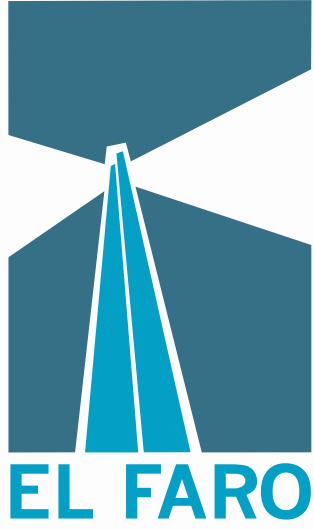




Revista informativa
del Canal de Panamá

2018, SIGUEN LOS RETOS

Un Canal preparado para los desafíos

¡Vive una
EXPERIENCIA CANAL!



Ven a los

Centros de visitantes

MIRAFLORES | AGUA CLARA

Horarios e información en:
www.visitcanaldepanama.com

   canaldepanama

 elcanaldepanamatv

Para más info: visitcanaldepanama.com



CANAL DE PANAMÁ



EL FARO Diciembre 2017 - No.114

JUNTA DIRECTIVA:

Roberto Roy – Presidente
Marco A. Ameglio S.
Ricardo Manuel Arango
Elías A. Castillo G.
Lourdes Del Carmen Castillo Murillo
Nicolás Corcione
Henri M. Mizrachi K.
Óscar Ramírez
Francisco Sierra
José A. Sosa A.
Alberto Vallarino Clément

Jorge L. Quijano
Administrador

Manuel E. Benítez
Subadministrador

Abdiel A. Gutiérrez
Vicepresidente de Comunicación
Corporativa

Vicente Barletta
Gerente de Comunicación

Jovanka Guardia
Editora

Gabriel Murgas Patiño
Redactor

Fotógrafos:

Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Abdiel E. Julio G.

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

En esta edición:

- 5-6-7 **historia** Los Puentes: del Renacimiento a la historia tecnológica del Canal.
- 8-9 **punteo** ¿Caimán, cocodrilo, lagarto o babillo?
- 10-11 **compás** Los Estados Unidos y el secreto de una economía diversificada.
- 12 **ventana** En Números.
- 17-18-19 **central** La realidad sobre los tránsitos en el Canal de Panamá.
- 20-21 **al día** La apuesta por la innovación.
- 22-23 **perspectiva** Beneficios del Canal al país exceden los aportes directos.
- 24-25 **enfoco** OMI prepara nueva estrategia ambiental.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.

elfaro@pancanal.com

EL CANAL, MÁS ALLÁ DE LOS TRÁNSITOS

Al concluir el año fiscal 2017 del Canal de Panamá, se conoce que el tonelaje CP/SUAB fue de 403.8 millones; los ingresos por los tránsitos suman B/.2,706,846 y el aporte al Estado alcanzó la cifra récord de B/.1,650,378. Los números, sin embargo, no alcanzan a informar sobre los beneficios de una ruta interoceánica social y ambientalmente responsable. Una vía que se amplió para aumentar el impacto positivo en el crecimiento de nuestra próspera nación.

¿Qué se ha estado haciendo? El Canal, una empresa que reconoce el valor del recurso humano, apuesta al ingenio y a la creatividad de sus colaboradores. Es así como en el 2010 lanzó el Programa Innova Canal, cuyo principal objetivo es implementar propuestas que generen valor para la vía acuática.

De 1,300 propuestas recibidas desde el inicio de este programa, aproximadamente 300 han sido implementadas.

Además, el Canal es un componente importante en la industria marítima mundial, de ahí su compromiso con la eficiencia y la reducción de los efectos del cambio climático. Por ello, se ejecuta estrategias que garantizan que la nuestra, es una Ruta Verde.

En ese sentido, la competitividad es, sin duda, una de nuestras ventajas en el sector y países como los Estados Unidos participan de forma activa del nuevo panorama que se generó a partir de la apertura del Canal ampliado. **El Faro** conversó con el embajador John Feely, quien habló sobre los secretos de su economía diversificada.

El Canal está listo para recibir el 2018 y mantenerse como un paso interoceánico que aporta a la educación, a la cultura, a la protección ambiental, a la economía nacional o resumido, a todo aquello que se traduzca en hacer grande a Panamá.

¡Feliz Año Nuevo!

LOS PUENTES: DEL RENACIMIENTO A LA HISTORIA TECNOLÓGICA DEL CANAL



Estas enormes estructuras de acero se convierten en atractivo turístico. En Panamá, los puentes han cobrado mayor vigencia con la reciente ampliación de la vía acuática.

Por Orlando Acosta

A Leonardo Da Vinci se le reconoce como el arquetipo del hombre del Renacimiento. Fue pintor, anatomista, arquitecto, artista, botánico, científico, escritor, escultor, filósofo, ingeniero, inventor, músico, poeta y urbanista. Es Leonardo, probablemente, uno de los más grandes genios que ha tenido la humanidad.

Leonardo trabaja entre los años del 1487-1489 como ingeniero militar para quienes entonces estaban interesados en la defensa de la ciudad de Florencia.

Fue en ese período que el genio de Da Vinci concibió el concepto ingenieril de uno de sus puentes. De la mente del renacentista surge el primer boceto del puente giratorio. “Con un tablero parabólico y de un solo vano, Leonardo presenta, en el Códice Atlántico, f. 855r (1487-1489), un puente giratorio mediante poleas que permite dejar el paso libre para la navegación. El diseño, mediante un sistema articulado de tornos y rodillos de deslizamiento, el puente podría girar 90° permitiendo el paso de barcos”.

Quinientos años más tarde, el Canal de Panamá construyó el primer cruce permanente sobre el cauce, un proyecto que forma parte de la herencia industrial-tecnológica de esta ruta interoceánica.

INGENIERÍA Y CULTURA

A lo largo de la historia los puentes han sido diseñados para ser útiles, seguros, duraderos e incluso hermosos. Son un atractivo turístico y, además del diseño ingenieril, presentan un apuesta estética que es parte de sus atributos.

