EL FARO

El costo de la construcción del tercer juego de esclusas ha sido estimado utilizando los métodos más rigurosos de análisis, y con la asesoría de expertos reconocidos a nivel internacional.
Propuesta de ampliación del Canal de Panamá.

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA-VOLUMEN VII, NO. 12 | Del 23 de junio al 6 de julio de 2006 | www.pancanal.com

Información en todo el país

Con presentaciones en las diferentes regiones del país, ante audiencias programadas y grupos que manifiestan interés en conocer detalles de su contenido, la ACP cumple con proceso de información sobre la propuesta del tercer juego de esclusas. ◆ **6 y 7**

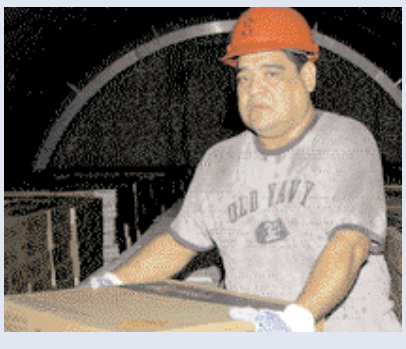
En Santiago, estudiantes reciben información sobre el proyecto de ampliación del Canal.

Ambientalmente viable

Demuestran estudios de la propuesta.

PAG>3

El poder de querer



Retomó las riendas de su vida y hoy viaja a diario desde Antón para trabajar en el Canal.

PAG>10

Tendencia favorable

Aumento en los registros de tonelaje, tránsitos totales y tránsitos de Panamax.

PAG>12

800-0714

es el número telefónico habilitado para responder consultas sobre el proyecto de ampliación.

CORRESPONDENCIA

20 de junio de 2006

Webmaster
www.pancanal.com

¡Enhorabuena por difundir Panamá en la red con una web de calidad y en español!

Por ello, se le ha concedido el Premio Internacional OX 2006 en la categoría de ECONOMÍA Y TRABAJO y su web será recomendada también en la cuarta edición del libro "Internet en español", que será publicado próximamente y contará con una selección de las webs más interesantes de Panamá y de otros veinte países hispanohablantes.

Le invitamos a que lleve con satisfacción en su página principal el logotipo de su Premio OX. El lugar, país y fecha del acto de entrega de los Diplomas-Certificados 2006 a las webs que portan el Premio OX en sus páginas les será comunicado con antelación.

La misión de la Editorial OX es dar reconocimiento y difusión a las webs que difunden nuestros países en español así como ahorrar horas y horas de búsqueda al internauta hispanohablante al tener seleccionadas las webs más relevantes de cada país agrupadas por temas.
Enhorabuena de nuevo y felicidades por su web.
Atentamente,
Departamento de Selección
Editorial OX
La Editorial de Internet en español

ACP AUTORIDAD DEL CANAL DE 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

La foto

Julieta Rovi

El bebØ sale del nido por primera vez...

De la Administración

Proceso informativo

. . . se complementa con la distribución, a través de diversos mecanismos de alcance masivo -- por ejemplo en escuelas de todas las provincias -- de materiales que explican los contenidos de la propuesta

Continúa el proceso de divulgación de la propuesta para ampliar el Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas, que la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) presentara al Gobierno Nacional, y éste al país, el pasado 24 de abril.

Se trata de un proceso que comprende presentaciones ilustrativas, en unos casos ante audiencias programadas para asegurar la más amplia cobertura posible de la sociedad panameña, y en otros ante sectores y grupos que, como diferentes organizaciones cívicas, religiosas, grupos universitarios y profesionales, manifiestan su deseo de conocer los fundamentos, los alcances y los impactos de este proyecto. También se han atendido sesiones que con formato de debates han permitido el intercambio de puntos de vista sobre la propuesta enriqueciendo así el análisis y el juicio de las diversas audiencias. Estas presentaciones han tenido lugar en todo el país. Ello se complementa con la distribución, a través de diversos mecanismos de alcance masivo -- por ejemplo en escuelas de todas las provincias -- de materiales que explican los contenidos de la propuesta.

Cabe destacar de igual modo el sostenido interés de la comunidad nacional por informarse sobre detalles generales o específicos de la iniciativa, ya sea en las Infoplazas regionales de la ACP, en los centros de información en la capital, o a través de la línea 800-0714. Esto al tiempo que cada día decenas de miles de personas visitan la dirección electrónica www.pancanal.com para obtener información sobre el particular.

De esta manera la ACP cumple el compromiso de suministrar a los panameños la información que nos permita, a todos, formarnos la idea más clara posible del proyecto de ampliación del Canal

Mayor aporte al Estado

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El proyecto de presupuesto total de ingresos para la vigencia del Año Fiscal 2007 de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), que se discute en la Asamblea Legislativa, prevé un aumento en los ingresos y en los aportes al Estado, mayores a los estimados para el AF 2006.

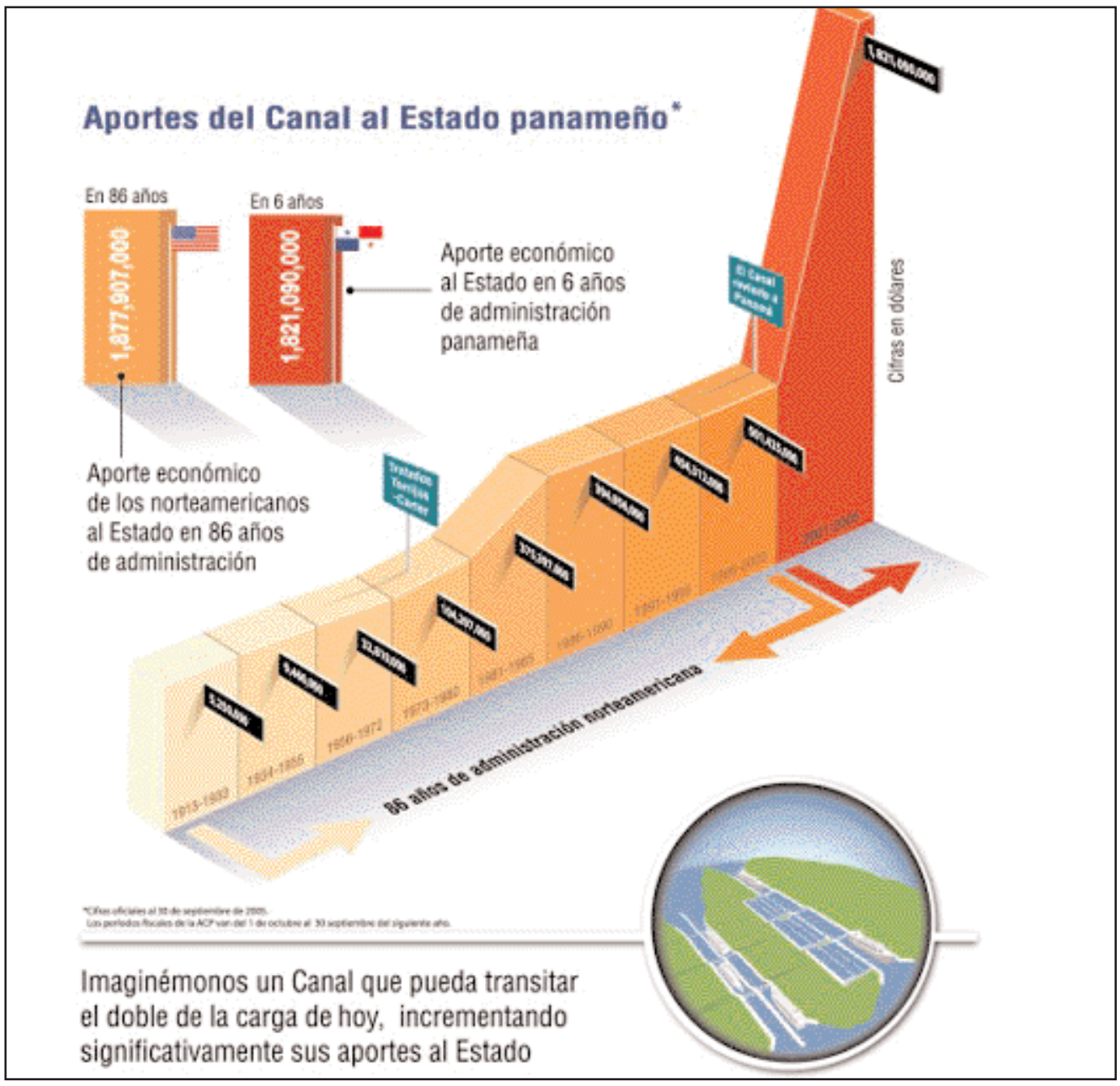
El presupuesto, que asciende a 1,568 millones de balboas, sobrepasa en un 11% los ingresos del año anterior y contempla pagos al Estado, en concepto de excedentes, por 490 millones de balboas. Esto, más el pago por toneladas transitadas y el pago por servicios prestados por el Estado, suman 833 millones de dólares, es decir 277 millones de balboas más que lo proyectado para el año fiscal 2006.

