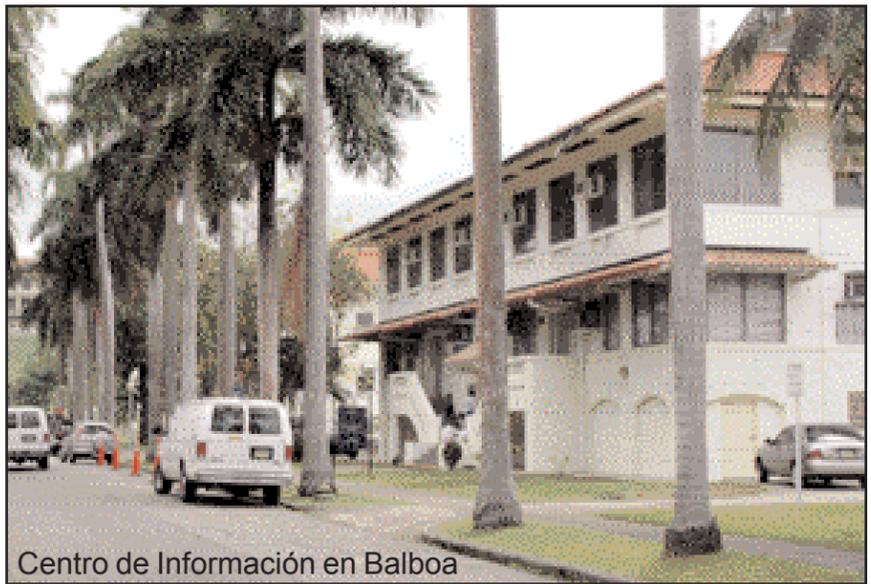
Redacción de El Faro  
aep-ed@pancanal.com

Todos los ciudadanos interesados en conocer los detalles del proyecto del Tercer Juego de Esclusas tendrán las puertas abiertas para hacerlo en el Centro de Información que dispuso la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ubicado sobre el boulevard El Prado, frente a las escalinatas del Edificio de la Administración, en el área de Balboa.

En el edificio 714 encontrarán las facilidades para revisar todos los estudios elaborados para formular la propuesta del proyecto de ampliación de la vía interoceánica.

El recinto dispone de cuatro salones equipados con computadores y acceso a Internet, un espacio para debates y un área de proyecciones donde se presentarán videos sobre la historia, operación actual y el futuro de la ruta marítima. También se apreciará el diseño de las nuevas esclusas a través de un video informativo que también explica los trabajos de modernización adelantados en el Canal, sus problemas de capacidad y la influencia de la vía en el desarrollo del sector marítimo panameño.

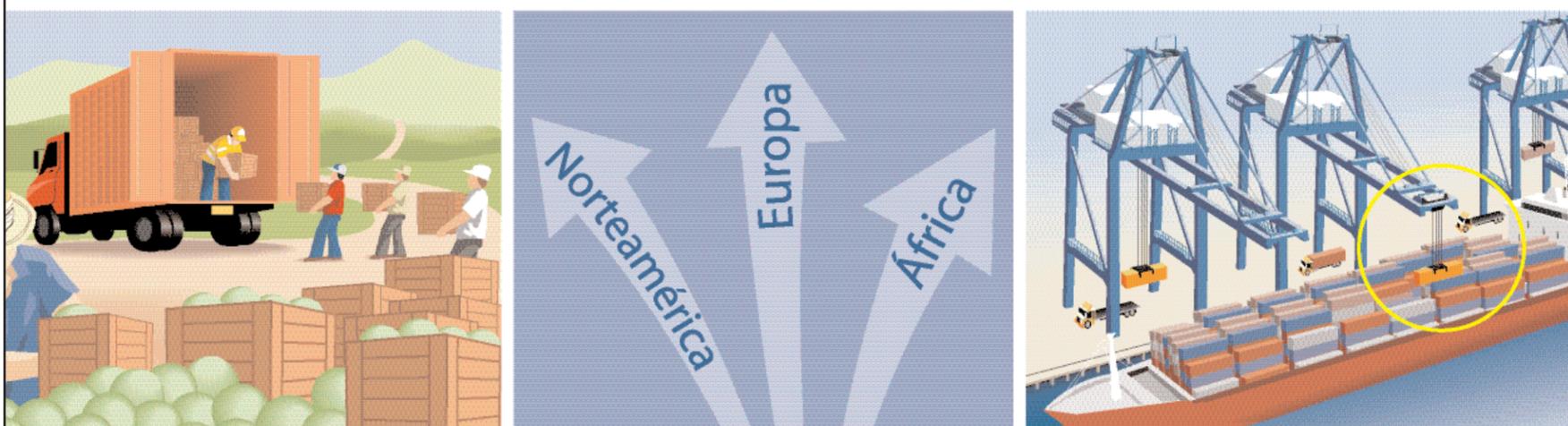
La población podrá consultar



documentos y retirar de manera gratuita folletería especializada sobre la propuesta del Tercer Juego de Esclusas.

En el resto del país, los interesados tendrán acceso al proyecto de ampliación en los Centros de Información-Infoplaza establecidos por la ACP en David, Colón, Santiago de Veraguas, Las Tablas, Chitré, Penonomé, San Miguelito y La Chorrera.

# Así nos beneficia el Canal



**1** En diferentes partes del país, los trabajadores empacan el producto y lo colocan en los contenedores que han llegado hasta la finca.

**3** El camión llega al puerto y una grúa toma el contenedor y lo coloca en uno de los buques.



Un camión transporta el contenedor hacia el puerto.

Océano Pacífico

COLOMBIA



**4** El contenedor lleno de productos panameños es llevado a cualquiera de los mercados conectados con el Canal.





**el canal 10**  
**TV al día**

El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de  
**TODOS LOS PANAMENOS**

 <p>FETV, Canal 5 Sábados 7:30 p.m.</p>	<p>Telemetro, Canal 13 Domingos 9:00 a.m.</p>	<p>RTVC, Canal 11 Domingos 11:00 a.m.</p>	<p>Horizonte Visión Domingos 9:20 p.m. Miércoles (r) 6:00 p.m.</p>
---	---	---	--

