

El agua está garantizada

En cumplimiento con lo establecido en su Ley Orgánica, el proyecto de ampliación del Canal propuesto por la ACP garantiza el abastecimiento de agua para la población de manera prioritaria, y para el funcionamiento de la vía acuática. ♦12

Néstor Ayala



Con la comunidad veraguense



Junta Directiva de la ACP explica el proyecto de ampliación del Canal

PAG>3

Competitividad de la ruta panameña



Entre B/.30,000 y B/.50,000 cuesta a un barco cada día de espera para transitar el Canal de Panamá.

PAG>6-7

Un proyecto responsable



El impacto ambiental del proyecto de ampliación es mitigable.

PAG>5

800-0714

es el número

telefónico

habilitado para

responder

consultas sobre el

proyecto de

ampliación.

CORRESPONDENCIA

Señores
 Autoridad del Canal
 de Panamá

Con este mensaje deseo expresar mi admiración por la posibilidad de ver las esclusas del Canal de Panamá desde el otro lado del mundo. Yo vivo en los Países Bajos en la costa noroeste, en la ciudad de Den Helder.

Trabajo en una base naval para la Armada Real de los Países Bajos como gerente de logística en el Comando de Helicópteros Marítimos. Aquí también hay mucha actividad relacionada con la industria de petróleo en mar abierto.

Ver las imágenes de buques que raras veces veo en nuestra región es muy emocionante. Les deseo a todos buena suerte. Seguiré mirándolos.

Saludos,

Roy Flem
 Den Helder, Países Bajos

La foto

Armando De Gracia



Una pareja de delfines de paseo en nuestras aguas

De la Administración

Adecuada política ambiental

Contrario a lo que pudiera pensarse, no es sino con la creación de la Autoridad del Canal de Panamá, entidad del gobierno nacional, que se inicia el desarrollo y aplicación de una seria y adecuada política ambiental en el Canal de Panamá. Han sido seis años en los que el paradigma fundamental de que la persona humana ha de ser el sujeto, centro y protagonista de toda política ambiental, ha predominado en este quehacer. Desde el temprano ejercicio cumplido con la instalación de las mesas de trabajo con los moradores de la región occidental, hasta el desarrollo de iniciativas de promoción humana en la región oriental se ha ido definiendo un nivel de participación de los moradores en la identificación de necesidades, la formulación de programas y la ejecución de planes de acción. En cumplimiento de lo que manda la Constitución y la Ley se han tomado las medidas pertinentes para salvaguardar el recurso hídrico, y la flora, fauna y el recurso humano que allí habitan han sido objeto de un estudio que nos ha permitido proteger la suerte de este patrimonio y su gente. Celo, dedicación y visión han sido las características que se reconocen y se certifican internacionalmente y que serán puestos como garantía al servicio de la propuesta de ampliación de ser aprobada ésta el próximo 22 de octubre.

La calidad y amplitud de los estudios realizados, en previsión de los estudios de impacto ambiental esenciales a la obra, han merecido la opinión de que las obras de ampliación propuestas “tendrán el mínimo impacto posible sobre el medio ambiente y las poblaciones humanas en las áreas de influencia del proyecto. La propuesta del tercer juego de esclusas incluye planes puntuales de contingencia para mitigar los posibles impactos que puedan suscitarse, particularmente la calidad del agua del Lago Gatún y la cantidad de agua requerida para operar el Canal y abastecer las poblaciones que actualmente dependen de su suministro.”

En cumplimiento de lo que manda la Constitución y la Ley se han tomado las medidas pertinentes para salvaguardar el recurso hídrico...



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



el canal 10
al día

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

FETV, Canal 5
 Sábados 7:30 p.m.

Telemetro, Canal 13
 Domingos 9:00 a.m.

SERTV, Canal 11
 Domingos 9:30 a.m.

Hosanna Visión
 Domingos 9:30 p.m.
 Miércoles (r) 5:30 p.m.



Directiva del Canal en Veraguas

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

El proceso de divulgación del proyecto de ampliación del Canal continúa en todo el país. Como parte del mismo, miembros de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, encabezados por su presidente y Ministro para Asuntos del Canal, Ricaurte Vásquez, compartieron información con la comunidad en Santiago de Veraguas. Mientras tanto, en la ciudad de David, el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, habló ante estudiantes, profesores y público en general, sobre detalles de la propuesta de ampliación.

En su participación el ministro Vásquez expuso los principales componentes del proyecto de ampliación y explicó los enunciados de la Ley 28, sobre todo en aspectos como rendición de cuentas y transparencia del proyecto.

También habló sobre la capacidad de la vía, advirtiendo que cada día aumenta la demanda y que se llegará al punto en que no se pueda cumplir con los clientes. Añadió que no se pueden hacer las esclusas más grandes, ya que esto significaría demoler las actuales esclusas, lo que significaría no recibir ingresos. Esto afectaría las finanzas de la empresa, no se podría cubrir los costos de operación, ni del proyecto y mucho menos generar ganancias al Estado.

Un interesante periodo de preguntas y respuestas siguió a la exposición con la participación de los directores Adolfo Ahumada, Mario Galindo, Alfredo Ramírez y Eduardo Quirós, siendo moderador Raúl Brostella, miembro del Equipo de Coordinación del Plan Maestro.

Sobre el financiamiento

En referencia al costo del proyecto y su financiamiento, se señaló que la

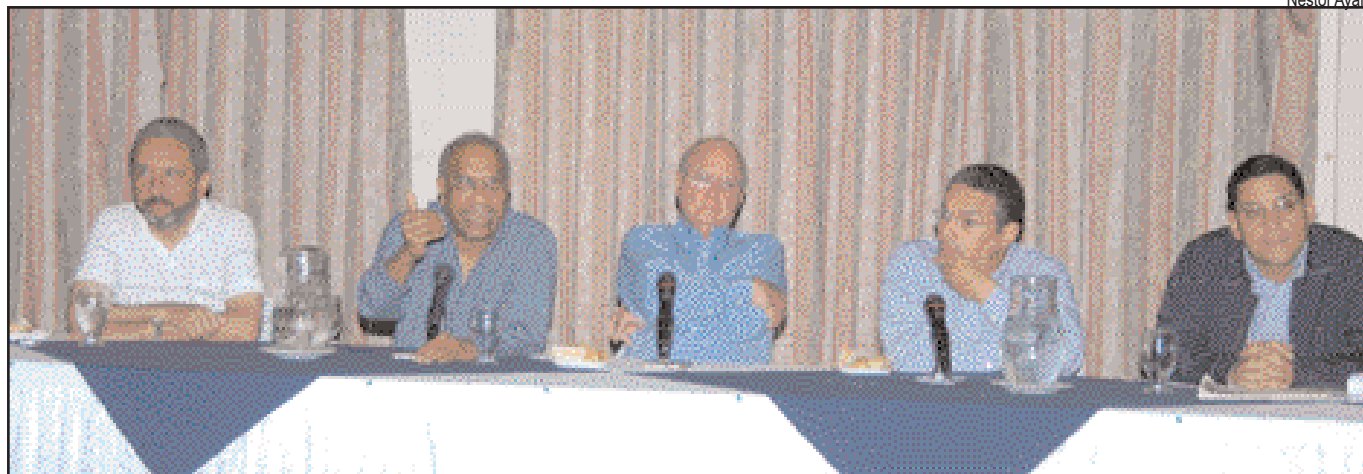
Gobierno Kuna en el Canal

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

En un hecho sin precedentes en la historia del Canal, autoridades del gobierno de la Comarca Kuna Yala visitaron el Canal de Panamá. Para muchos fue su primera vez en la vía acuática.