El presupuesto presentado incluye inversiones que tienen como objetivo aumentar y garantizar el suministro de agua potable tanto en el Pacífico como en el Atlántico; y mantener la calidad del servicio y la confiabilidad en los sistemas de distribución y generación eléctrica.

En ese sentido, también se contempla un aumento en las ventas de energía en el mercado eléctrico y una disminución de B/. 0,02 en la tarifa escalonada promedio acordada en el contrato de compra-venta de agua potable en bloque con el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN).

Por otro lado, el presupuesto incluye la instalación de nuevos procesos de potabilización de agua; la instalación de tuberías de transporte de agua cruda, mejoras en la capacidad de las estaciones de bombeo de agua potable de Miraflores y Arraiján; y mejoras en la estación de toma de agua cruda de Paraíso.

Autorizada por la Junta Directiva de la ACP, la Administración presentó el proyecto propuesto para el ejercicio mencionado al Consejo de Gabinete, el que tras su aprobación lo remitió a la Asamblea Nacional para su trámite correspondiente.



Ambientalmente viable

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los estudios que sustentan la propuesta de ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas, presentada el pasado 24 de abril de 2006, indican que la propuesta es viable desde el punto de vista social y ambiental.

A lo largo del proceso de definición de los elementos de la propuesta de ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas se llevaron a cabo evaluaciones ambientales de todas las alternativas consideradas como posibles componentes de esta obra.

Las evaluaciones ambientales realizadas forman parte de la lista de estudios del Plan Maestro y están disponibles para la revisión del público interesado tanto en el sitio de Internet de la ACP como en el edificio 714 de Balboa, junto con todos los otros estudios que se llevaron a cabo en el proceso de definición de la propuesta.

La propuesta de ampliación a través de la construcción de un tercer juego de esclusas no requiere embalses nuevos, ni reubicación de comunidades. Se lleva a cabo en áreas designadas por ley para la operación del Canal y que han sido alteradas por trabajos anteriores relacionados a la operación del Canal.

Área de excavación en el Pacífico

Además, no afecta parques nacionales, ni áreas protegidas ni de producción agrícola. La propuesta mantiene la disponibilidad de agua potable para consumo de las poblaciones de Panamá, Colón, Arraiján y La Chorrera, entre otras.

Cabe destacar que estos estudios establecen las condiciones existentes en el área a través de inventarios de línea base, así como los posibles impactos socio-ambientales de carácter negativo o positivo que pudieran generarse por la selección de una u otra alternativa de fuentes de agua, de alineamientos, de sitios de depósito terrestres y marinos, del número de escalones de las esclusas, del número de tinas de reutilización de agua, del tipo de compuerta, de los diferentes niveles operativos del lago Gatún, entre otros elementos evaluados, previos a la definición de la propuesta de ampliación. Los posibles impactos ambientales adversos son mitigables con procedimientos y tecnologías existentes.

También cabe destacar que para que el Estado inicie un proceso de revisión de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) es necesario que exista un proyecto aprobado. Sólo después del referéndum sobre la propuesta de ampliación, si el voto de la mayoría es a favor de la construcción del tercer juego de esclusas, se contará con el aval para desarrollar un proyecto que pueda analizarse en su totalidad dentro de los lineamientos de un EIA final.

FMI no opinó sobre costo de ampliación

Recientes publicaciones, y en espacios de opinión locales, se han reproducido o se han hecho eco de comentarios externos en torno al proyecto de ampliación del Canal, los cuales requieren del pronunciamiento público de la Autoridad del Canal de Panamá en beneficio de una clara y veraz información a la ciudadanía panameña.

Así, La Estrella de Panamá publica (15 de junio) que "La Revista América Economía, en su edición del 19 de mayo al 8 de junio, aseguró que el Fondo Monetario Internacional (FMI) estima que la inversión requerida para el proyecto (de ampliación del Canal) es de unos 7,500 millones de dólares".

Consultados por la ACP, los editores de América Economía, tanto en su sede de México como de Chile, no han podido contestar en qué fuente del FMI recogieron la cifra mencionada. No obstante, todo parece indicar que el dato en referencia tuvo origen en una nota de la periodista Jane Monahan, de la BBC de Londres, divulgada el 4 de abril de 2006: veinte días antes de la presentación de la propuesta de ampliación (24 de abril de 2006). A su vez la periodista Monahan atribuye a su editor en Londres haber puesto en la información citada la cantidad de 7,500 millones cuando ella lo que había hecho era establecer un rango entre una estimación de los representantes de Panamá ante el FMI (contenida en el documento Panama: 2004 Article IV Consultation; Sección "Statement of Executive Director for Panama" del 23 de marzo de 2005) de 4,500 millones de dólares, y una de 7,500 millones de "un funcionario del BID", que ella no identifica en su aclaración.

Por su parte, el Fondo Monetario Internacional, a través de Francisco Baker, de la División de Asuntos Públicos del organismo, transmitió el 15 de junio de 2006 a la Gerencia de Comunicación de la ACP un pronunciamiento de dicha institución en el sentido de que "el Fondo Monetario Internacional no ha mencionado ningún monto del costo de la expansión en ningún documento oficial".