El puente que protege el castillo medieval de Alnwick, entre Escocia e Inglaterra, por ejemplo, es un atractivo turístico, al igual que el Tower Bridge en Londres. El Pont Neuf y el puente de Alejandro III sobre el Sena, en París, el puente romano sobre el río Tormes, en Salamanca o las mismas estructuras mozárabes que sortean entre el Tajo y el peñón de la ciudad de Toledo, en España, son otros ejemplos notables y universales.

En Buenos Aires aún se puede ver sobre el Riachuelo, el puente transbordador inaugurado en 1914 por el Ferrocarril del Sur para unir la Capital Federal con la ciudad bonaerense de Avellaneda, que fue cerrado en 1960, pero es una de las imágenes más típicas de la ciudad. Estas estructuras son parte del paisaje y cuentan de la historia tecnológica de las sociedades que las construyen.



EN EL CANAL

El Puente de Las Américas tiene un diseño de arco de rodillón, con 1,654 metros de largo y el peso de la estructura de acero es de 16,975 toneladas. Su elevación es de 118 metros sobre el nivel del mar durante la marea promedio, fue construido entre los años de 1958 y 1962 por los Estados Unidos, a un costo de 20 millones de dólares.

Este puente es una importante obra de ingeniería, y es parte de la historia diplomática de las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. En el

año 2003 fue objeto de un iluminado monumental por iniciativa de una empresa de telefonía, diseño que por su calidad y excelencia le mereció el GE Edison Award of Merit.

Décadas más tarde, en el año 2004, en conmemoración del Centenario de la República, se inaugura el Puente Centenario. Tiene un diseño atirantado con un largo total de 1.052 m. Su luz principal mide 420 metros, y tiene una elevación de 80 metros sobre el Canal de Panamá. Esta elevación, que es una de las más grandes existente entre los puentes del mundo, permite que los grandes buques pasen bajo él sin ninguna dificultad.

Construcción del tercer puente sobre el Canal, en el Atlántico.



El Tercer Puente sobre el Atlántico, en construcción, se levanta como parte de las obras de la ampliación del Canal. Exhibe un diseño tecnológico novedoso, que cambiará de forma definitiva el paisaje y horizonte del litoral Atlántico del área del Canal y de la ciudad de Colón. Este puente integrará los territorios de la Costa Abajo de Colón, los desarrollos mineros y turísticos.

Finalmente, y en proceso de licitación, el cuarto puente sobre el Canal de Panamá, que incluye el paso de un tren ligero, que ofertará otras condiciones de movilidad a la población metropolitana y que también imprimirá otra imagen al paisaje de la aproximación, desde el Pacífico del Canal.

Sin duda, estas estructuras ofrecen un atractivo turístico interesante tanto para los locales como para los extranjeros.

MIRAFLORES

El Canal de Panamá, bajo el alcance del proyecto del Tercer Juego de Esclusas, iniciado en el año de 1941, inauguró oficialmente el 20 de mayo de 1942, sobre el tramo sur de las Esclusas de Miraflores, un puente giratorio.

La estructura de acero se proyectó, en principio, para apoyar los trabajos de excavación para las nuevas esclusas, diseñadas en la ribera oeste de la vía acuática, y como parte de la ampliación del Canal.

La construcción de este puente supliría de manera alternativa, la función de cruce vehicular que ofrecía el ferry (transbordador) que operaba en el sitio del actual Puente de Las Américas. El puente giratorio de Miraflores dejó de funcionar formalmente en el año de 1962, cuando se construyó el Puente de Las Américas.



Puente de Las Américas.

El diseño de fue encargado a la firma consultora Sverdrup and Parcel de St Louis Missouri. Consta de un tramo de aproximación de 240 metros, desde la Avenida Omar Torrijos a la altura de Clayton.

El puente giratorio de Miraflores tiene dos tramos independientes de 142 metros de largo y que tienen la capacidad de girar sobre sus ejes, 90 grados, para encontrarse en el medio del cauce de navegación y permitir la circulación de vehículos. La operación completa del puente toma 15 minutos para permitir el cruce vehicular.

A partir del año 1942 fue posible el cruce de vehículos por el Canal, actividad que era suplida por los trasbordadores donde se encuentra hoy el Puente de Las Américas.

El puente de Miraflores es el precedente del puente colgante de Emperador, que fue abierto en 1909 y clausurado antes de la inauguración del Canal y del levantamiento, por ordenanza presidencia, de todos los poblados dentro de la antigua Zona del Canal.

Los valores universales del puente giratorio de Miraflores, así como ser la primera estructura permanente sobre el Canal de Panamá, le otorgan a esa estructura, un lugar fundamental en la historia del Canal de Panamá.



Puente Centenario.

¿CAIMÁN, COCODRILO, LAGARTO O BABILLO?



Por Víctor Young

En las frías y profundas aguas de la vía interoceánica se pasea un depredador carnívoro cuyo linaje evolutivo es tan ancestral que se remonta a la época de los dinosaurios, hace unos 250 millones de años.

Tiene varios nombres comunes: caimán, cocodrilo, lagarto y babillo, entre otros. En realidad son dos especies muy parecidas, que pese a tener marcadas diferencias morfológicas, tienen nombres comunes que se manejan con mucha libertad, e inclusive, se intercambian sin mayor reparo.

El *Crocodylus acutus* es el nombre científico del reptil conocido comúnmente como cocodrilo, cocodrilo americano, cocodrilo aguja o lagarto. Habita en ríos de gran cauce, lagos y pantanos. También en agua salada o salobre, estuarios y manglares. Poseen glándulas excretoras que les ayudan a eliminar el exceso de sal en el organismo.

La segunda especie es el Caiman crocodilus llamado comúnmente caimán, babillo o lagarto. Generalmente se encuentra en áreas pantanosas y ríos afluentes del Canal.