Las autoridades del gobierno Kuna Yala fueron recibidos en el edificio de Administración por el Subadministrador del Canal, Manuel Benítez, quien les agradeció su interés por el Canal y les invitó a aprender sobre el funcionamiento de la vía acuática y aclarar cualquier inquietud sobre el Canal.

La historia de los murales que adornan el edificio y que narran la construcción de una esclusa, la compuerta y los trabajos en el Corte les fue traducida a lengua kuna por Celia



De izquierda a derecha: Ricaurte Vásquez, presidente, y los directores Adolfo Ahumada, Mario Galindo, Alfredo Ramírez y Eduardo Quirós respondieron las preguntas de los asistentes.

Ley 28 establece que el proyecto no recibirá el aval del Estado para su financiamiento. Se explicó que aunque la ACP es parte importante del gobierno, las cuentas de la empresa canalera se manejan de manera separada. La ley también establece la creación de una Comisión Ad Hoc para fiscalizar los procesos y que cada tres meses tanto el Administrador como el Presidente de la Junta deberán comparecer ante el Consejo de Gabinete y la Asamblea Nacional para explicar los avances del mismo.

Falta de capacidad

El doctor Ahumada explicó la necesidad de hacer el proyecto en estos momentos, advirtiendo que el comercio mundial sigue creciendo y que las proyecciones así lo validan. Además se dio como ejemplo la situación del antiguo IRHE, que pudo haber invertido en más hidroeléctricas, sin embargo, los proyectos no se desarrollaron a tiempo y luego la empresa no era rentable al país. Añadió que ante la falta de capacidad, el mundo encontrará una solución, y si no lo hacemos los panameños, alguien más lo hará.

Aporte del Canal



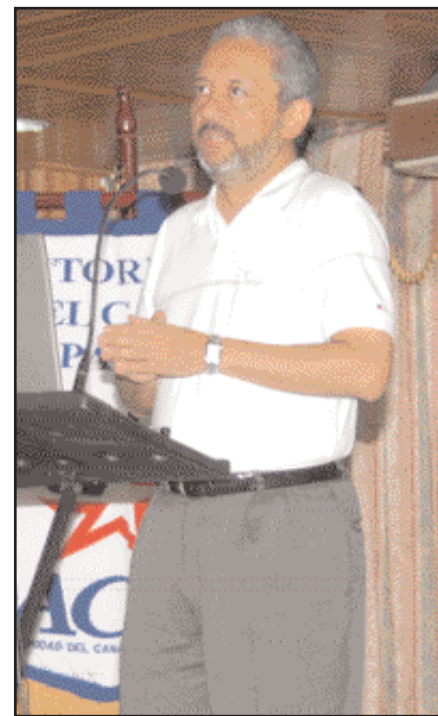
Martínez, pasacable de la División de Recursos de Tránsito del Canal. Para Celia fue motivo de orgullo compartir con su gente esta visita, además de explicarles en qué consiste su trabajo.

El grupo visitó el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena donde se les explicó cómo funciona el Canal, los cambios y logros más importantes de los últimos años y los planes futuros. También vieron el vídeo Panamá: Oportunidades y Desafíos, narrado en lengua kuna, donde se explican los componentes del proyecto de ampliación del Canal a través de un tercer juego de esclusas.

Ahumada agregó que de cada obra que ejecuta el gobierno aproximadamente un 30% de los recursos provienen del Canal. Recomendó actuar con serenidad y mantener una actitud vigilante, abierta y amplia para emitir el voto a conciencia.

Al ser preguntado sobre la comparecencia de la Junta Directiva en Santiago, el director Alfredo Ramírez indicó que "fue la Junta Directiva quién finalmente aprobó el proyecto y tenemos una responsabilidad muy especial. Queremos conocer las preocupaciones y ansiedades de las personas y tratar de explicar las virtudes del proyecto, para así contribuir con el proceso de divulgación". Para el director Eduardo Quirós "es importante que la ciudadanía sepa que el proyecto fue diseñado y elaborado por panameños y que las sesiones permitirán aclarar las dudas o inquietudes que tengan algunas personas".

La profesora Donata De Gracia sugirió que se deben destinar más fondos a la educación para que más panameños humildes puedan estudiar y prepararse para trabajar en el Canal, y agradeció que fuera la Junta Directiva la que compartiera con la



comunidad de Santiago de Veraguas la información sobre este importante proyecto.

El propósito de estas jornadas de divulgación es informar a los panameños sobre el proyecto, de manera los ciudadanos conozcan el tema, sin tener dudas y para que puedan tomar una decisión que marcará el futuro del Canal y del país.



Rafael Harris, quizás no pueda ver esta obra terminada, pero pensemos en el futuro de nuestros hijos, para el bienestar de ellos y de nuestro país".

El momento más especial fue el tránsito parcial que se realizó a través de las esclusas de Miraflores. Allí se comprende la operación del Canal y se vive la experiencia cuando el buque sube y baja al nivel del lago Gatún. El grupo se emocionó mucho en este punto, muchos nunca pensaron que verían la operación tan cerca, casi tocando los muros con sus manos.

Luego del tránsito parcial, regresaron nuevamente al Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, donde compartieron sus experiencias y emociones vividas.

Rafael Harris, Secretario General del Congreso Kuna, comentó: "Aún pienso que este es un sueño hecho realidad. Haciendo un poco de historia, en los años del trabajo de la construcción del Canal de Panamá hubo muchos muertos y también muchas enfermedades. Hoy en día me pregunto si los familiares de aquellos desaparecidos habrán gozado de ese sacrificio. En Ukupeni el señor Luis Layas compartió un poco de historia conmigo. Esperemos que esta construcción sea también de beneficio para nuestro pueblo de Kuna Yala. No le estoy hablando pensando en mí,

Proyecto conveniente y útil: NATURA

Primer comunicado de prensa de Fundación NATURA

1. Fundación NATURA, fundada en 1991, es una organización privada sin fines de lucros, administradora de fondos ambientales nacionales e Internacionales que se ha consolidado como líder en la promoción de proyectos de conservación y desarrollo sostenible y en el fortalecimiento de la conciencia ambientalista de la sociedad civil del país. Por ley, su misión está orientada a la recuperación de áreas degradadas y al apoyo económico a proyectos de desarrollo sostenible en todo el país, con especial atención a la conservación de la Cuenca Hidrográfica del Canal y a las áreas protegidas por medio del fondo FIDECO asignado a la ANAM. La Fundación es regentada por una junta de nueve síndicos, representantes de gremios y asociaciones profesionales, privadas, académicas, científicas y públicas, y forma parte del Consejo Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH), entre otras organizaciones e iniciativas de carácter conservacionista.