Cabe destacar que en ningún momento la ACP fue contactada por La Estrella de Panamá para constatar esta información, que fue presentada bajo el título "La ampliación costará unos 7,500 millones".

Por otra parte, algunos espacios de televisión y de radio de la localidad han comentado pronunciamientos supuestos del FMI relativos a lo inseparable de las finanzas de la ACP y del Gobierno Nacional, para hablar con ello de una supuesta inviabilidad financiera del proyecto. Para esto citan el apéndice del documento IMF Country Report No. 06/ 3 de enero de 2006, que contiene información recabada hasta el 8 de marzo de 2005. Como puede verse, se trata de información levantada mucho tiempo antes de que la ACP presentara oficialmente su propuesta para ampliar el Canal.

En cualquier caso, es importante resaltar el aspecto de la soberanía nacional que debe imperar en lo concerniente al Canal de Panamá, el

cual "constituye un patrimonio inalienable de la Nación Panameña", (Título XIV de la Constitución Política de la República, Artículo 309).

Tal consagración constitucional legal no da cabida al criterio de actores externos en una materia que compete exclusivamente a los panameños.

ACP tiene autonomía financiera

Armando De Gracia
Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Con relación a versiones periodísticas y a comentarios vertidos en espacios de opinión que citan fuentes externas en el sentido de que las finanzas del Estado y de la ACP son inseparables, lo que constituiría un obstáculo para la viabilidad financiera del proyecto mencionado, la Autoridad del Canal de Panamá, aclara lo siguiente:

La autonomía financiera de la Autoridad del Canal de Panamá está consagrada tanto en el Artículo 320 de la Constitución Política de la República ("La Autoridad del Canal de Panamá adoptará un sistema de planificación y administración financiera trienal conforme a la cual aprobará, mediante resolución motivada, su proyecto de presupuesto anual, que no formará parte del Presupuesto General del Estado") como en el Artículo 36 de la Ley No. 19 de 11 de junio de 1997 (" El Presupuesto de la Autoridad no formará parte del presupuesto general del Estado...").

Cabe señalar que en el Marco Legal de la propuesta de ampliación

presentada por la ACP al Órgano Ejecutivo para ampliar el Canal mediante un tercer juego de esclusas (pág. 69) se reitera que "por virtud del título constitucional que crea la ACP y la ley orgánica que lo desarrolla, las finanzas de la ACP se manejan separadamente de las resto del Estado. Esta separación le permitirá a la ACP acceder a fuentes de financiamiento bajo las mejores condiciones posibles".

De esta manera, "Ningún financiamiento del Canal contará con la garantía soberana de la Nación. Por lo tanto, los contratos de financiamiento del Canal no se consolidarán con la deuda soberana. En otras palabras, de la misma manera que las finanzas del Canal no se consolidan con las finanzas del sector público, el financiamiento para la construcción del tercer juego de esclusas no se consolida con la deuda pública del Estado".

En tal sentido, la ACP señala enfáticamente que el programa de ampliación no endeudará al país y que los fondos para la construcción del tercer juego de esclusas serán obtenidos mediante aumentos de peaje, los cuales serán la fuente para el pago de todas las inversiones de este proyecto.

Un proyecto de todos (2)

La expansión del Canal. Mi voto (2)
I. Roberto Eisenmann, Jr.

Honradez e integridad de las licitaciones de la obra: Como presidente del capítulo panameño de Transparencia Internacional (TI) recibí –junto a un representante de la organización, capítulo de Berlín– una demostración del sistema de licitaciones de la ACP, que está totalmente en línea en tiempo real. Es un sistema de categoría mundial. Estoy convencido de que los riesgos de falta de integridad en la ACP son los menores del país, pero no está de más adicionarle certificaciones independientes externas para atender la natural desconfianza ciudadana en los gobiernos.

Efectos económicos: Sin duda que los efectos van mucho más allá de la obra en sí. Yo veo los efectos como si la economía del país fuera un lago con un gran espejo de agua. La expansión canalera será como tirarle una gran roca en el centro, que producirá círculos y más círculos de olas de progreso a todo el espejo de agua (el país). Es un hecho reconocido que la base de todo lo económico es psicológico. Pienso que la expansión producirá un optimismo psicológico nacional e internacional que haría que nuestra nación toda se convierta en un importante target de inversión. El dinero no garantiza la prosperidad de una nación, pero la inversión productiva sí. Un importante inversionista español, al preguntársele por qué venía con sus euros a invertir en Panamá, respondió que su análisis le indicaba que era uno de los pocos países del mundo que claramente tenía mejor futuro que pasado... y al preguntársele que por qué sentía que teníamos mejor futuro, contestó: por el Canal y su expansión. Siento que la expansión, como decía Felipe González, moverá a Panamá a convertirse en un país 'central' vs. uno de la 'periferia irrelevante'. No diferenciarse como país en el mundo de hoy, puede ser el camino más rápido hacia la ruina. La pregunta no es ¿qué es lo mejor para el Canal? sino ¿qué es lo mejor para Panamá?

(Sandoval). Con la expansión existirá mucho más dinero en la tesorería de nuestro Estado. Entonces, nos toca elegir gobiernos que inviertan (no que gasten) ese dinero con integridad, y con los de obras de un pacto social que consensuamos todos los panameños.

La expansión canalera como base central de un plan social nacional de consenso, o un proyecto consensuado de Nación. Ya lo han pedido empresarios, obreros, sociedad civil y gobierno. ¡Convirtamos a Panamá en el Irlanda del continente americano! El acuerdo podría estar más cerca de lo que creemos. Como mínimo, todos los sectores y todos los partidos debemos acordar la lista de inversiones por provincia, y con prioridades, no por $50 millones al año, sino por cualquiera que sea la cifra superior a $500 millones al año que produzca el Canal desde 2007 en adelante, y que exista un equipo de ciudadanos que –por ejemplo– desde la Contraloría monitoree esta cuenta.

En conclusión: siento que el riesgo de hacer está bien calculado y es razonable. El riesgo de no hacer es de proporciones inaceptables. Es poner en entredicho nuestro activo y negocio nacional más importante. Es ponerle un sello de gran duda al futuro de nuestra nación.

Los argumentos que escucho por parte de aquellos que proponen el no hacer la expansión, son personales, emocionales, dogmáticos o partidarios. Algunos ejemplos:

-"Será otro Van Dam… se van a robar la plata… solo se llenarán los bolsillos los mismos bellacos de siempre". Comprendo la frustración ciudadana por la corrupción y la impunidad, pero la solución es que los ciudadanos seamos centinelas y exijamos honestidad. Sobre este tema mi conocimiento es pesimista, pero mi compromiso con el futuro es optimista. No es lo mismo el gobierno que la ACP en términos de eficacia y transparencia. No podemos cortarle el futuro a nuestra Nación porque nos produce natural rabia el que haya corruptos de leva caminando las calles.