Son animales de sangre fría por lo que necesitan termorregular su metabolismo utilizando la energía solar, por esa razón se asolean. El diseño hidrodinámico de su cuerpo les facilita nadar de manera casi imperceptible en la superficie del agua ondulando lateralmente su cola.

Se alimentan de fauna silvestre como: peces, crustáceos, mamíferos,

aves acuáticas y hasta tortugas. De pequeños comen caracoles, ranas, gusarapos, peces, insectos acuáticos y crustáceos pequeños. Estos animales se acostumbran a la presencia humana cuando son alimentados en muelles y otros sitios. Por razones de seguridad no se recomienda esta mala práctica.

En las áreas de Gamboa, Miraflores, Pedro Miguel y Gatún suelen acercarse a las áreas de operación del Canal creando una zona de interacción pasiva con estos reptiles.

Eventualmente, ejemplares pequeños ingresan a los predios. Cuando esto sucede, el personal calificado en manejo de fauna los reubica. Si los cocodrilos son de gran dimensión requieren un manejo especial.





Los cocodrilos y caimanes desempeñan importantes funciones en el equilibrio del ecosistema acuático, como lo son:

- Reguladores de poblaciones de otras especies
- Recicladores y transformadores de nutrientes
- Indicadores de salud de los ecosistemas acuático y de transición tierra-agua
- Indicadores de cambio climático

Ambas especies están protegidas por leyes nacionales e internacionales. En adición al aspecto ecológico, su enorme valor ecoturístico y comercial se mantienen vigentes. Las adaptaciones evolutivas desarrolladas por este grupo de reptiles les ha permitido sobrevivir durante millones de años en el planeta, y en nuestro caso, ubicarse en la cima de la cadena trófica de las aguas del Canal, su biotopo ideal.

FICHA DEL CAIMÁN

Nombre científico: *Caiman crocodilus*
Peso promedio: 65 kilogramos
Tamaño promedio: 1.25 - 2.75 metros
Hábitos: Vive en cuerpos de agua dulce, ríos de caudal lento y lagos pequeños. Construye su nido con material vegetal y lodo.

FICHA DEL COCODRILO

Nombre científico: *Crocodylus acutus*
Peso promedio: 100 a 270 kilogramos
Tamaño promedio: 3 - 4 metros
Hábitos: Vive en hábitats de agua salobre y dulce, lagos, estuarios, manglares, ríos grandes pero de caudal lento. Su nido lo hace en suelo arenoso.

ESTADOS UNIDOS Y EL SECRETO DE UNA ECONOMÍA DIVERSIFICADA

Como parte de una serie de entrevistas a los embajadores de los cinco países que corresponden a los principales usuarios del Canal, El Faro entrevistó en esta ocasión al embajador de Estados Unidos en Panamá.

Por Gabriel Murgas Patiño.

Estados Unidos constituye uno de los países más grandes y con mayor población del mundo. Se destaca también por tener una economía robusta, que es atractiva para personas de todas las nacionalidades, quienes atraídas por el conocido “sueño americano”, trabajan en todos los sectores productivos de esta nación.

El dinamismo de la economía estadounidense trasciende sus fronteras e impacta muchas regiones del mundo, incluyendo a Panamá. De hecho, la costa este de Estados Unidos muestra una tremenda actividad portuaria que se traduce en el transporte de mercancías desde y hacia el continente asiático, la costa oeste de Suramérica, costa oeste de Centroamérica, la costa oeste de Estados Unidos, y Oceanía. Todas estas rutas atraviesan nuestra vía interoceánica, reduciendo costos, aumentando la eficiencia y disminuyendo las emisiones de dióxido de carbono (CO2) procedente del transporte marítimo.

Por estas razones, Estados Unidos se han convertido en el principal usuario del Canal de

Panamá. Su cuota de participación representa, según datos estadísticos del año fiscal 2017, un 68.3%, seguido de China, Chile, Japón y México.

El Faro conversó con el embajador de Estados Unidos en Panamá, John Feely, para conocer sus impresiones al culminar otro exitoso año de relaciones comerciales entre ambos países.



1. ¿Cómo se han venido preparando Estados Unidos por efecto de la ampliación del Canal?

--Nos hemos preparado con mucho entusiasmo. Por ejemplo, todos los puertos a través de la costa este han adaptado sus infraestructuras para recibir a los buques neopanamax. Tal es el caso de la elevación del puente Bayonne, en New Jersey, para que barcos más grandes puedan llegar al puerto de New York. Igual ha pasado en Wilmington, Charleston, Miami... todos los puertos que están en la costa del este de Estados Unidos y ubicados estratégicamente en zonas industrializadas, hicieron inversiones importantes antes de la ampliación. Aún ahora las mejoras continúan. La razón es que se calcula que para el 2030, el 60% de la mercancía marítima del mundo será a través de los buques neopanamax, y la ampliación del Canal ha forzado esta restructuración del tráfico marítimo.

2. Pero también Estados Unidos tienen un sistema intermodal que a la vez compite con el Canal...



Puerto de Nueva York.

--Cada país tiene su propia estrategia de infraestructura logística, y en el caso de mi país, siempre estamos atendiendo algunos temas para mejorar nuestra competitividad. Pero hay que recordar que el sistema de transporte menos costoso es el marítimo, luego sigue el tren y por último, las carreteras.

Mientras más un país minimice sus costos en términos logísticos, más se benefician los consumidores. Eso es lo que Estados Unidos ve y experimenta desde la ampliación. Y es que las mejoras no aplican solamente a los puertos, sino también al sistema intermodal para que la mercancía llegue más rápido y a menor costo a mercados interiores de los Estados Unidos, como Ohio, Illinois, Kentucky.

De modo que, tanto el transporte marítimo como el sistema intermodal de Estados Unidos, son un complemento integral del cual todos se benefician.

3. ¿Cómo está el nivel de importación y exportación de su país?