2. Fundación NATURA considera que el proyecto de ampliación del Canal de Panamá constituye una iniciativa de trascendental importancia para los panameños y las futuras generaciones. El proyecto tiene como objetivo garantizar la operación y competitividad futura del Canal, para contribuir a mejorar sustancialmente la situación social y económica del país dentro de

el proyecto de ampliación
del Canal es conveniente
y útil para el desarrollo de
Panamá,
es AMBIENTALMENTE
VIALE
y MITIGABLE

marco de desarrollo sostenible. Fundación NATURA reconoce el valor de los estudios serios, amplios y minuciosos realizados por la Autoridad del Canal de Panamá y expertos internacionales en las áreas que serán afectadas por el proyecto, todas las cuales corresponden a zonas previamente intervenidas con la construcción del Canal original

y con la excavación del proyecto del tercer juego de esclusas no concluido por Estados Unidos en 1939.

3. La calidad y amplitud de dichos estudios expresa una profunda preocupación por asegurar que las obras de ampliación propuestas tengan el mínimo impacto posible sobre el medio ambiente y las poblaciones humanas en las áreas de influencia del proyecto. La propuesta del tercer juego de esclusas incluye planes puntuales de contingencia para mitigar los posibles impactos que puedan suscitarse, particularmente la calidad del agua del Lago Gatún y la cantidad de agua requerida para operar el Canal y abastecer las poblaciones que actualmente dependen de su suministro.

4. Tomando en consideración lo indicado, Fundación NATURA, con la debida responsabilidad, le manifiesta al país que el proyecto de ampliación del Canal es conveniente y útil para el desarrollo de Panamá, es AMBIENTALMENTE VIALE y MITIGABLE con procedimientos y tecnologías existentes y comprobadas. Fundación NATURA reconoce que de aprobar la ciudadanía el proyecto en el Referéndum Nacional, queda pendiente un análisis más detallado de los Estudios de Impacto Ambiental, en cuyo caso ofrecerá a la ACP y ANAM su más amplia colaboración en todos aquellos temas que sean de nuestra experiencia y competencia.

Alvaro González Clare
18 de agosto de 2006

Por los tesoros de Coiba

La ACP apoyó la iniciativa de la Fundación Albatros Media, Tesoros de Coiba, cuyo objetivo principal es dar a conocer la riqueza del parque Nacional Coiba a través de una exposición fotográfica, de videos y gigantografías que fue inaugurada el 31 de agosto de 2006 en la Plaza Central de la Gran Terminal de Transporte en Albrook. Este proyecto es de gran importancia para nuestro país ya que el Parque Nacional Coiba fue declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO y su preservación dependerá mucho del conocimiento que el público tanto nacional e internacional tenga sobre el valor de las especies que allí habitan. Debido a la gran concurrencia de personas que visitan la exhibición, la ACP instaló un pequeño centro de información sobre la propuesta de ampliación para resolver cualquiera pregunta que se tenga al respecto.

Esta exhibición se mantendrá durante dos meses.



Alejandro Caballero



Un proyecto ambientalmente viable

El proyecto del tercer juego de esclusas es ambientalmente viable. El mismo se desarrollará, en su totalidad, en áreas patrimoniales de la ACP que han sido previamente intervenidas. Se ha determinado que todos los posibles impactos ambientales adversos son mitigables con procedimientos y tecnologías existentes, y no se prevén impactos adversos permanentes a la población o al ambiente.



Como toda obra de ingeniería de amplio ámbito y alcance, la construcción del tercer juego de esclusas implicaría variados efectos sobre el ambiente y el entorno social. Para la formulación de la propuesta del tercer juego de esclusas, la ACP desarrolló una gama multidisciplinaria de estudios ambientales, científicos, sociales y técnicos a nivel de reconocimiento, diagnóstico, prospección, prefactibilidad y evaluación. Los resultados de estas investigaciones fueron utilizados para evaluar y comparar las distintas opciones, determinar los posibles impactos y beneficios de cada una de ellas y para confirmar una propuesta equilibrada y ambientalmente responsable.

Flora y fauna

Las áreas donde se ubicarán las nuevas esclusas, los cauces de navegación y los sitios de depósito de material excavado, han sido afectadas por actividad humana en múltiples ocasiones desde la construcción del Canal.

La construcción de estas nuevas esclusas no afectará bosques primarios, áreas protegidas, parques nacionales o reservas forestales. Tampoco extinguirá o pondrá en peligro de extinción a ninguna especie. La mayoría de las especies que podrían ser afectadas son de amplia población y distribución en sectores aledaños, al igual que en el resto del territorio nacional.

La ACP en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente rescatará y reubicará en ecosistemas apropiados las especies silvestres antes

de que se inicien las obras de construcción. Protegerá la fauna y flora durante la construcción y dará seguimiento y sostenibilidad a las especies después de terminado el proyecto.

Calidad de agua

No se afectará la calidad del agua de los lagos Gatún y Alhajuela, ni la de sus afluentes, aún cuando el Canal y sus nuevas esclusas funcionen a su máxima capacidad. Dichos lagos conservarán su condición de agua dulce tropical con ecosistemas estables y el agua se mantendrá dentro de los niveles de calidad y estándares apropiados para ser potabilizada y consumida por la población.

En el plan de manejo ambiental que resultará del estudio de impacto ambiental del proyecto se contemplarán todas las acciones apropiadas para mantener la calidad del agua

durante la construcción del proyecto.