Los corruptos no sufrirán con el "no"; si los dejamos, igual seguirán robando impunemente. Nosotros, los ciudadanos que tenemos amor por nuestra Nación, somos los responsables de corregir, denunciar y exigir que el proyecto se maneje con integridad y beneficie a todo el pueblo.

-"¿Qué hay para mí en la expansión? …¡nada!". Pregunta y respuesta corriente debido a la misma frustración arriba anotada, pero vergonzosa. Un ciudadano (a) no le regatea el futuro a su Nación con un egoísta "¿qué hay para mí?". La pregunta correcta debe ser "¿qué más puedo hacer yo por mi país?".

-"Que la expansión la paguen las navieras". Ojo. Quien pone los músicos es el dueño de la fiesta; yo no quiero dueño externo alguno, ni países ni navieras, ni IFIs, ni nada. El Canal es nuestro… y punto. Los consumidores de los productos que transportan las navieras pagarán la expansión, pero a través de aumentos de peajes, producto de un mejor servicio…¡nada de buscar nuevas cadenas!

-"¿Así que ahora el Gobierno necesita mi voto?"...."¿qué me van a dar a cambio?". Por ejemplo, aumento en la tarifa de transporte, aumentos salariales, y otros beneficios por el estilo. A estos sinvergüenzas que ven esto como un "dame, que te doy", les digo: ¡corruptos! ¿No se dan cuenta de que esto no es un proyecto de gobierno, sino el proyecto de Estado más importante desde la Independencia?... si hubieran vivido en 1903 ¿habrían sido capaces de decir "apoyo la independencia si me suben el sueldo o la tarifa de transporte"?

Todos, absolutamente todos, tenemos algún clavo adentro respecto a todo gobierno.

Dicen algunos que la democracia es el sistema por medio del cual elegimos a quien odiaremos por los próximos cinco años. Este hecho nos produce una cultura oposicional, la tentación permanente y natural de darnos el gusto de decirle "no" al gobierno de turno. Yo comprendo esto y lo siento yo también, pero en este caso el "no" no es para el gobierno, sino para el futuro de la Nación y de todos nosotros, sus habitantes. Hay que hacer un esfuerzo por evitar la tentación natural negativa, y analizar fríamente el proyecto con sentido ciudadano de Nación. Votar "no" por cualquier motivo emocional, dogmático o partidario equivale a correr hacia el pasado y quejarse de un futuro que nunca llegará.

Concluyo: Tenemos que adquirir con seriedad la voluntad de tener éxito como país… que llegue a ser parte de nuestro tejido social colectivo… parte de nuestra identidad como pueblo… dueño ahora de su propio destino. Tenemos que acostumbrarnos a pensar en grande. El Canal es una exitosísima empresa global de primer mundo, manejada por panameños en el corazón de nuestra tierra. Veámoslo como un ejemplo de lo que somos capaces… un ejemplo a seguir. Elevemos al país a nivel de nuestro Canal, no lo contrario.

Yo creo que la expansión es tan necesaria como imprescindible e incluso debe ser la base de un consensuado proyecto de Nación; de ser así no solo votaré 'sí', sino que lo haré con entusiasmo, optimismo, orgullo patrio y visión de futuro. Última de dos entregas.

Tomado de La Prensa de 3 de junio de 2006.

Cobertura nacional de información

1

La ACP ha hecho 440 presentaciones de la propuesta de ampliación del Canal ante diversos grupos de la sociedad civil*:

1. Estudiantes de la Escuela Nocturna Oficial
2 . Asociación Chino Panameña
3. David, Chiriquí
4 y 5. Miembros del Partido Liberal
6. Volcán, Chiriquí
7. Metetí, Darién
8. Fincas bananeras
9. Boquerón
10. Veraguas
11. Infoplaza de Veraguas

*Datos al 20 de junio de 2006

4

5

Henry Stec

8

9

Cobertura nacional de información

2

3

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Más de un millón de visitas y 220 mil descargas ha tenido el sitio Web de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para obtener información sobre la propuesta de ampliación de la vía acuática desde su presentación al país el pasado 24 de abril.

A dos meses del inicio de la campaña de divulgación, el sitio Web de la ACP (www.pancanal.com) ha recibido 1,039, 475 visitas y 220, 925 descargas del documento sobre el proyecto del Tercer Juego de Esclusas. De la página de Internet también se han descargado 7, 790 archivos del folleto ilustrativo sobre la propuesta de ampliación desde que estuvo disponible el pasado 29 de mayo.

A partir de la presentación de la propuesta, los voceros de la ACP han participado en más de 440 presentaciones informativas, charlas, foros y debates ante organizaciones de profesionales, trabajadores, asociaciones cívicas, docentes, dirigentes comunitarios, estudiantes, docentes y universitarios en las nueve provincias y la comarca Kuna Yala.

Dentro del esfuerzo de comunicación se incluye la presencia en 30 foros de carácter económico, sindical, universitario y científico a los que han sido invitados los funcionarios de la ACP para exponer los detalles del proyecto del Tercer Juego de Esclusas.

Las participaciones han permitido que más de 60 mil panameños reciban de manera directa la información sobre la propuesta de ampliación, a lo que deben sumarse las otras iniciativas de divulgación.

La campaña de divulgación se ha extendido por medio de la presencia de los voceros de la ACP en otras actividades como comparecencias en medios de comunicación de todo el país, la línea telefónica gratuita “ACP RESPONDE” y los nuevos kioscos ubicados en los principales y más concurridos centros comerciales.

Los voceros de la ACP han tenido una constante presencia en los medios de comunicación con 351 participaciones en programas de radio y televisión.

A través de la línea telefónica 800-0714 de “ACP RESPONDE”, los panameños pueden llamar de manera gratuita desde cualquier punto de la geografía nacional para formular todas sus preguntas durante un horario de 9 de la mañana a 9 de la noche. Desde su habilitación el pasado 29 de mayo, en la línea se reciben un promedio diario de 40 llamadas.

Los kioscos informativos pueden localizarse en la capital en los centros comerciales de Albrook Mall, El Dorado y Multicentro. Además están ubicados en Galería Macisa en Chitré, Herrera; en Plaza El Terrenal en David, Chiriquí, y el Centro Comercial Galería en Santiago, Veraguas. Los voceros de la ACP han atendido un promedio diario de 200 panameños en cada uno de los sitios para resolver las interrogantes sobre la propuesta de ampliación de la vía acuática.

La ACP también mantiene habilitado el Centro de Información en el Edificio 714 de Balboa, en el sector de El Prado, que funciona de lunes a sábado.

6

7

10

11

Invertir en tecnología probada

Néstor Ayala

Remolcadores posicionando un buque

Hernán Acevedo
También jubilado del Canal

Deseo expresar mi desacuerdo con algunos de los planteamientos hechos por el ingeniero Felipe Len-Ríos en el artículo de opinión titulado Tercer Juego de Esclusas ¿Lo mejor para el Estado panameño? publicado en la edición del domingo 11 de junio en el diario Panamá América.

La primera y más amplia aseveración del artículo es que el Proyecto de Ampliación "tiene graves errores de ingeniería como en la capacidad, reciclaje de agua con las tinas, etc." Como panameño interesado en el futuro de nuestro canal, lo menos que puedo esperar del autor es una sustentación técnica de esa aseveración. Lamentablemente no la he encontrado ni en éste ni en sus artículos anteriores.