--En términos de comercialización, el PIB (producto interno bruto) de Estados

Unidos no depende de sus exportaciones, ya que mucho de lo que producimos nosotros mismos lo consumimos. Sin embargo, los acuerdos de libre comercio que tenemos brindan a los consumidores más opciones, más posibilidades, y con eso se puede acceder a precios más bajos. Por otro lado, estamos teniendo una fuerte participación- por primera vez desde 1973- en la exportación de GNL (gas natural licuado) hacia Asia, y eso sin duda son buenas noticias para nosotros y para el Canal.

4. Su país es visto como uno altamente competitivo y atractivo... ¿Cuál cree que es esa ventaja competitiva?

--Su diversidad. Somos un país de inmigrantes y la diversidad que tiene el pueblo de Los Estados Unidos de América es el manantial de nuestra fuerza nacional. Detrás de todo lo que conocemos de Estados Unidos está la gente, que por más de 240 años ha vivido el experimento llamado democracia, y por eso es que creo que de muchos somos uno.

El embajador Feeley es diplomático de carrera y prestó servicio militar activo como piloto de helicópteros en el Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos. Previo a nuestro país, ha prestado servicio diplomático en México, República Dominicana y Colombia.



En el 2017 se demostró la eficiencia operativa del Canal: más aportes al país de la mano con proyectos ambientales de carácter sostenible.



EN
NÚMEROS
CIFRAS
AF 2017

403.8
MILLONES
TONELAJE
CP/SUAB

B/.2,706,846
INGRESOS
DE
TRÁNSITOS

B/.2,885,993
INGRESOS
TOTALES

B/.1,650,378
APORTES
AL
ESTADO

34^{to} CONGRESO MUNDIAL PIANC



PANAMÁ 2018 6 - 11 de mayo



Conectando los Centros Marítimos Globalmente

Expositores de Clase Mundial: investigadores y líderes de proyectos relevantes en las áreas de navegación, dragado, logística e infraestructura, puertos, marinas y medio ambiente se reunirán en Panamá para compartir sus experiencias.

Sede del Evento: Hotel RIU Plaza Panamá
Idioma español e inglés con interpretación simultánea.

Ejes Temáticos

- Navegación interior
- Dragado
- Logística e Infraestructura
- Puertos
- Marinas
- Ambiente

Actividades Principales

- Conferencias plenarias
- Cinco salas con conferencias simultáneas (tracks)
- Área de exhibición comercial
- Giras técnicas
- Reunión de jóvenes profesionales
- Cursos pre-congreso
- Eventos sociales

¡INSCRÍBETE YA!
15% DE DESCUENTO*
*HASTA EL 15 DE ENERO DE 2018.

Patrocinadores



Ausenco



Aerolíneas oficiales

AIR FRANCE KLM
Global Meetings & Events

CopaAirlines
CONVENTIONS

Para mayor información:

www.pianc2018.com • congress2018@pancanal.com
Tel.: +507 272-2929



@pianc2018panama



/pianc2018panama



2017, AÑO RÉCORD DE APORTES

Tránsitos

Tonelaje CP/SUAB

Toneladas de carga

Ingresos

APORTES DIRECTOS AL TESORO NACIONAL en millones de balboas



INFORMACIÓN GENERAL

(del 1-Oct-2016 al 30-Sep-2017)

	AF2016	AF2017
	13,114	13,548
	330,433,370	403,831,352
(Toneladas Largas)	204,704,287	241,007,328
	B/. 2,354,270,199	B/. 2,690,838,656

