AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ
SECRETARÍA GENERAL
PANAMÁ

AGENDA
Reunión Ordinaria
Autoridad Marítima de Panamá
Junta Directiva No. 008-2021
27 de mayo de 2021
4:00 p.m.

I. *Verificación del quórum.*

II. *Aprobación de la Agenda.*

III. *Someter a la consideración de la Junta Directiva la Resolución J.D., busca subrogar las Resoluciones J.D. No. 052-2008 de 28 de agosto de 2008, J.D. No. 001-2016 de 24 de febrero de 2016 y J.D. No. 042-2017 de 14 de noviembre de 2017, para reglamentar la autorización, asignación, uso, distribución, registro y cobro de las tarifas establecidas del Token Digital para el acceso a la Aplicación Automatizada de la Gente de Mar de la Dirección General de la Gente de Mar.* ***(DGGM – J. Maltez)***

IV. *Someter a la consideración de la Junta Directiva la Resolución J.D., por la cual se corrige la Resolución J.D. No. 009-2021 de 25 de febrero de 2021, que confirmó la Resolución ADM No. 141-2020 de 5 de octubre de 2020, que a su vez negó la solicitud de pago del 10% de interés anual por mora, presentada por el Licenciado Fernando Alemán, en representación de un grupo de ex trabajadores del Ferrocarril de Panamá.* ***(OAL – R. Gutierrez)***

V. *Someter a la consideración de la Junta Directiva la Resolución J.D, por la cual se deja sin efecto la Res. JD N°040-2018 de 31 de agosto de 2018, que autorizo adenda al contrato N° A-7007-2016 relacionado a la "ELABORACIÓN DE ESTUDIO, DISEÑO, DESARROLLO , APROBACIÓN DE PLANOS, ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA NUEVA TERMINAL DE SERVICIOS MARÍTIMOS AUXILIARES DEL SECTOR PACÍFICO"* ***(DGPIMA – OAL)***

VI. *Someter a la consideración de la Junta Directiva la Resolución J.D, por la cual se Autoriza e Instruye, luego de las verificaciones correspondientes, al Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá para que dé respuesta a la solicitud formulada por la empresa Panama Ports Company, S.A., relacionada con el Contrato-Ley No. 5 de 16 de enero 1997 "PARA EL DESARROLLO, CONSTRUCCIÓN OPERACIÓN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE LAS TERMINALES PORTUARIAS DE CONTENEDORES, RO-RO, DE PASAJEROS, CARGA A GRANEL Y CARGA GENERAL EN LOS PUERTOS DE BALBOA Y CRISTÓBAL", promulgado en Gaceta Oficial No. 23,208 de 21 de enero de 1997, y sus respectivas adendas.* ***(DGPIMA – F.Pitty AMP / CONTRALORÍA)***

VII. ***VARIOS***

- *Lo que propongan los señores directores.*

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ
CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA
DEL ORIGINAL.
PANAMÁ, 28 de julio de 2021

Secretaría General

REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA

ACTA No. 008-2021

27 de Mayo de 2021

En la Ciudad de Panamá, siendo las 4:09 pm, del veintisiete (27) de mayo de dos mil veintiuno (2021), se dio inicio a la Reunión Ordinaria de la Junta Directiva No. 008-2021, con la presencia virtual a través de la aplicación de videoconferencia Zoom, de los siguientes miembros de la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá:

MIEMBROS DE LA JUNTA DIRECTIVA:

Aristides Royo (AR)	Ministro para Asuntos del Canal
Jorge Luis Almengor (JLA)	Viceministro de Finanzas
Oscar Bazán (OB)	Director
Julio De La Lastra (JDLL)	Director
Juan Diego Reyna (JDR)	Director
José Alejandro Rojas Pardini (JARP)	Director

POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ:

Noriel Araúz V. (NAV)	Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, actuando como Presidente de la Junta Directiva
Ana Margarita Reyes (AMR)	Subadministradora de la Autoridad Marítima de Panamá, actuando como Secretaria de la Junta Directiva
Elvia Bustavino (EB)	Secretaria General de la Autoridad Marítima de Panamá

POR LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA:

Elia Díaz (ED)	Delegada de la Contraloría General de la República.

LOS DIRECTORES DE DEPARTAMENTO:

Raúl Gutiérrez (RG)	Director de la Oficina de Asesoría Legal
Ildefonso Suira Franco (ISF)	Subdirector de la Oficina de Asesoría Legal
Flor Pitty (FP)	Directora General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

OTROS ASISTENTES Y/O FUNCIONARIOS:

Idania Arcia (IA)	Secretaria Técnica de Junta Directiva - AMP
Alcides Segovia P. (AS)	Director Nacional - Contraloría General de la Republica
Kathia Rojas de Roman (KR)	Directora Nacional de Asesoría Jurídica – Contraloría General de la Republica
Iris Díaz (ID)	Contraloría General de la Republica
Samuel Moreno (SM)	Director Nacional de Estadística y Censos
Luis Quesada (LQ)	Director Nacional de Asesoría Económica y Financiera
Constantino Sánchez (CS)	Asistente Ejecutivo - Dirección Nacional de Auditoría General
Cirilo Ríos (CR)	Supervisor - Dirección Nacional de Auditoría General

I. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM.

La señora Secretaria de la Junta Directiva, Ana Margarita Reyes, procedió a verificar el quórum reglamentario, el cual se encontraba debidamente conformado, comunicándolo al señor Presidente de la Junta Directiva.

II. APROBACIÓN DE LA AGENDA.

El señor Presidente sometió a la consideración de la Junta Directiva el orden del día a discutir.

AMR lee el siguiente punto.