Según el autor, el proyecto "carece de una visión tecnológica vital para ser altamente competitivo en una economía globalizada." Opino que el proyecto de la ACP está a un nivel tecnológico consistente con las exigencias actuales y futuras del mercado. El Canal necesita invertir en lo que se sabe que funciona – no en lo que probablemente funcione. Como proveedor de servicios, el Canal es un usuario de tecnologías, no un desarrollador de las mismas. Pedirle al Canal que desarrolle tecnologías nuevas equivale a solicitarle a Cable & Wireless Panamá que fabrique centrales telefónicas, a EDEMET EDECHI que fabrique transformadores, a Telefónica que fabrique celulares, y así sucesivamente. Existen razones de peso para que, tanto en Panamá como en el resto del mundo, las prestadoras de servicio se concentren en su negocio central y dejen la fabricación y mercadeo de productos de nueva tecnología a los fabricantes.

Asevera el autor, "las nuevas locomotoras que en vez de agilizar el tránsito de naves Panamax, permite que se forme una cola de naves." Cuando me jubilé del Canal nadie que entendiera las operaciones esperaba que las locomotoras agilizasen los tránsitos; sus funciones principales son las de frenar y centrar los barcos en la esclusa. La función de tirar de los barcos para hacerlos avanzar perdió importancia desde que los Panamax aparecieron en el escenario, y esto ocurrió por una razón: para ese propósito, la máquina del barco resultaba mucho más efectiva que las locomotoras. El proyecto para desarrollar las especificaciones técnicas de las nuevas locomotoras, en el cual trabajé, contempló mejoras en todos los parámetros de desempeño pero nunca pretendió sustituir las máquinas de los Panamax para propulsar barcos en la entrada ni en la salida de las cámaras. En otras palabras, las nuevas locomotoras no tienen nada que ver con las filas de barcos.

> Opino que el proyecto de la ACP está a un nivel tecnológico consistente con las exigencias actuales y futuras del mercado. El Canal necesita invertir en lo que se sabe que funciona – no en lo que probablemente funcione.

Me mantendré al margen de la discusión sobre el contenido de los estudios que consideraron el posicionamiento magnético de barcos en las esclusas. No me sorprende que en ellos se hayan reconocido los méritos de esa técnica. Esperamos ese reconocimiento en cualquier estudio desapasionado. Ello, sin embargo, no significa que el concepto de posicionamiento magnético reúna méritos suficientes para mantenerse como una opción viable para el tercer juego de esclusas.

La sección 5.5 de la Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá describe algunos de los problemas que el posicionamiento magnético de barcos conlleva. Opino que el problema más serio es su invasividad inherente. Las intensidades de campo requeridas para controlar un barco dentro de una esclusa son muy superiores a las que un ser humano o un barco se exponen diariamente en sus actividades. Estos campos no quedan confinados al espacio entre la pared de la esclusa y el casco del barco; ellos se propagarán por todo el interior del barco y las paredes de esclusas, invadiendo la intimidad del barco, de su carga, de sus pasajeros, de su tripulación y del personal y equipo de la Autoridad. ¿Cómo afectarán esos campos magnéticos (y sus variaciones) a los sensores e instrumentos de navegación y control de la nave? ¿Qué efectos producirán los campos magnéticos sobre los equipos digitales incluidos en la carga? ¿Cómo responderán los marcapasos que mantienen el ritmo cardíaco de algunos pasajeros de cruceros? ¿Responderán todos los marcapasos de igual manera o cada uno será sensible en una forma peculiar? ¿Se generarán potenciales eléctricos (voltajes) significativos entre distintos puntos del barco o de la carga? ¿Se producirán chispas como consecuencia de esos potenciales eléctricos? Hasta donde conozco, el Ing. Len-Ríos no ha respondido satisfactoriamente esas preguntas.

Tanto las locomotoras de las esclusas como los remolcadores actúan sobre el barco con mínima invasividad y en puntos de contacto específicos. La Autoridad informa al operador o al propietario del barco las magnitudes de las fuerzas que podrán ser aplicadas en los distintos puntos, y éste hace las adaptaciones necesarias para transmitir, a la estructura de la nave, esas fuerzas. Los riesgos asociados al fallo de una cuerda o cable son conocidos por todos los clientes, ya que cuerdas y cables son parte integral de la vida en el mar. Esas técnicas de control no invaden la intimidad de pasajeros, de tripulantes, de la carga, de la nave, ni de los empleados ni equipos de la ACP.

El Ing. Len-Ríos puede hacer mucho por su país y por su propia economía: el puede vender el posicionamiento magnético de barcos en los miles de muelles que sirven a cientos de puertos importantes del mundo: New York, Los Angeles, Shanghai, Amsterdam, Londres, etc. La aplicación sería mucho menos compleja que dentro de una esclusa, ya que se limitaría a atraer al barco hasta pegarlo a las defensas del muelle. Dentro de la esclusa, por el contrario, tendría que mantener el barco en el centro de la esclusa, como quien trata de mantener un clavo suspendido entre dos imanes. La instalación sería mucho más sencilla, ya que los muelles no tienen los requisitos estructurales de las esclusas y, por ende, son más fáciles de modificar para acomodar el nuevo equipo.

La insistencia del Ing. Len-Ríos sobre el tema del Canal parece contener una solicitud tácita al pueblo panameño para que financie, a través de la Autoridad, el desarrollo de su invento. Si el pueblo panameño no financió las iniciativas de músicos, científicos, médicos, jinetes, pintores, ingenieros y abogados panameños que han logrado éxitos arrolladores en el exterior, ¿por qué debe financiar las de un solo individuo que aún no ha logrado hacer la primera venta de su invento?

Ventana Internacional

"El Canal de Panamá duplicará su capacidad"

ÉNFASIS LOGÍSTICA ONLINE
Junio de 2006

El proyecto de ampliación de la vía, que fue presentado por el presidente de Panamá, Martín Torrijos, y tiene un costo de US$ 5250 millones plantea la construcción de un tercer juego de esclusas para hacer más ágil la vía. Énfasis Logística Online entrevistó al ingeniero industrial Arnoldo Cano, miembro del equipo de coordinación del Plan Maestro de Ampliación de la Autoridad Canal de Panamá, sobre la obra en esta vía interoceánica. El funcionario explicó que ésta duplicará la capacidad actual, permitirá el tránsito de buques Pospanamax, y que la ampliación será financiada a través de las tarifas que pagan las naves que transitan por el Canal. Además, estimó que el nuevo juego de esclusas podrán ser utilizadas por diversos buques, brindando flexibilidad al sistema y permitiendo el tránsito de 10 a 12 buques más por día.

Plan de Ampliación

Énfasis Logística Online: ¿En qué consiste el plan?