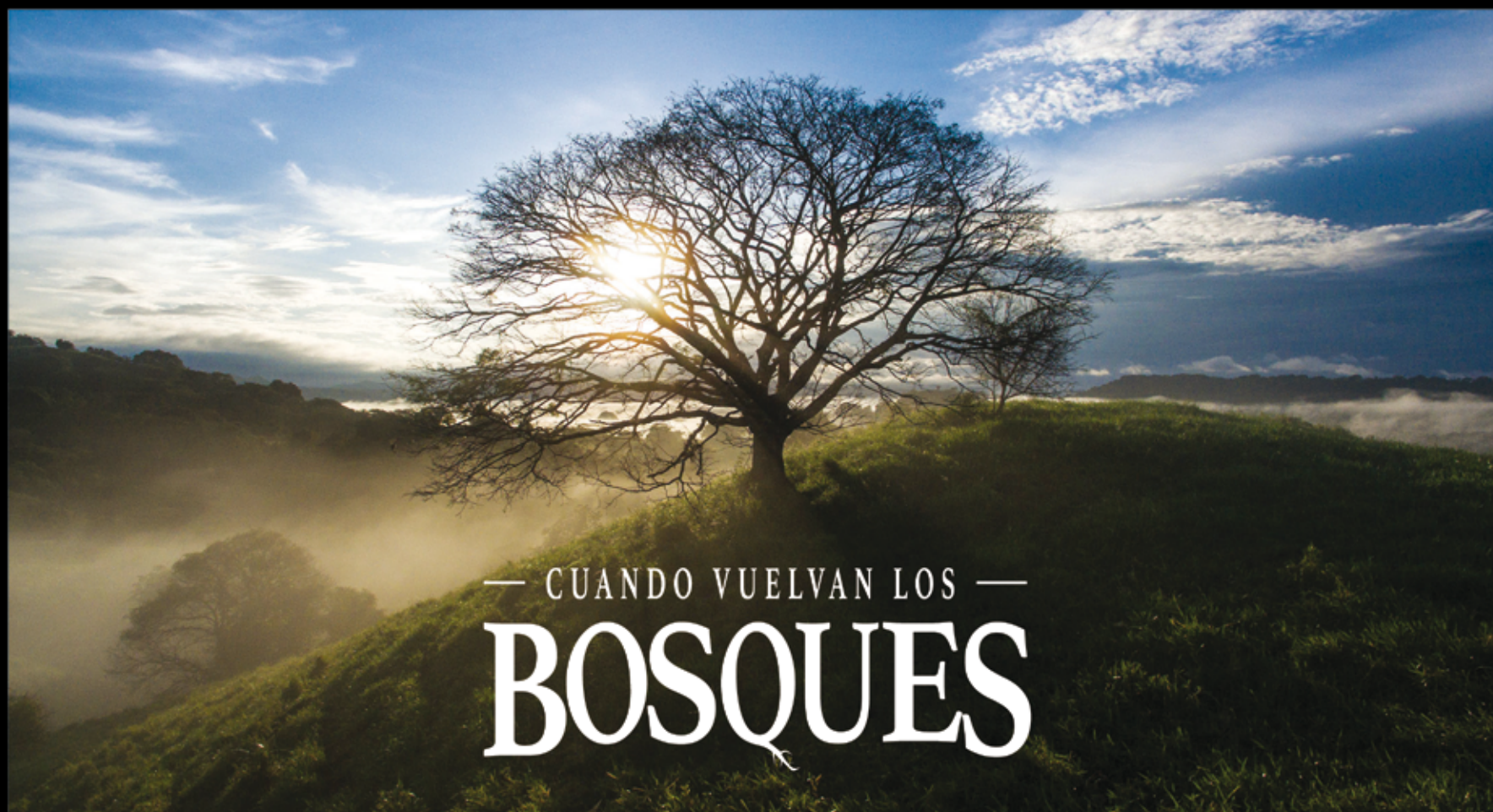
Construcción del puente del Atlántico



CANAL DE PANAMÁ

CONSERVAR EL AGUA ES RETO DE TODOS

EL CANAL DE PANAMÁ TE INVITA A SINTONIZAR EL DOCUMENTAL



— CUANDO VUELVAN LOS — BOSQUES

UNA PRODUCCIÓN DE

Fundación
Albatros Media

VERTICAL MEDIA

NO TE LO PIERDAS EN HORARIOS ROTATIVOS POR CANAL TV.


Canal tv

CABLE ONDA
CANAL 126 / 1026 (HD)

+ TV DIGITAL
CANAL 26

    micanaldepanama.com

 CANAL DE PANAMÁ



LA REALIDAD SOBRE LOS TRÁNSITOS EN EL CANAL DE PANAMÁ

En fecha reciente han surgido declaraciones incorrectas de que el Canal de Panamá enfrenta desafíos para manejar la demanda de tráfico del segmento de gas natural licuado (GNL). Como parte de su continuo compromiso con la transparencia, el Canal de Panamá aprovecha la oportunidad para explicar la situación y abordar cualquier inquietud que puedan tener nuestros clientes y socios de la industria.

Estos son los hechos.

MITO: El Canal de Panamá no tiene suficiente capacidad ni equipo para transitar de manera eficiente los buques que llegan.

REALIDAD:

- El Canal de Panamá tiene suficiente capacidad para atender a los buques que transitan por las esclusas neopanamax. No hay buques neopanamax esperando para transitar, no hay retrasos para clientes con reservaciones en las esclusas neopanamax, y estamos atendiendo a cada embarcación que llega para tránsito o actividad portuaria.
- Del mismo modo, tenemos más que suficientes remolcadores para atender estos segmentos de buques, incluido los buques de GNL. Desde antes de la inauguración del Canal ampliado, el Canal de Panamá duplicó el número de remolcadores en su flota y triplicó

su capacidad total de remolque. Incluso, hay momentos en los que los proveedores de servicios de remolcador en las entradas del Canal no están siendo empleados, porque la demanda actual puede manejarse con los equipos existentes.

- Como respuesta al creciente tránsito a través de la vía interoceánica, el Canal de Panamá también lanzó un sistema de programación de tránsito y gestión de recursos marítimos para optimizar recursos, mejorar la seguridad y aumentar la eficiencia del servicio que ofrece.
- Como resultado de su operación eficiente y capacidad adicional, la vía interoceánica registró un récord de 403.8 millones de toneladas del Canal de Panamá en su año fiscal 2017, un 22.2% más que el año anterior y la mayor cantidad en sus 103 años de historia.

MITO: La industria de GNL necesita más reservas de las que están actualmente disponibles.

REALIDAD:

- Los datos de reserva, proporcionados hasta con un año de anticipación, indican que la demanda de la industria de GNL para transitar por el Canal de Panamá es apenas inferior a un barco por día, o menos de siete por semana. En línea con esta demanda, el Canal ofrece a los buques de GNL un espacio de reserva por día.

- Con frecuencia, las reservas de GNL asignadas no se utilizan. Los registros muestran que solo el 60 por ciento de los buques de GNL que reservan en realidad transitan. Estas reservaciones no utilizadas normalmente son liberadas por estos buques tan cerca de la fecha que impide que otros clientes usen la reservación, lo que resulta en la pérdida de capacidad que afecta al Canal de Panamá y los otros segmentos que atiende. La realidad es que el Canal ampliado atiende en promedio cuatro tránsitos de GNL por semana, considerablemente menos que los siete espacios de reserva que pone a disposición.

-

MITO: El Canal de Panamá no está transitando los buques de GNL de manera eficiente.

REALIDAD:

- Una vez más, actualmente no hay demoras en el Canal de Panamá para ningún segmento de buques.

- Como parte del compromiso del Canal de Panamá en garantizar el tránsito seguro y a tiempo para todos los clientes, también se ha ofrecido a los buques de GNL que llegan temprano a las aguas del Canal, transitar antes de la fecha reservada, y proporcionar aún más ahorros de tiempo. Sin embargo, el 86 por ciento de los buques que llegó temprano este año decidieron no transitar antes de tiempo.

MITO: El Canal de Panamá no puede adaptarse al crecimiento potencial en términos de demanda de GNL.

REALIDAD:

- El Canal de Panamá trabaja con representantes de la industria para garantizar las operaciones seguras, eficientes y confiables de la vía interoceánica de una manera justa para todos los segmentos. Seguiremos llevando a cabo acciones para garantizar que los espacios reservados asignados para los tránsitos se utilicen según lo planeado.