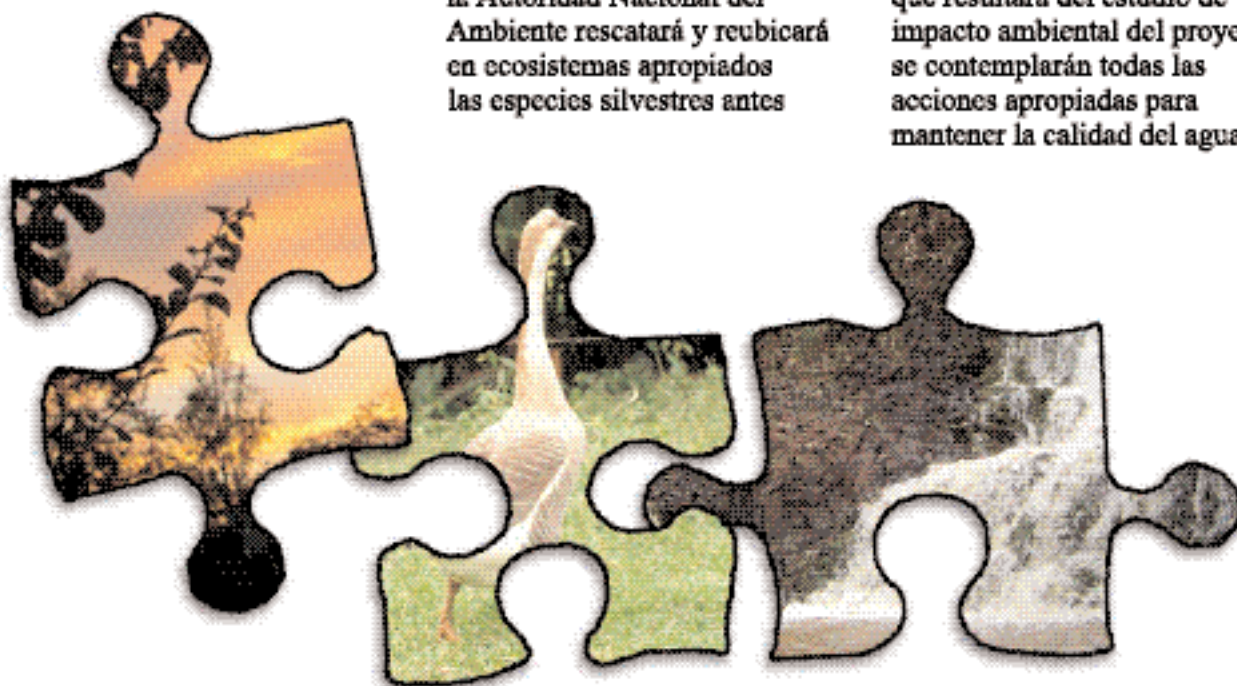
Áreas pobladas

El funcionamiento del tercer juego de esclusas no requiere embalses adicionales. Por lo tanto, no será necesario el reasentamiento de comunidades. El área de influencia directa está ubicada en su totalidad dentro de las áreas de funcionamiento del Canal, bajo la administración de la ACP.

Disposición del material de excavación

Se propone depositar el material de excavación en los sitios más cercanos a los trabajos de excavación y dragado, por el menor costo de acarreo y menor impacto ambiental que ello implica. Todos los sitios recomendados para depósito de material de excavación se encuentran dentro de las áreas operativas de la ACP y se ha determinado que en los mismos no se generarán impactos ambientales relevantes, permanentes o irreversibles.

Una vez finalizada cada etapa del proyecto, los sitios donde se haya depositado material serán reforestados y rehabilitados y la ACP dará seguimiento a la recuperación y sostenibilidad ambiental de estas áreas.



Competitividad de

*El debate sobre la propuesta de cor-
 beneficioso para Panamá, ya
 de conocer mejor nuestro
 estadounidense siempr*



Rodolfo Sabonge
 Director de Planificación Corporativa y Mercados

La política de precios incluida en la propuesta de la ACP (págs. 62-63) es una de las bases sobre las cuales está apoyada la proyección financiera del proyecto. Las preguntas -lógicas y sabias- que se hacen muchos panameños son: ¿Con el aumento de peajes que propone la ACP, estaremos sacando al Canal de competencia? ¿Son factibles esos aumentos de peajes? ¿Están dispuestos los navieros a aceptar esos aumentos? ¿Es cierto que Panamá debe pedir permiso a los Estados Unidos para aumentar los peajes?

Este es un tema muy complejo, con respuestas muy sencillas.

Antecedentes Históricos

Durante la administración estadounidense el Canal funcionó con una estructura de precios aplicada solamente para recuperar costos de operación, administración, mantenimiento y mejoras. Bajo esta política de precios, los peajes nunca tomaron en consideración el valor de la ruta, es decir, mientras el comercio y la industria marítima evolucionaban como un gran negocio -beneficiándose de un Canal pro mundi beneficio- la ruta por Panamá se administraba como una empresa de utilidad pública.

Cuando los panameños nos encargamos de la administración, cambiamos el modelo de una empresa de utilidad pública a un modelo de negocio rentable, maximizando así el significado social y económico del Canal.

Valor de la Ruta

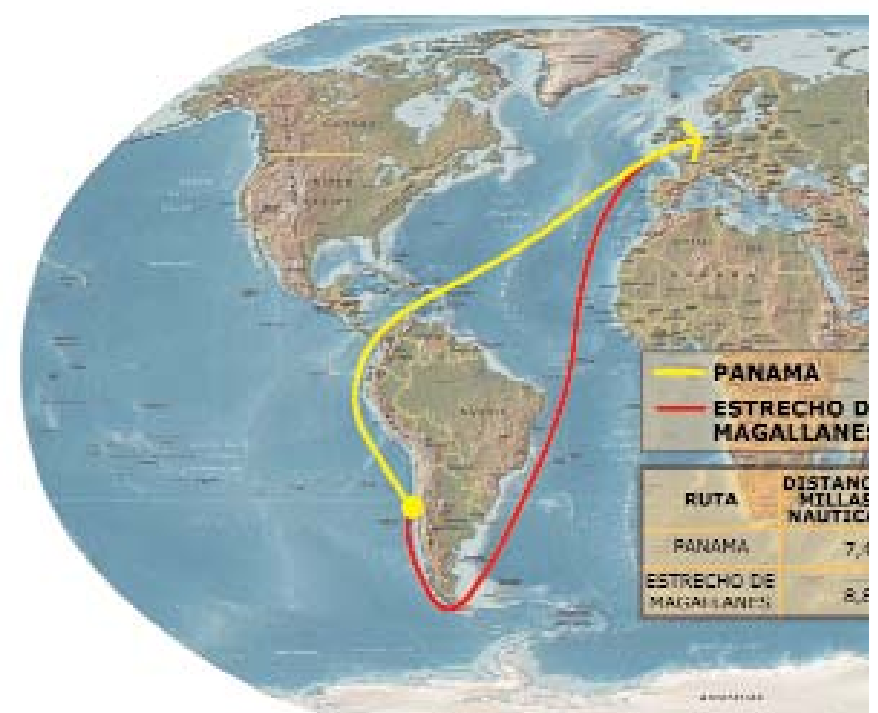
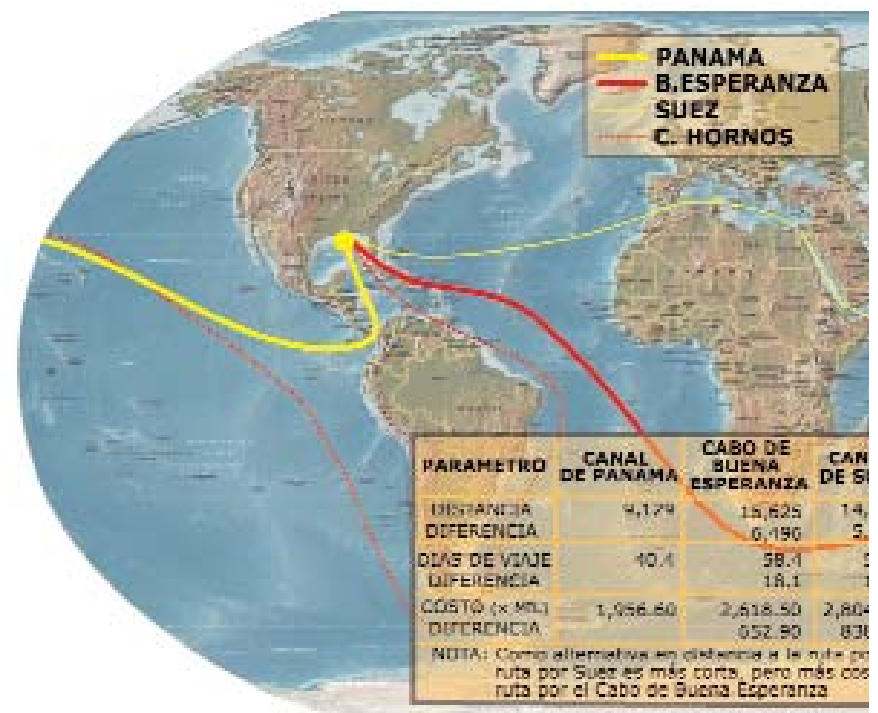
La ruta por Panamá acorta dis-