Arnoldo Cano: El proyecto prevé la construcción de dos nuevas esclusas, una en el Océano Atlántico y otra en el Pacífico. Esto le añade un tercer carril al Canal como lo conocemos hoy. O sea, que podría haber buques realizando "esclusajes" en los dos carriles de las esclusas existentes y, simultáneamente, buques de mayor tamaño pudieran estar haciendo "esclusajes" en este tercer carril.

ELO: ¿Por qué es necesaria la ampliación del Canal de Panamá?

AC: La ampliación del Canal se requiere por una insuficiencia actual en la capacidad de movimiento de carga y para trasladar el crecimiento que se proyecta.

El Canal existente tiene una cantidad limitada de "esclusajes" que puede hacer en un día, y eso determina cuantos buques pueden transitar por él. Y estamos copando esa capacidad. Además, de acuerdo con las proyecciones para el traslado de carga hay una oportunidad interesante para el país para capturar más de ese negocio a través de capacidad adicional de tránsito de buques.

Mayor capacidad de tránsito

ELO: A partir de la ampliación, ¿cuál va a ser la capacidad de tránsito.

AC: El proyecto casi duplica la capacidad del Canal en términos de tonelaje. Nosotros medimos el tráfico a través de una unidad que se llama CPSUAB (Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques). El año pasado trasladamos 280 millones de toneladas CPSUAB. La capacidad máxima del Canal con la configuración actual, se ha estimado en 330 millones de toneladas por la limitación que ponen las esclusas, que son un cuello de botella que no podemos mejorar, porque al ser de concreto no podemos ensancharlas. Esa capacidad actual nos pone en un 85% de su uso. Se estima que el tercer carril permitirá el tránsito de 10 a 12 buques adicionales por día. Hoy transitan por el Canal buques de hasta 4500 contenedores, pero esta propuesta permitiría el tránsito de naves Pospanamax de hasta 12000 contenedores. Entonces, se estima que el sistema completo permitiría al Canal manejar más de 600 millones de toneladas CPSUAB.

ELO: A partir de la nueva configuración, ¿por esta vía sólo transitarían los buques Pospanamax y los más chicos los seguirán haciendo por las ya existentes?.

AC: Esa sería la estrategia que más comúnmente se utilizaría. Pero en el análisis operativo que hemos hecho hay diferentes escenarios en los cuales las nuevas esclusas podrían ser utilizadas por diversos buques, e inclusive pudiera añadir una flexibilidad muy conveniente al sistema. Por ejemplo, las esclusas actuales tienen casi 90 años de existencia y de estar operando; y requieren mucho mantenimiento y, por lo tanto, de cierres extensos que ahora son muy prohibitivos porque al tener 2 carriles y estar casi al máximo de la capacidad de tránsito, obviamente cuando 1 de esos 2 carriles se cierra las colas se hacen larguísimas y se deteriora mucho el nivel de servicio para los clientes. Con un tercer carril se abre la posibilidad, especialmente en la estación más baja de tránsito, de poder hacer cierres de vías y usar la esclusa grande para que transiten varias embarcaciones chicas al mismo tiempo, lo que ayudaría mucho a las operaciones.

ELO: ¿Cómo va a impactar la ampliación en la logística mundial?

AC: A pesar de que la ampliación, desde el punto de vista del Canal, sería un salto muy grande para nosotros en cuanto al atractivo que tendrá para el comercio mundial de carga, realmente no prevemos que creará cambios fundamentales en los patrones de tránsito. Lo que podría ocasionar es que, los patrones que se están dando ahora mismo continúen. Por ejemplo, el movimiento de carga desde Asia hacia la costa este de los Estados Unidos es una de las rutas de mayor crecimiento y el Canal actualmente tiene una participación del 40% de ese mercado. La competencia principal del Canal es el sistema intermodal, porque muchas empresas llevan la carga proveniente de oriente hasta la costa oeste de Estados Unidos y luego la movilizan por tierra (a través de camiones o trenes) hacia la costa este. Este sistema tiene el 60% del mercado. En el año 2000, el Canal de Panamá tenía solamente el 11% de participación en esta ruta, que es una de las más importante del mundo. Con el aumento que tuvo, el Canal ha demostrado que es una ruta que tiene mucho valor y que cada vez es mayor. No prevemos cambios radicales en los patrones de comercio. Es más, en la medida que el Canal no se amplíe, lo que prevemos es que esta vía dejaría de jugar un papel tan preponderante como está jugando ahora mismo. En cuanto al impacto que tendrá en las tarifas debido a los aumentos graduales de peaje que se estuvieron analizando para financiar parcialmente el proyecto, los análisis que hemos hecho demuestran que el Canal continúa siendo, como es ahora, una ruta que ofrece ahorros enormes a los navieros. El Canal es un atajo, y los costos de combustibles altos hacen que sea cada vez más atractivo. Es una ruta muy robusta y pensamos que los aumentos de peaje que se den para poder financiar el proyecto son poco significantes, porque tienen poco impacto en el costo real de la carga puesta en su destino.

ELO: ¿Habrá algún retraso por las obras que se realizarán?

AC: El proyecto se ha diseñado de forma que no se vean afectadas las operaciones existentes.

Siempre se ha buscado que bajo ninguna circunstancia se vea afectado el flujo de efectivo que tiene el Canal. Las empresas que lo atraviesan le pagan a la ACP al contado o con garantías de primer orden (que es como si fueran al contado), entonces el Canal depende de ese flujo de efectivo y la ejecución del proyecto dependerá de que ese flujo de efectivo continúe saludable. Esa es la forma en que el Canal puede financiar el proyecto con fondos propios. La mayor parte de las excavaciones se van a hacer en seco. Y no es hasta el último momento en que se remueven los diques y se conecta el nuevo sistema con el actual. O sea que éste continúa funcionando normalmente durante los años que tomará la construcción del proyecto.

ELO: Se estima que estará terminado para el 2014. ¿La obrá podrá estar finalizada para esa fecha?

AC: Ese es nuestro estimado. Incluyendo abundantes contingencias y diversos riesgos. O sea que ese es un estimado sumamente conservador. Pensamos que a más tardar en el 2014 tendrían que estar funcionando las nuevas obras. Y hay una probabilidad altísima de que suceda para esa fecha o antes. Todos estamos confiados en que vamos a poder cumplir las expectativas en cuanto a tiempo y costos.

ELO: ¿De dónde se obtendrían los fondos para la ampliación?

AC: El proyecto, por ser una operación que generaría ganancias, sería pagado por los usuarios del Canal. O sea que será financiado por los mismos usuarios.
La ACP ya ha anunciado sus planes de financiar parte de los costos de producción del proyecto mediante aumentos graduales de peajes. Y el resto de los fondos se obtendrían de fuentes de financiamiento externa. Pensamos que la ACP está en una muy buena posición para acceder a fuentes de financiamiento distintas a las que usa el Estado, y bajo condiciones muy buenas, porque es una empresa que tiene una posición financiera muy robusta. Es una obra autofinanciable, que no va a requerir el aval del Estado ni del gobierno.

Impacto ambiental

ELO: Algunos sectores que se oponen al plan de ampliación señalan que esta podría tener consecuencias en el medio ambiente, ¿el proyecto asegura su protección?