- Creemos que la industria del GNL es importante para todos, incluyendo al Canal de Panamá, en consecuencia, nos esforzamos por buscar formas de optimizar la cadena de transporte marítimo con conversaciones cara a cara con los principales actores.

- El Canal se ha reunido con representantes de Cheniere Energy, el único exportador estadounidense de GNL usando el Canal de Panamá en este momento. También estamos trabajando con todos los usuarios del Canal para



Tránsito de buque GNL.

promover eficiencias que podrían resultar en una mejor utilización de la capacidad disponible, y nos reunimos con compradores de Japón y Corea del Sur para establecer calendarios de envíos anuales para satisfacer perfectamente su demanda y nuestra capacidad disponible.

- Como el número de tránsitos de GNL demuestra una necesidad de más capacidad, el Canal está preparado para tomar medidas para ofrecer más reservas en el futuro.

- De hecho, el 17 de diciembre de 2017, el Canal de Panamá registró 11 buques neopanamax, incluidos dos GNL de Cheniere Energy completamente cargados en Sabine Pass.

El Canal de Panamá transitó dos buques GNL el 17 de diciembre de 2017, cuando registró 11 tránsitos por el Canal ampliado.

El Canal de Panamá sigue comprometido con la operación segura, confiable y eficiente de la vía interoceánica.

Esperamos continuar brindando un servicio de calidad mundial a todos los clientes en todos los segmentos. A medida que el Canal ampliado marca el comienzo de una nueva era para el comercio marítimo mundial, trabajamos para superar las expectativas de nuestros clientes, grupos de interés y comunidad marítima mundial.

Jorge L. Quijano

Administrador del Canal de Panamá
Publicado en *The Huffington Post*

LA APUESTA POR LA INNOVACIÓN

Por Raúl O. Rivera

A diario escuchamos acerca de empresas que incorporan la innovación dentro de su estrategia de trabajo, pero ¿estamos claros sobre la definición de esta palabra y su importancia? La innovación es crear nuevo valor para los clientes, y retornos financieros para la empresa, cambiando de manera creativa, algunos aspectos dentro del negocio.

En un mundo que cambia a cada segundo, con clientes que tienen nuevas necesidades, y competidores que buscan resolver estas necesidades de manera más ágil, creativa y agregando elementos de valor, la innovación es clave para que un negocio siga siendo sostenible en el tiempo.

Muchísimas empresas fueron líderes en sus áreas por años, y en un abrir y cerrar de ojos, desaparecieron porque se mantuvieron en el “status quo” y no supieron adaptarse a los nuevos tiempos.

En respuesta a esto, el Canal de Panamá lanzó en 2010 el Programa Innova Canal, con el principal objetivo de buscar soluciones que generen valor a la empresa, facilitando el logro de sus metas principales; reconociendo e implementando las mejores propuestas. Desde sus inicios hemos recibido aproximadamente 1300 propuestas, de las cuales, más de 300 han sido implementadas.

En el año fiscal 2016 se implementó un cambio en la estrategia del Programa, y se puso en marcha el Reto Innova, el cual busca propuestas innovadoras que agreguen valor y estén enfocadas en los principales retos de la empresa que son:

- **Asegurar** la disponibilidad de agua para el consumo humano y las operaciones del Canal.
- **Implementar** negocios complementarios que agreguen valor a la ruta por Panamá.
- **Garantizar** la capacidad operativa para atender la demanda.
- **Proteger** el ambiente sin afectar el crecimiento del negocio.
- **Incrementar** la productividad mejorando la efectividad de los procesos.



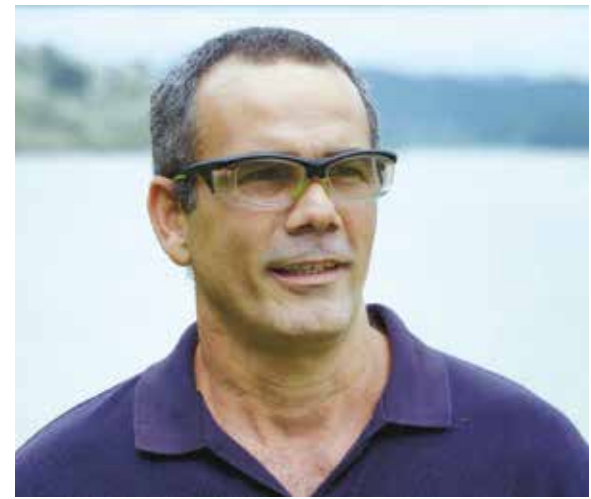
Todas las propuestas ingresadas pasan por un estricto proceso que incluye presentaciones y evaluaciones para determinar su factibilidad financiera y técnica y se escogen las más viables y con mayor impacto. Las ideas ganadoras deben ser desarrolladas a cabalidad y demostrar resultados tras su implementación.

En la primera versión del Reto Innova, en el año 2016, se recibió más de 100 propuestas, de las que tres llegaron a la final, y se encuentran en proceso de implementación. Este paquete incluye el primer proyecto en Latinoamérica de paneles solares flotantes en el lago Miraflores.

Este año el Reto Innova 2017 culminó con un evento que contó con la participación de Juan Felipe González, del Grupo Argos; Rodrigo González, de Banistmo, y Gustavo Manrique, de Stratego; quienes en sus exposiciones destacaron la importancia de la innovación en la estrategia de sus empresas y mostraron las iniciativas que promueven en cada una de estas.



Maxim Rebolledo.



Sacramento Ortega.

En la ceremonia fueron destacadas cinco propuestas que este año 2017 atienden principalmente a los retos de disponibilidad de agua y capacidad operativa:

• Primer Lugar

Trasvase selectivo de agua desde el cauce de aproximación de la esclusa de Cocolí hacia el lago Miraflores, de Maxim Rebolledo y Evangelos Siannis. Esta propuesta disminuye el consumo de agua del lago Gatún, ahorrando agua y asegurando su calidad.