tancias, tiempo y costo entre el origen y destino de la carga que por él transita. Por lo tanto, el valor de la ruta es relativo a las alternativas que tiene la carga para llegar a su destino. Por ejemplo, un buque cargado de maíz en Nueva Orleans con destino a Japón, se ahorra más de 6,500 millas náuticas si usa el Canal de Panamá, que por el Cabo de Buena Esperanza en África, que es la ruta alterna. Esto significa 18 días menos de navegación, que a 30 mil dólares el día, suponen un ahorro de 540 mil dólares. El peaje que este buque paga por el Canal puede andar en el orden de los 100 mil dólares, o sea que el ahorro neto que benefició a esta carga por usar la ruta por Panamá fue de aproximadamente 440 mil dólares. Asumiendo, claro está, que el buque no tuvo que esperar para transitar por el Canal. Al reducir el tiempo del trayecto, el naviero puede contar con el buque para otro contrato, lo que le permite mejorar la rentabilidad de su negocio.

La complejidad del tema no proviene del análisis de un caso en particular, sino del análisis de todas las rutas y todos los tipos de mercancía que utilizan la ruta. El resultado es una matriz con más de 140 rutas y un análisis de impacto para más de 50 diferentes mercaderías con sus respectivos países de origen y destino.

Lo primordial a resaltar del análisis, es que para mantener la competitividad de la ruta es muy importante que el Canal cuente con la capacidad suficiente para hacer frente a los requerimientos de la demanda.

De nada nos sirve saber que nuestros precios están por debajo



EN OTRAS RUTAS EL CANAL DE PANAMÁ ES MUY COMPETITIVO

de su valor si no tenemos capacidad y los buques tienen, o tendrán que esperar, para transitar por el Canal. Nuestra facultad de mejorar precio estaría neutralizada por los costos que supondría la espera de los buques si el Canal no se amplía.

Aumento de los peajes y disposición de pagar

Toda carga que transita por el Canal tiene rutas alternas. El comercio entre Asia y la Costa

Este de los Estados Unidos, es el principal usuario del Canal. Existen tres alternativas de transporte para este comercio: una ruta larga que es totalmente marítima (Cana de Suez), otra ruta marítima más corta (Canal de Panamá), y la ruta que utiliza el sistema intermodal de los Estados Unidos.

a Ruta por Panamá

*uir un tercer juego de esclusas ha sido
e nos ha brindado la oportunidad
nal. Durante la administración
o sentimos distante y ajeno.*



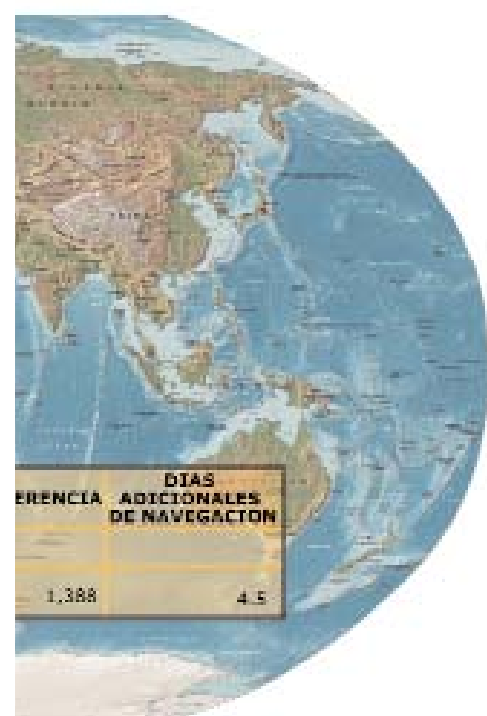
tendrán que pagar más, sin importar cuál de las tres opciones elijan. Evidentemente, los navieros tratarán de minimizar lo que pagan, pero en última instancia analizarán el valor agregado ofrecido y actuarán de acuerdo a sus mejores intereses. Desde la perspectiva de ahorro de costos, mayor flexibilidad, acceso a facilidades de trasbordo y confiabilidad a largo plazo, el Canal es una opción muy atractiva para los navieros. El naviero sabe que la ruta por Panamá es más económica que las alternativas, aún pagando por la ampliación del Canal.

Tratado de Neutralidad y el Impacto del aumento de peajes

En lo referente a lo establecido en el Tratado de Neutralidad con respecto al tema peajes, tanto la antigua Comisión del Canal de Panamá como la ACP han cumplido con la responsabilidad de considerar el impacto que el aumento pudiera tener en el comercio y en el transporte marítimo.

Costo insignificante

Con el tiempo, la incidencia de los peajes en el comercio y en los costos de transporte ha ido disminuyendo. Esto se debe a que los costos de transporte (combustible, mantenimiento, costos de capital del buque, tripulación, etc.) han ido incrementando mucho más rápido que los costos atribuibles al Canal. Por ejemplo, en una ruta de 28 días desde origen a destino, el Canal representa alrededor del 10% del costo total de la ruta, por lo que un aumento del 10% en los peajes tendría un efecto de menos de 1% en el costo total de transporte. Si los demás costos han aumentado en más de



El costo de la ruta marítima larga está aumentando a medida que se incrementan los costos del combustible, de construcción y operación de los buques. Por otro lado, la ruta marítima más corta, al igual que la ruta intermodal, enfrentan problemas de capacidad que sólo pueden resolverse a través de proyectos de ampliación, los cuales a su vez causarían un incremento en los precios. Esto significa que los navieros



Por cada día de espera en aguas del Canal de Panamá, los buques incurren en costos que oscilan entre \$30,000 y \$50,000 diarios; eso sin tomar en cuenta cómo afecta el retraso a la carga, que debe llegar a destino en determinada fecha.

15% anual, la parte correspondiente a los costos de tránsito por el Canal ha ido disminuyendo. El ejemplo más parecido que afecta nuestra vida son los 50 centésimos que pagamos en la autopista para ir de Panamá a David, en comparación con el costo del combustible, mantenimiento del carro, alimentación y tal vez hospedaje, que significan más de 100 dólares para una familia de 3 personas. Este peaje, al igual que el del Canal, es insignificante, y

POLÍTICA DE PRECIOS INCLUIDA EN LA PROPUESTA DE LA ACP (Págs. 62-63)

FIJADOS DE ACUERDO AL VALOR QUE APORTA EL CANAL A SUS USUARIOS

MANTENER EN EL TIEMPO SU VALOR RELATIVO Y AJUSTES DE ACUERDO A INFLACION

SOSTENER LA COMPETITIVIDAD DE LA RUTA, LOGRAR UNA RENTABILIDAD CONSONA CON LOS NIVELES DE RIESGO, MONTOS DE INVERSION Y AUMENTO EN FORMA SOSTENIBLE DE LOS APORTES AL TESORO NACIONAL Y LOS BENEFICIOS AL PAIS

FIJADOS PARA PERMITIR LA RECUPERACION, A CORTO PLAZO, DE LA INVERSION NECESARIA PARA CONSTRUIR EL TERCER JUEGO DE ESCLUSAS

APLICADOS INDISCRIMINADAMENTE A TODO TRANSITO, NO IMPORTA EL JUEGO DE ESCLUSAS QUE UTILICE

de ello son conscientes los usuarios.