AC: Sí, lo asegura. Lo curioso es que algunos de los grupos que expresaron opiniones adversas y se oponen al proyecto por su impacto ambiental, y piensan que lo que deberíamos hacer es construir un canal a nivel. Lo que muestra que no hay un entendimiento todavía muy claro de cuando se habla de una cosa y la otra.
Este proyecto es casi imperceptible desde el punto de vista ambiental. Todo se construirá dentro de áreas que ya están delimitadas como de operación del Canal. La mayor parte del proyecto que estamos proponiendo se ejecuta dentro de las áreas dónde ya se hicieron grandes excavaciones para una ampliación que los estadounidenses tenían pensada realizar en la década del ´40. Se han estimado que se utilizaran menos de 300 hectáreas de lo que se llama bosques secundarios. Comparadas con las 160.000 hectáreas de bosques que hay en la cuenca actual, es menos del 0,4 % lo que se afectaría, y ninguna es un área de bosque primario.
Pensamos que es un proyecto sumamente responsable desde el punto de vista ambiental, con muy pocos impactos, casi todos temporales, como polvo en el aire, algo de ruido, contaminación por la luz porque se van a trabajar turnos largos y necesitarán iluminación por la noche. Pero son todos impactos mitigables y ninguno de ellos de carácter permanente.

El poder de querer

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Alejandro Caballero

Desde hace 17 años viaja diariamente de Antón a Panamá para ir a trabajar.

Julio Ernesto Reyna nunca fue a la escuela porque era muy pobre. Su mamá trabajaba como planchadora en casas de familia y con lo que ganaba mantenía a sus cuatro hijos. Una hoja de zinc sobre tablas de madera les servía de casa en un área de precaristas, en San Miguelito. A los ocho años, Julio se hizo una cajita de madera y trabajaba como limpiabotas en Calidonia. A veces ganaba hasta cinco dólares al día, que entregaba a su madre para el sustento familiar.

Las calles fueron la única escuela de Julio y los amigos de la barriada, sus maestros. Algunos le enseñaron las letras y a escribir su nombre. Otros, lo instruyeron en la peligrosa escuela de las drogas. Como para validar el dicho "dime con quién andas y te diré quién eres", a los 15 años, Julio se inició en la mariguana. Ésta lo fue llevando a drogas más fuertes, como la cocaína

Al principio la droga le hacía sentir alegre, pero fue perdiendo su efecto. Cada vez necesitaba más, y la experiencia se tornó amarga y sombría. Vendía artículos por las calles, pero –a diferencia de la antigua cajita de limpiabotas– la ganancia se le escurría por el sumidero de las drogas.

Un rayo de luz llegó a su vida en 1979, cuando consiguió trabajo, como aseador, en la antigua Comisión del Canal. Era una oportunidad dorada –sobre todo para quien no sabe leer ni escribir– y le permitió avanzar hacia otras posiciones. Por varios años, Julio laboró como obrero en la División de Dragado y en el mantenimiento de las áreas verdes de Balboa. Sin embargo, el fantasma de la droga lo perseguía y atormentaba. Para entonces, se había casado y reflexionó: "He llegado donde estoy y no quiero perder lo que tengo".

Para romper de raíz con el vicio, en 1989 se alejó del ambiente que lo atrapaba como en una telaraña y se mudó para Antón, Coclé. "Le pedí al Cristo de Esquipulas que me ayudara a superar esto, y que yo pusiera de mi parte. Y así lo ha hecho", recordó. Su deseo de superarse lo llevó a buscar nuevos horizontes y, en 1995, asumió el cargo de operador de explosivos de la División de Dragado. Desde hace 17 años, viaja diariamente de Antón a Panamá, para llegar al trabajo.

Julio comienza su día a las 2:45 a.m., se asea y desayuna. Antes de las 4 a.m., toma el bus y llega a Gamboa a más tardar a las 6 a.m., para iniciar labores una hora después. Él es parte de una cuadrilla que lleva diversos materiales y cajas de explosivos a las barcazas de perforación Thor y Barú. Éstas, a su vez, transportan las cajas a un área especial, donde serán quemadas. Su jornada laboral termina a las 3 p.m. y a las 5:30 está de vuelta en su casa. Las tardes las pasa en familia, con su esposa y su nieta.

Hoy, Julio puede leer algunas palabras en imprenta y escribe con dificultad, pero valora grandemente el estudio. "Les digo a los jóvenes que estudien y sigan adelante. Si sus padres les pueden dar un buen estudio, que lo aprovechen". Su mensaje es enfático: "Hay que tener cuidado y ser observador. Hoy la droga está en todas las esquinas y lo mejor es apartarse. Estar en drogas es como tener una soga en el cuello. Te puede matar".

La vida de Julio es sencilla y apacible, pero marcada por un fuerte deseo de progresar en el trabajo. Este héroe anónimo es un verdadero ejemplo que demuestra que con la fuerza de voluntad y la ayuda de Dios se pueden vencer los más grandes obstáculos y alcanzar las metas.

Canaleros magísteres

Alejandro Caballero

Recientemente se llevó a cabo la ceremonia de graduación del tercer grupo de Maestría Ejecutiva de la Autoridad del Canal de Panamá en el Auditorio del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena. Un total de 32 profesionales, 25 de ellos funcionarios de la ACP, recibieron su título de maestría ejecutiva en administración de empresas,. El programa de desarrollo gerencial de la ACP, en el que se enmarca esta maestría, incorpora metodología del Instituto Centroamericano de Administración de Empresas, INCAE.