• Segundo Lugar

Disipación de la niebla en el corte, de Sacramento Ortega. Busca que el área de corte Culebra tenga la visibilidad requerida para el tránsito de buques, durante eventos de neblina, reduciendo los atrasos que puedan afectar la capacidad operativa y el nivel de servicio que ofrecemos.

• Tercer Lugar

Tubería micro perforada de PVC, barrera de burbujas, de Raúl Matos. El impacto principal del proyecto es

salvaguardar la calidad de agua del lago Gatún y reducir el consumo de agua producto de las descargas de fondo.

• Cuarto Lugar

Protector de las unidades de propulsión de los remolcadores, propuesta de Ullie Spiess, Susana Coronell. La implementación de esta propuesta disminuye costos de mantenimiento y tiempos fuera de servicio de los equipos.

• Quinto Lugar

Optimización del uso del agua en el lago Miraflores para la operación del Canal, de Odracir Naranjo, Erick Córdoba. Optimiza el uso del agua del lago Miraflores, ahorrando el recurso hídrico durante los periodos de baja aportación de lluvia.

El programa reconoce el ingenio, la creatividad y el compromiso del colaborador canalero al buscar y desarrollar soluciones innovadoras.

El autor es Analista de Programas e Innovación.



Raúl Matos.



Susana Coronell y Ullie Spiess.



Erick Córdoba.



Odracir Naranjo.

BENEFICIOS DEL CANAL AL PAÍS E

Por Franklin Castrellón

En cumplimiento de su Ley Orgánica, en 2018 la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) aportará al país \$1,659 millones en concepto de excedentes, lo que representa el 54.6% de los ingresos estimados para ese año.

Específicamente, el artículo 41 estipula que, “una vez cubiertos los costos de funcionamiento, inversión, modernización y ampliación del Canal, así como las reservas necesarias previstas en la Ley y en los reglamentos, los excedentes serán remitidos al Tesoro Nacional en el período fiscal siguiente”.

Lejos de limitarse a ese aporte, los beneficios que el Canal aporta al país exceden en mucho esa suma. En este artículo resumo algunos de esos beneficios que muchos ciudadanos desconocen.

Es pertinente señalar que, por mandato de su Ley Orgánica, la agencia canalera es responsable de “la administración, mantenimiento, uso y conservación del recurso hídrico de la cuenca hidrográfica del Canal”, gestión que cumple a cabalidad con el apoyo de las entidades que integran la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CICH).

Esa responsabilidad la ha llevado a diseñar una estrategia ambiental y social, mediante la cual promueve la gestión integral de los recursos hídricos para asegurar, en primer lugar, su disponibilidad en cantidad y calidad a más del 60% de la población del país y, en segundo lugar, para la operación de la vía. Como parte de esa estrategia promueve la titulación de tierras que ha permitido a 6,825 residentes de Capira, La Chorrera y Salamanca (Colón) contar con títulos de propiedad.



EXCEDEN LOS APORTES DIRECTOS



Como compensación por el impacto que la ampliación del Canal tuvo en la región interoceánica, el Canal ha reforestado más de 1,240 hectáreas, principalmente fuera de los límites de la cuenca en las provincias de Coclé, Chiriquí, Colón, Herrera, Panamá y Darién. En esta provincia limítrofe con Colombia se han beneficiado las comarcas Emberá Wounaan y Emberá Purú.

Fuera de esos aportes, la ACP asumió el costo de construcción de la planta potabilizadora de Mendoza, en La Chorrera, con capacidad de 40 millones de galones diarios, y aporta el agua cruda necesaria para satisfacer las necesidades de la región metropolitana. Además, construye a un costo de \$11 millones el puente de Gamboa, cuya construcción corresponde al Ministerio de Obras Públicas, y adelanta la construcción del puente del Atlántico, a un costo de \$600 millones. Este puente permitirá integrar al desarrollo nacional una vasta región de la costa atlántica.

El autor es periodista.



En el marco del Programa de Incentivos Económicos Ambientales, esos propietarios y otros pobladores de la cuenca se benefician con asistencia en actividades de producción sostenible en agroforestería (2,220 hectáreas), silvopastoriles (3,211 hectáreas), protección de bosques (700 hectáreas), adecuación de fincas de café (200 hectáreas), plantaciones con especies nativas (700 hectáreas) y comerciales (720 hectáreas). Todo ese empeño es reforzado con giras bajo el Programa Corporativo “Identidad Canallera”, diseñado para fortalecer la cooperación con las comunidades asentadas en la Cuenca.



OMI PREPARA NUEVA EST

Por Alexis X. Rodríguez

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo bajo el sistema de las Naciones Unidas al que le compete lo relativo a la seguridad de la vida en el mar y la prevención de la contaminación. Precisamente, con estos preceptos se desarrolló el “Convenio sobre la Prevención de la Contaminación en el Mar (Marpol 73/78)”, que consta de seis anexos. El sexto desarrolla las reglas para prevenir la contaminación atmosférica.

Durante la “Segunda Reunión Intercesiones del Grupo de Trabajo sobre Reducción de Emisiones” (ISWG-GHG, por sus siglas en inglés) celebrada en Londres, Inglaterra, en octubre este año, se continuó la discusión de la estrategia de reducción de emisiones, que se convierte en el marco de referencia que adoptará el transporte marítimo internacional, con

una visión y objetivos determinados a corto, mediano y largo plazo.

Los detalles

La estrategia incluye factores importantes como visión, nivel de ambición, lista de actividades de reducción y su impacto en los estados miembros. Asimismo, se define los obstáculos que este plan podría enfrentar y los factores de cooperación técnica necesarios para que todo el sector pueda implementar las tecnologías de manera eficaz.

Es así como se ha establecido una hoja de ruta de aprobación de estas negociaciones, dividida por etapas de negociación y verificación de la implementación efectiva de la estrategia, que deberá ser aprobada en el próximo Comité de Protección del Medio Marino, del 9 al 13 de abril de 2018 (MECP 72).