No es cierto que, en virtud de lo pactado en el Tratado de Neutralidad, la República de Panamá tiene que pedir permiso a los Estados Unidos para aumentar los peajes. Tal como indicamos anteriormente, el tratado solamente requiere que "se dé consideración a los efectos de cualquier ajuste de dichos peajes en los patrones de tráfico de ambas partes..." La ACP ya ha hecho cambios en su estructura de precios en varias ocasiones y en todas se ha seguido el protocolo definido en la Ley Orgánica y en sus reglamentos. El proceso de modificación de peajes o cambios en la forma de medir los buques requiere de la publicación de la propuesta, el tiempo necesario para que las partes interesadas presenten sus comentarios, y finalmente una audiencia pública internacional. Posteriormente, la Junta Directiva del Canal toma en consideración todo lo presentado por los usuarios y hace sus recomendaciones finales al Consejo de Gabinete. La recuperación de la soberanía nos dio plenas facultades para tomar todas las decisiones pertinentes al Canal, con albedrío nacional, responsabilidad y la integridad profesional demostrada.

Es importante resaltar el hecho de que el Tratado de Neutralidad está vigente desde su firma el 7 de septiembre de 1977. Desde esa fecha el Canal ha aumentado los peajes cinco veces bajo administración estadounidense y dos bajo administración panameña. Nunca tuvimos que consultar la aprobación de dichos aumentos con el Congreso de los Estados Unidos.

En la ley 28

Garantías de transparencia

Para la contratación y construcción del tercer juego de esclusas (Ley 28):

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) publicará en los medios de comunicación, incluyendo la Internet, toda la información que permita conocer y participar en los actos públicos de contratación.

Cada tres meses, la ACP rendirá cuentas a la Asamblea Nacional, el Órgano Ejecutivo y la Contraloría General de la República, sobre la contratación y el avance del proyecto y presentará un informe que será publicado en los medios de comunicación y en Internet.

Cada seis meses el Presidente de la Junta Directiva y el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá comparecerán ante el Pleno del Órgano Legislativo para rendir cuentas a la Asamblea Nacional.

Se nombrará una Comisión Ad hoc, de seis miembros ad honorem, integrada por un representante de:

- Consejo Nacional de Trabajadores Organizados (CONATO)
- Consejo Nacional de la Empresa Privada (CoNEP)
- Clubes cívicos
- Consejo de Rectores
- Asamblea Nacional
- Órgano Ejecutivo



efectuados a terceros y un informe de buques transitados y pago por tonelada neta al Ministerio de Economía y Finanzas.

Cada mes la ACP presenta a la Caja de Seguro Social un informe de los desembolsos a contratistas no activos. Además, ha puesto a disposición pública su informe de planilla en el nodo de transparencia de la Defensoría del Pueblo.

Cada año la ACP somete al Órgano Ejecutivo y a la Asamblea Nacional su presupuesto de operaciones e inversiones. Adicionalmente, presenta un informe mensual de ejecución presupuestaria sobre sus operaciones y un informe trimestral que incluye la ejecución presupuestaria de sus operaciones e inversiones.

Cada tres meses esta Comisión será convocada por el Órgano Ejecutivo para que, con la comparecencia del Presidente de la Junta Directiva y del Administrador de la ACP, reciba informes sobre el proceso de contratación y ejecución del proyecto, los analice, evalúe y formule las observaciones o recomendaciones que estime pertinentes.

Por regulaciones internas de la ACP:

La ACP presenta informes mensuales y trimestrales relacionados con la ejecución presupuestaria de sus operaciones e inversiones, los pagos

Cada año, la ACP presenta sus Estados Financieros Auditados a la Contraloría General de la República. Mensual y trimestralmente presenta, además, un informe de ejecución presupuestaria y de operaciones, así como de posición de caja y flujo de operaciones.

En el sitio de Internet, www.pancanal.com la ACP publica las licitaciones y adjudicaciones públicas y los Estados Financiero Auditados.



Página Internacional

Ruta marítima del paso del noroeste no es el Canal de Panamá

“Aún tenemos la misma variabilidad”, declaró el señor Snider, quien estuvo a bordo del HMCS Montreal durante los ejercicios navales que recientemente se llevaron a cabo en el paso.

“Todo parece indicar que la variabilidad continuará por varias décadas más”.

Algunas áreas del Ártico, particularmente el mar fuera de la costa norte de

rompehielo, aunado al costo del seguro – que lo hace prohibitivo - en comparación con otras rutas internacionales.

Las aguas canadienses tienen la más alta proporción de hielo duro, peligroso y multianual en el Ártico, señaló Humphrey y Mellin,

de las mercancías lleguen a un punto donde las remotas minas del Ártico ahora pueden ser económicamente viables.



Prensa canadiense

TUKTOYAKTUK, Territorios del Noroeste — Es improbable que el paso del noroeste se convierta algún día en la versión norte del Canal de Panamá, sugiere la última investigación sobre cambio climático y la banquisa del norte.

Mientras existe la posibilidad de que el tráfico de algunos tipos de buques mercantes aumente; los temores del tráfico comercial en forma regular por las aguas del Ártico canadiense probablemente sean exagerados, afirmó Ross MacDonald, científico de la Transport Canada.

En una conferencia sobre el litoral del Ártico canadiense que se realizó a principios de este mes en Tuktoyaktuk, Territorios del Noroeste, el señor MacDonald señaló: “Se tienen muchas preocupaciones sobre un tema que aún está por desarrollarse”.

“El tránsito de buques mercantes por este paso pareciera estar a muchos años de nosotros”.

A medida que el cambio climático reduce la cantidad de hielo en las aguas del norte alrededor del mundo, muchos han sugerido que finalmente se podría abrir el paso del noroeste al paso comercial entre los puertos norteamericanos y los puertos asiáticos. Pero el señor MacDonald — así como marineros como Duke Snider, piloto experimentado del hielo del Ártico y encargado de las operaciones de la Guarda Costera del Pacífico — afirman que el hielo en el Ártico canadiense es tan impredecible y peligroso como siempre ha sido, y es probable que permanezca así.

Rusia, tiene menos hielo. Sin embargo, en las aguas canadienses, el hielo es arrastrado por la corriente del océano polar hasta las costas del oeste de las islas del Ártico alto por una combinación de vientos y corrientes conocidas como el Giro de Beaufort.

Mientras los tramos del este del paso, tales como el Estrecho de Lancaster pudieran tener cada vez menos hielo, éste no es el caso del tramo oeste.

científico especialista en hielo que trabaja en el Departamento de Pesca y Océanos, y que durante el verano se dedica al estudio del hielo y a las corrientes de agua de nieve en el Ártico alto.

“Mientras tengamos esta reserva de hielo multianual aquí arriba, vamos a seguir teniendo problemas con los barcos en el paso del noroeste”, señaló.