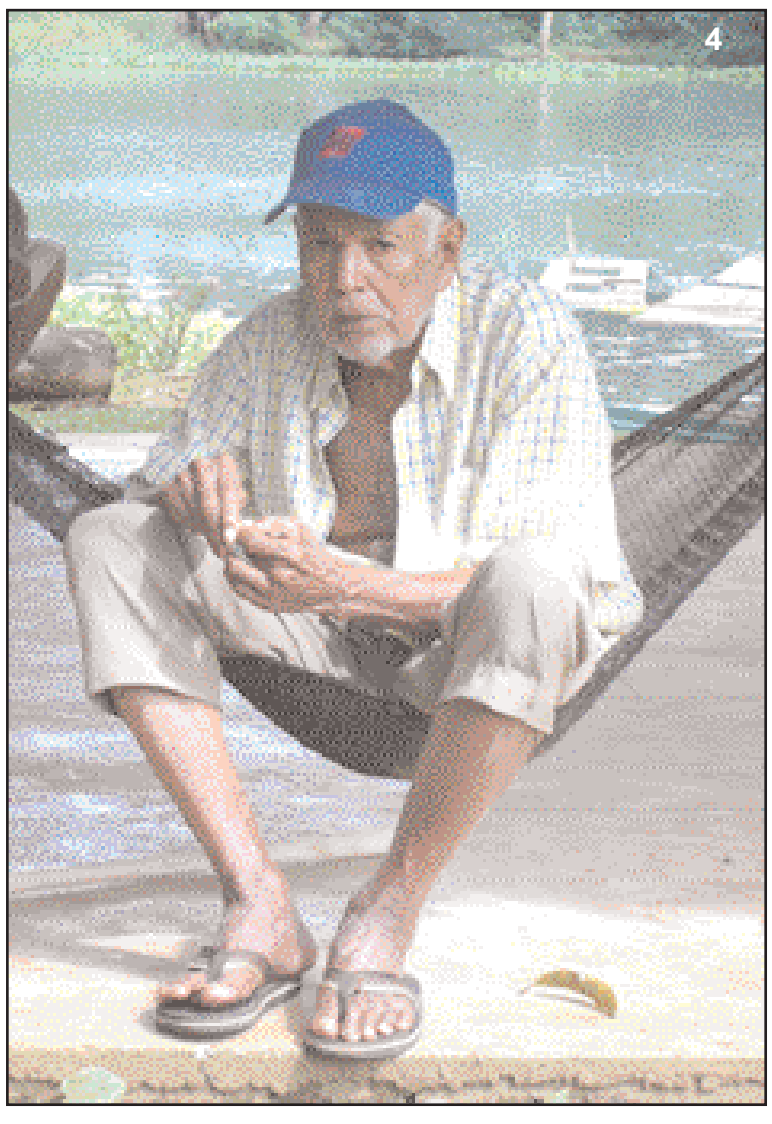
1

El Canal en imágenes

(1) Dos portacontenedores: Jorge Vásquez, Esclusas.
(2) Estación de Batatilla: Ayax Murillo, técnico en hidrología.
(3) Desembocadura del Río Indio en el Chagres: Jaime Massot, hidrología.
(4) A la orilla del Chagres: Rolando Checa, técnico en educación.

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.

2


4

3

Tendencia favorable

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Armando De Gracia

El Canal de Panamá registró un aumento en el tonelaje, los tránsitos totales y el tránsito de buques tipo Panamax durante el segundo trimestre del presente año fiscal.

El segundo trimestre del año fiscal 2006 abarca de enero a marzo de este año. El año fiscal de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) transcurre del 1 de octubre al 30 de septiembre siguiente.

Durante el segundo trimestre del año fiscal 2006 transitaron por el Canal 75 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá); es decir, 5.7 por ciento por encima de los 70.9 millones de toneladas CP/SUAB transitadas en el mismo período del AF 2005.

En este período se registraron 3,862 tránsitos totales, es decir, 3.5 por ciento por encima de los 3,730 tránsitos totales registrados en el mismo período del AF 2005.

Asimismo, también se registró un incremento de 7.5 por ciento en los tránsitos de buques de tipo Panamax, los más grandes que pueden transitar la vía acuática; de 1,396 tránsitos en el AF 2005 a 1,501 tránsitos en el AF 2006.

"El compromiso de los trabajadores de la ACP se ha visto plenamente reflejado en los resultados del presente año fiscal, cuando el Canal está observando aumentos en el tonelaje y en los tránsitos totales", explicó el director de Operaciones Marítimas de la ACP, Jorge Quijano.

Quijano añadió que este aumento en los tránsitos se debe a que el comercio mundial sigue creciendo y que así mismo aumenta la demanda por los servicios que ofrece el Canal de Panamá.

También indicó que ha habido un aumento significativo en la exportación de granos procedentes del Golfo de México al Asia, especialmente desde que los puertos de Nueva Orléans han mostrado signos de recuperación de los efectos del huracán Katrina.

Una de las consecuencias de este aumento en la demanda de los servicios del Canal ha sido el incremento en el Tiempo en Aguas del Canal (TAC); es decir, el tiempo total que le toma a un buque transitar la vía, incluyendo la espera, que pasó de 25.98 horas a 30.08 horas. Para los buques con reservación para transitar el Canal el Tiempo en Aguas del Canal aumentó en 3.4 por ciento, de 16.30 horas a 16.85 horas.

La utilización del sistema de reservaciones del Canal aumentó en 11.6 por ciento, de 1,797 tránsitos en el segundo trimestre del AF 2005 a 2,006 tránsitos en el mismo período del presente año fiscal. Como consecuencia de esto, se registró un aumento del 9.6 en el porcentaje de tránsitos transoceánicos; de 54.7 por ciento en el segundo trimestre del AF 2005 a 59.9 por ciento, en igual período del AF 2006.

El aumento de tránsitos con reservaciones se generó por un incremento del 12.3 por ciento en el número de reservaciones disponibles para los buques de 1,896 en el segundo trimestre del año fiscal pasado a 2,129 en el mismo período del año fiscal 2006. Este aumento en las reservaciones disponibles para los buques se concibió en respuesta a las necesidades expresadas por los clientes del Canal. Los buques que optan por reservar su tránsito logran un Tiempo en Aguas del Canal menor de 17 horas. Este servicio expedito es de especial valor para los segmentos de buques portacontenedores, cruceros y portavehículos, que operan en itinerarios establecidos hasta con un año de antelación.

Panamá en la OMI

El secretario de la Organización Marítima Internacional (OMI), Efthimios E. Mitropoulos, recibió en Londres una delegación de alto nivel del gobierno de Panamá compuesta por el canciller y vicepresidente primero de Panamá, Samuel Lewis Navarro y el subadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Manuel Benítez, junto con la embajadora de Panamá en el Reino Unido, Liliana Fernández P.

Durante la visita se discutieron temas de interés mutuo relacionados con el trabajo de la OMI y el impacto que tendría el proyecto de ampliación del Canal, de ser aprobado, para el comercio marítimo internacional.

La reunión se desarrolló una semana antes del seminario "Oportunidades de Inversión y la propuesta de ampliación del Canal", durante la cual el vicepresidente panameño y el subadministrador del Canal presentaron la propuesta de ampliación, y explicaron por qué se ha convertido en una necesidad ampliar la vía. Mitropoulos agradeció a la delegación por brindar información a la comunidad marítima sobre este proyecto, que según dijo representa "un importante desarrollo para el futuro de Panamá; un desarrollo, que tendrá un impacto también beneficioso en la industria y el comercio marítimo internacional".

DIVISION DE CONTRATOS DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ FINALIZA AUDITORIA ISO 9001:2000

Beneficios de la certificación ISO 9001:2000 en la ACP:

- Procesos más ágiles.
- Permite verificar cumplimiento de los procesos.
- Facilita la reducción de costos operacionales.
- Fortalece los esfuerzos de mejoramiento continuo.

DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA
DIVISION DE CONTRATOS

ISO 9001:2000

Con mucho éxito y orgullo para el país, el pasado 7 de abril, la División de Contratos de la Autoridad del Canal de Panamá concluyó la auditoria periódica de la Certificación de Calidad ISO 9001:2000, sistema de gestión de calidad que busca la mejora continua de los procesos y la satisfacción de los clientes. La División de Contratos de la ACP fue certificada por DNV (Det Norske Veritas) en julio del 2004, demostrando así el alto grado de compromiso de la Autoridad del Canal de Panamá por brindar un mejor servicio de contrataciones, que garantice la transparencia, la equidad y la exitosa participación de los proveedores, que hoy en día alcanzan un 83% de participación panameña.