Antes de este encuentro, del 3 al 6 de abril, se llevará a cabo la “Tercera Reunión Intercesiones del Grupo de Trabajo (ISWG-GHG) sobre Reducción de Emisiones”, de modo que se cuente con un texto consensuado para reportar al comité.

Se prevé una negociación muy interesante, teniendo en cuenta las expectativas de reducción por parte del transporte marítimo, y que esta estrategia esté alineada con los compromisos adoptados por los Estados en el Acuerdo de París que entró en vigor el 4 de noviembre.



STRATEGIA AMBIENTAL

¿Y el Canal de Panamá?

El Canal es un componente importante en la industria marítima; eficiente y comprometida con la reducción de los efectos del cambio climático.

Este paso interoceánico se ha colocado como la Ruta Verde en servicios para la industria marítima y desarrollo sostenible de la Cuenca, incentivando y estableciendo mejores prácticas de manejo socioambiental para conservar el recurso hídrico, aumentar la eficiencia de las operaciones y apoyar los esfuerzos globales frente al Cambio Climático.

La gestión incluye el desarrollo y evaluación de alternativas para el reconocimiento de las acciones de gestión ambiental y reducción de emisiones por parte de los clientes del Canal. También, la promoción de mecanismos de mercado que impulsen la compensación y/o reducción de

emisiones de sus operaciones a través de la implementación de mejores prácticas. Todas estas políticas están enmarcadas en las actividades consideradas como aporte a los objetivos a corto, mediano y largo plazo de la nueva estrategia de la OMI.

En ese sentido, y como parte de su continuo compromiso con la sostenibilidad, el Canal de Panamá hizo el lanzamiento de la Calculadora de Emisiones, una innovadora herramienta que ofrece a los clientes una evaluación más precisa de sus emisiones de carbono, al clasificar a aquellos que hayan reducido la mayoría de las emisiones al transitar por la vía acuática en comparación con rutas alternas, con lo que impulsa más acciones para disminuir la huella de carbono.

Los datos de reducción de emisiones de CO₂, clasifica cada mes a los clientes que tienen menos emisiones. El Canal de

Panamá espera incentivar a los clientes a demostrar un sólido manejo ambiental y adoptar itinerarios con menos emisiones, y ya se ha recibido comentarios positivos en conversaciones preliminares con la industria.

La calculadora formará parte del Programa de Reconocimiento Ambiental Green Connection, y reforzará las ofertas existentes que incluyen el Green Connection Award y el Environmental Premium Ranking.

El Ranking de Reducción de Emisiones de CO₂ servirá como plataforma pública de la Calculadora de Emisiones, sin embargo, los clientes interesados pueden solicitar los datos enviando un correo electrónico a greenconnection@pancanal.com

Para obtener más información sobre la Calculadora de Emisiones visite greenroute.micanaldepanama.com



Administrador del Canal recibe Orden del Sol Saliente



El gobierno de Japón otorgó al administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano, la condecoración Orden del Sol Saliente, Estrella Dorada y Plateada, por su servicio en fortalecer las relaciones a través del comercio y el transporte marítimo mundial y promocionar el entendimiento mutuo entre Japón y Panamá.

La entrega se hizo durante una recepción en Panamá conmemorativa al natalicio de Su Majestad Imperial, el Emperador Akihito.

“Hemos venido trabajando muy de cerca con entidades del gobierno japonés, así como los navieros, importadores y exportadores de este amigo de nuestro país y del Canal de Panamá. Me siento muy honrado en recibir esta condecoración, la cual recibo en nombre de todos los canaeros que me han apoyado en fortalecer esta relación durante varias décadas”, dijo el administrador Quijano.

La Orden del Sol Saliente fue establecida en 1875, y es otorgada a aquellos que han alcanzado logros en relaciones internacionales, la promoción de la cultura japonesa, o en sus respectivos campos de especialidad y en el desarrollo del bienestar social o la preservación del ambiente.

Desde La Enea hasta el Canal

Docentes, acudientes y estudiantes de la Escuela Heraclio Barletta, de La Enea de Guararé, provincia de Los Santos, visitaron hace poco el Centro de Visitantes de Miraflores para observar de cerca las operaciones del Canal de Panamá. La actividad se hizo en el marco de programa educativo de la vía acuática denominado: “El Canal de todos”.

Para la mayoría de los participantes, esa fue su primera visita a las instalaciones canaeras, y aprovecharon para expresar su agradecimiento por la oportunidad. Alrededor de las 9:00 a.m. fueron recibidos por colaboradores; luego se tomaron fotografías con el fondo de las esclusas y la caseta de control. Más



tarde, recorrieron las cuatro salas de exhibición donde conocieron detalles históricos, científicos y marítimos. El momento más emocionante fue, sin duda, el tránsito de un buque por la esclusa. En la foto, el ingeniero Carlos Vargas, vicepresidente ejecutivo de Ambiente, Agua y Energía, oriundo de La Enea.



Tu ventana al Canal de Panamá

En tu Canal TV disfrutarás de lo que juntos hacemos por el desarrollo sostenible, por nuestra historia y nuestra cultura. También vivirás cada momento de la gran hazaña que juntos construimos:
el #CanalAmpliado.

Disponible en:

MASTER



Canal 26

Canal 26

Televisión digital abierta
(Panamá, Panamá Oeste y Colón)



Cable Onda

Canal 126 y
HD 1026



CANAL DE PANAMÁ

#CANALAMPLIADO



BUQUES MÁS GRANDES = MÁS APORTES PARA EL PAÍS



Con las nuevas esclusas, el Canal de Panamá alcanzó en el año fiscal 2017 un nuevo récord de 403 millones de toneladas.



Más beneficios para el país

Este año el Canal de Panamá entregará al Estado B/. 1,600 millones en aportes económicos directos. Diez veces más que en el año 2000.



Más ingresos entregados al Tesoro Nacional significa que el gobierno contará con más recursos para realizar obras en beneficio de los panameños.



NOS ENCANTAN LOS RETOS

    micanaldepanama.com

 **CANAL DE PANAMÁ**