Aún así, es probable que aumente el tráfico marítimo por el paso debido al

Actualmente una compañía está considerando la explotación de una mina de hierro de mil millones de dólares en la norteña Isla de Baffin, que incluye un puerto para remover el concentrado de mineral. Se habla cada vez más del retorno a la explotación de petróleo y gas natural bajo el mar de Beaufort y otras aguas del Ártico alto.

La nueva tecnología ha hecho que existan más buques cisterna que pueden transitar por el hielo, a la misma vez que el cambio climático ha reducido el uso de carreteras de hielo por la estacionalidad, de la que muchas minas dependen para su reabastecimiento.

Ese aumento de tráfico obligará a Canadá a manejar los riesgos ambientales y los problemas sociales. Los derrames y la contaminación pueden tener un efecto permanente en el Ártico frágil, y es probable que los Inuit no puedan cruzar por el hielo marino para llegar a las tierras donde cazan si continuamente transitan por él los rompehielos.

“Es una responsabilidad asegurarse de que el tráfico marítimo se maneja de forma tal que respeta sus vidas”, indicó el señor MacDonald. “Las personas consideran que estas aguas son su hogar y no distinguen entre el hielo y la tierra”.

Afirmó que ésta es una de las razones por la cual es importante establecer la soberanía de las aguas del Ártico.

Pero el transporte regular de carga comercial internacional por el paso del noroeste es improbable, afirmó.

“Estamos muy lejos de eso”.

“El tránsito de buques mercantes por este paso pareciera estar a muchos años de nosotros”

A pesar de que, ocasionalmente hasta el oeste permanece abierto en algunos años, esto no es lo suficientemente consistente como para que las compañías navieras de tipo comercial traten de garantizar las entregas. También existe la amenaza del hielo que basta para desistir de incursionar en el gasto de buques

turismo y a los buques que sirven al desarrollo de los recursos, manifestó el señor MacDonald.

Al menos seis buques de cruceros transitan de forma regular por esas aguas. Solamente la semana pasada tres estuvieron en el área.

El desarrollo de países como la China e India ha hecho que los precios

MAERSK

duplicará flota de Pospanamax

Maersk Line está consciente que la ampliación del Canal de Panamá tendrá que ser costeada por quienes utilizan sus servicios, a través de un aumento de peajes, sin embargo, advierte que este incremento debe tener presente la necesidad de mantener un servicio eficiente y competitivo.



Quien así se expresa es Bert van Grieken, gerente de la que es hoy, la mayor naviera del mundo, Maersk Line, empresa fundada en 1904 por Arnold Meter Moller y que cuenta con una larga relación con la vía acuática, la cual formó parte de la ruta servida por su primera línea de servicios inaugurada en 1928 que unía a Asia con el este de los Estados Unidos.

Esta relación con el Canal también ha favorecido al país, ya que las oficinas de Maersk Line en Panamá, que datan de la década de 1970 y cuentan con unos 350 empleados, son la sede de las operaciones de la empresa en Centroamérica y el Caribe, generando al Estado ingresos por valor de \$300 millones al año en concepto de impuestos.

El alto directivo de Maersk recordó que su empresa es el principal cliente del Canal de Panamá y prueba de ello es que solo este año sus barcos realizarán 670 tránsitos por esa vía acuática, más de dos por día.

Sin embargo, advirtió que esta situación podría cambiar en el futuro debido a que el transporte marítimo de mercancías está sufriendo cambios importantes como consecuencia del traslado de fábricas de Estados Unidos y Europa a China, lo que se traduce en un aumento del manejo de contenedores, el

cual es dos o tres veces mayor que el crecimiento de la economía mundial. Destacó que como consecuencia de esta situación la demanda global de contenedores crece constantemente, pasando de 14,7% en el año 2004 a 9,5% en 2007.

Para van Grieken, una de las formas en que las empresas navieras han respondido a este aumento de la demanda de transporte de contenedores es aumentar la capacidad de carga de sus barcos, favoreciendo el uso de portacontenedores pospanamax para elevar la eficiencia de sus operaciones.

Indicó que en la actualidad existen 391 barcos de este tipo, pero que este número prácticamente se duplicará para el año 2010 cuando se estima que sumarán unas 733 embarcaciones.

“Este crecimiento es lo que explica la necesidad de ampliar el Canal de Panamá”, dijo van Grieken, quien insistió en que de no realizarse esta obra la importancia de la vía acuática como ruta entre Asia y la costa Este

de los Estados Unidos declinará paulatinamente ya que en la actualidad esta travesía se realiza a través del Canal de Suez porque el mismo no tiene limitaciones de tamaño para las naves que lo utilizan. Agregó que su empresa está consciente de que este proyecto debe

ser financiado por los usuarios del Canal, a través de un aumento de peajes, pero advirtió que este aumento debe ser el producto de un proceso constante de consultas y no de una decisión unilateral de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Finalizó su intervención con la advertencia de que este incremento de peajes debe traducirse en una mayor eficiencia en el tránsito de naves por la vía acuática, toda vez que los atrasos en este servicio elevan los costos de operación de las líneas navieras, obligándolas a evaluar la posibilidad de utilizar otras rutas más confiables.

¿Qué es Maersk Line?

Es una empresa naviera que cuenta con una flota de 500 barcos portacontenedores. Ofrece diversos servicios además de transporte marítimo, tales como servicios portuarios, asesoría en materia de logística y distribución, transporte terrestre de mercancías y alquiler de contenedores.

Actualmente cuenta con más de 35,000 empleados que laboran en oficinas establecidas en 125 países.

Su flota tiene capacidad para movilizar más de 1,3 millones de TEUS.

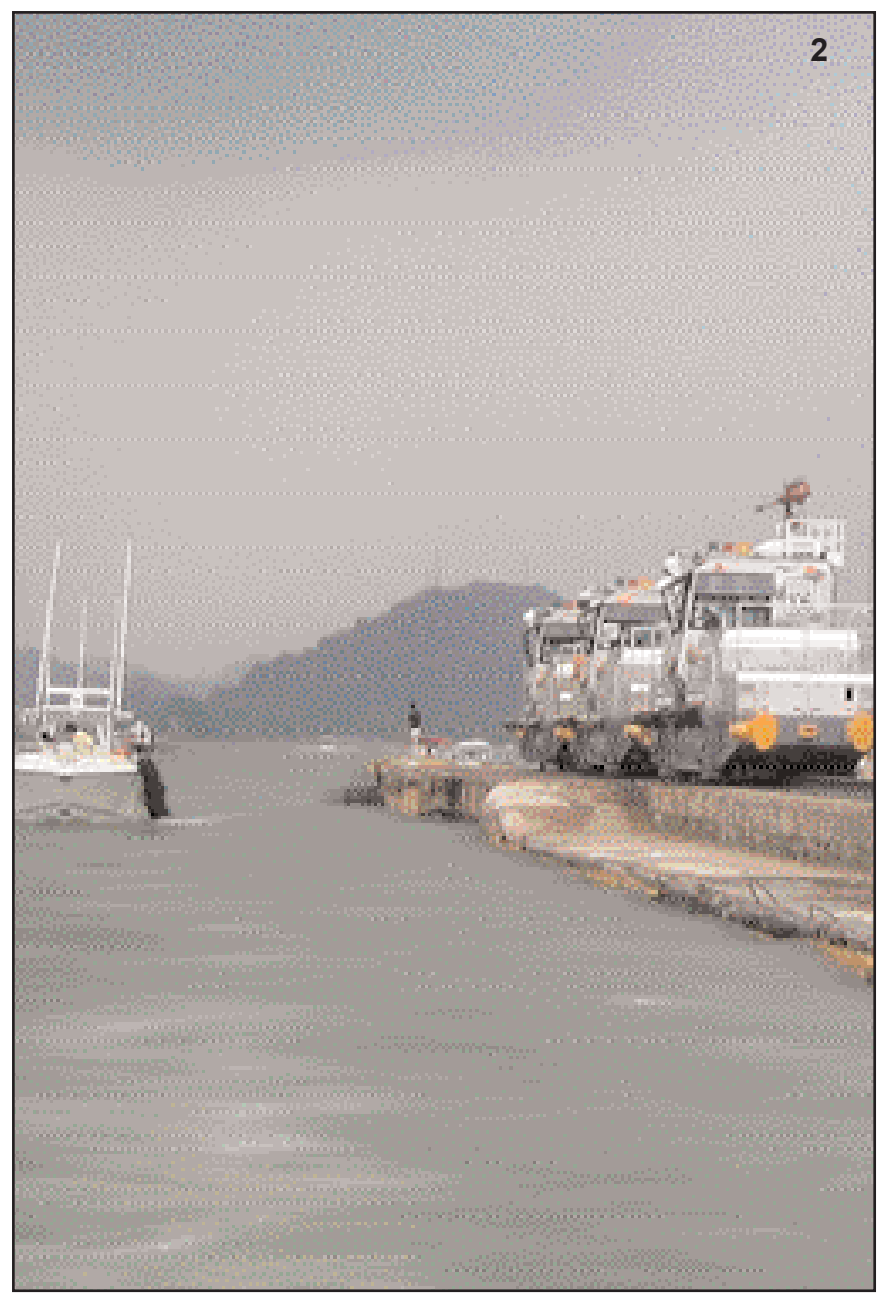
Tiene 1,4 millones de contenedores y sólo en el año 2006 realizará unas 46,000 llamadas a puertos (ingresos).

Tomado de Capital Financiero del lunes 28 de agosto de 2006.





1



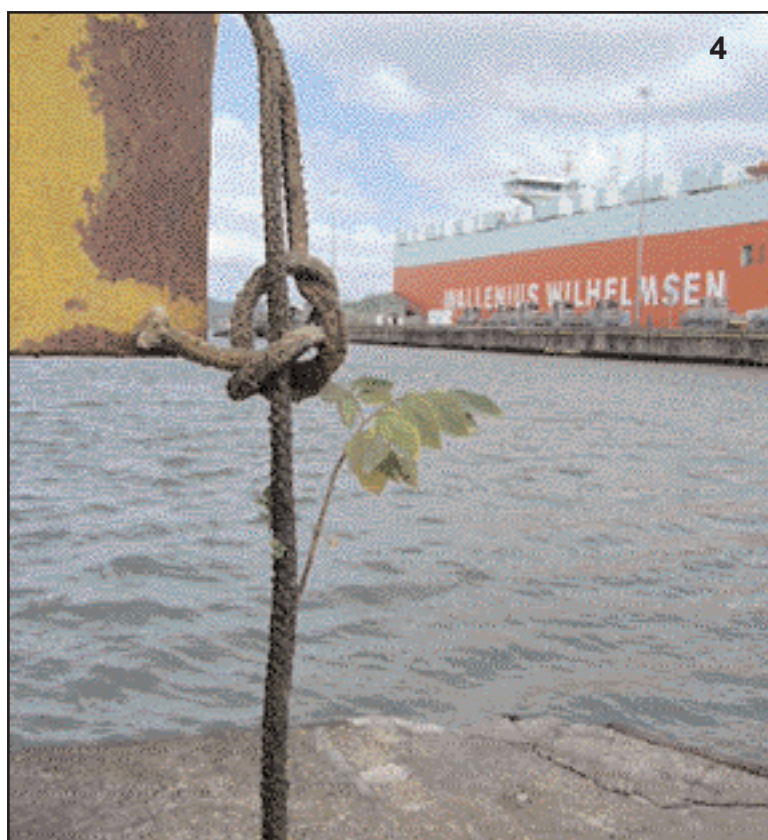
2

El Canal en imágenes

- (1) Alcanzando los cielos: José B. Arrue, Seguridad Ocupacional.
 - (2) Día nublado: Jaime Massot, hidrólogo.
 - (3) Con el mazo dando: Mario Richards, Locomotoras.
 - (4) Capricho de la naturaleza: Luis Coronado, Locomotoras.
- Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



3



4

Agua suficiente

Jorge de la Guardia
Gerente de Proyectos de Capacidad
Autoridad del Canal de Panamá

Los estudios sobre el suministro de agua para abastecer el consumo de las ciudades de Panamá, Colón y todo el complejo metropolitano al igual que las necesidades de agua para esclusajes en el Canal existente y los requerimientos del Canal ampliado fueron

realizados por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) utilizando un modelo matemático de simulación de embalses desarrollado por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos de Norteamérica, el cual es de uso y aceptación mundial.



En dicho modelo se toman en cuenta los aportes de agua de todos los ríos que drenan hacia la cuenca del Canal lo mismo que se consideran todos los usos del agua, ya sea para esclusajes, agua potable, pérdidas por evaporación, intercepción, filtraciones etc.

Con el uso del mismo modelo hemos establecido que podemos suministrar los 48.5 esclusajes (2667.5 millones de galones de agua por día), proyectados con el Canal ampliado, con un 99% de confiabilidad, que es una confiabilidad mejor que la que ha tenido el Canal durante los últimos 30 años.

Es importante resaltar que la Ley Orgánica de la ACP establece que el agua para el consumo

humano tiene prioridad de uso en el Canal. Primero se satisface la demanda de la población, luego el agua se usa para el tránsito de buques, y, si hay excedentes, se utiliza en la generación eléctrica, de forma tal que de presentarse un eventual año crítico, primero se cubrirían las necesidades de consumo humano y se limitaría el calado de los barcos al transitar el Canal.

Es importante también mencionar que los 250 millones de galones diarios que podrá producir en el futuro la planta potabilizadora de Chilibre representan menos de cinco esclusajes, o sea una cantidad muy pequeña en relación al suministro total.

Además, cabe resaltar que, con la excepción del año 2005, en los últimos

seis años, debido a falta de capacidad de almacenaje de los lagos Gatún y Alajuela, la ACP se vio en la necesidad de desplazar agua por el vertedero de Gatún, lo que significa que con las medidas de profundizar y sobreelevar el Lago Gatún, y la construcción de tinajas de reutilización de agua, tenemos suficiente agua en el sistema para manejar el Canal y suministrar el agua que requiere y requerirá nuestra población en los próximos 25 a 50 años.

La aseveración de que la ciudad de Panamá se quedará sin agua es temeraria y tiene como objetivo el confundir a la opinión pública en momentos en que es necesario precisamente ilustrarla y orientarla.