III. Someter a la consideración de la Junta directiva la Resolución JD que busca subrogar las resoluciones JD número 052- 2008 de 28 de agosto de 2008 JD número 001-2016 del 24 de febrero de 2016 y JD número 042-2017 de 14 de noviembre 2017 para reglamentar la autorización, asignación, uso, distribución, registro y cobro de las tarifas establecidas del token digital para el acceso a la aplicación automatizada de la Gente de Mar de la Dirección General de la Gente de Mar. Dirección General de Gente de Mar, Capitán Juan Maltés.

NAV: Solicitamos cortesía de sala para el Capitán Maltés. Los que no estén a favor que levanten la mano. Ha sido aprobada la cortesía de sala para el Capitán Maltés.

JM: Buenas Tardes. Voy a compartir pantalla.
El proyecto de resolución a presentar es para reglamentar la autorización de las empresas tramitadoras de la documentación técnica de Gente de Mar, asignación, uso, distribución, registro y cobro de tarifas establecidas del token digital para el acceso a la aplicación automatizada de la Gente de Mar SAA de la Dirección General de Gente de Mar.

En los antecedentes, la Resolución JD N° 052-2008 del 28 de agosto del 2008, la Resolución también de Junta directiva número 001 del 2016 del 24 de febrero 2016 y la JD N° 042 del 2017 del 14 de noviembre del 2017, son las normas precedentes que actualmente establecen el procedimiento mediante el cual se gestiona las solicitudes de autorización de una empresa natural o jurídica como tramitadora del servicio de documentación técnica de gente de mar y las tarifas de cada dispositivo de almacenamiento de la infraestructura de clave pública o "public key infrastruture", actualmente solo la Resolución JD N° 052 del 2018 establece la tarifa de 200 dólares por cada PKI adicional al gratuito previamente entregado. ¿Qué quiere decir esto?, que cuando al principio estas empresas tramitadoras se le da este servicio por parte de la Autoridad Marítima gratis, si adicionalmente necesitan otro PKI, se le hace un cobro de 200 dólares. Más adelante voy a explicar ¿cuánto son las ganancias de esta empresa y cuánto le queda a la autoridad? No existen tarifas para la autorización de empresas tramitadoras de servicio de documentación técnica de Gente de Mar.

En la justificación se hace referencia a actualizar y automatizar los servicios que brinda la Dirección General de Gente de Mar a través de la aplicación automatizada de la Gente de Mar, SAA por sus siglas en inglés; establecer un procedimiento para la autorización de las empresas tramitadoras del servicio de documentación técnica de Gente de Mar emisoras del certificado transitorio conocido como CT y del certificado de trámite de título; establecer la

reglamentación para la asignación del "token" digital para acceder al sistema de aplicación automatizada para la Gente de Mar con el propósito de mantener la competitividad del registro de buques y de la Gente de Mar. En consideración de la Dirección General de Gente de Mar, con proyección a un mejor servicio de sus clientes facilitando el proceso de trámite y reduciendo el tiempo de espera para obtener su respectiva documentación, se ha implementado el SAA en 52 consulados privativos de Marina Mercante, en 5 oficinas registradoras auxiliares de la AMP y una inspectoría, con fundamento en la Resolución ADM-173 del 13 de septiembre de 2016. En la Dirección General de Gente de Mar mantenemos 139 empresas tramitadoras activas al 2020. En la figura inferior derecha podemos ver la distribución geográfica que tenemos de los brokers a nivel mundial en los 5 continentes. En el continente asiático es donde tenemos el 64% que son 89 empresas tramitadoras. Los sigue Europa con un 21%, estos son 29 empresas tramitadoras. Luego América con un 9% que equivale a 13 empresas; África con un 5% , 7 empresas y Oceanía 1.1%. En el análisis que hemos realizado en el 2020, de las 198,168 aplicaciones tramitadas 98,595 aplicaciones fueron ingresadas por medio de un consulado a través de un bróker. En la tabla que tenemos aquí podemos ver cómo está dividido a nivel mundial y ahora en esta parte de acá, en la aplicación total ingresada en el SAA 2020 entraron 98.000. El color azul es consulado. Atención directa quiere decir que la Gente de Mar va directo a los 52 consulados, inspectorías o la Autoridad Marítima de Panamá o de lo que es los consulados a nivel mundial, entraron 198.000 aplicaciones que equivale a 22.7 millones de dólares, que es un 66% los que no quieren entrar por medio del consulado y quieren que una empresa tramitadora le haga el trámite. Entraron 98,595 que equivale al 34% del total de las 198,000 y eso equivale a 11.4 millones de dólares. En la parte derecha de la presentación tenemos el análisis basado en los 10 brokers con mayor aporte pecuniario a la Dirección General de Gente de Mar en el 2020, producto del ingreso de aplicaciones al sistema SAP. La tabla estimó un supuesto cobro del broker al aplicarle por sus servicios en un rango del 10 al 35% del valor de los trámites, el cual es calculado en base a un ingreso total, siendo conservador, pero tenemos indicios de que hay empresas que cobran hasta el 50, 60 hasta el 80% por encima al precio base que es el que le tiene que dar el broker a la Autoridad Marítima. Las 10 empresas principales: *Vietnam, Hong Kong, Filipinas, China, Ucrania, Holanda* y *Myanmar*, la empresa que más generado en el 2020 fue *Prudence Marine Service Private Limited* de India, con un ingreso total de 713,105 dólares. Supongamos que esta empresa cobre de lo que eso le generó a la Autoridad Marítima de Panamá, un 10% serían 71,000 dólares al año, pero si esta empresa cobra un sobrecosto de un 35% serían casi 250.000 balboas siendo esto conservador, ¿por qué les muestro esta tabla? Más adelante les voy a decir por qué?

OB: Un momento, capitán puede retroceder.

JM: Sí. ¿Aquí?

OB: Sí ahí. Arriba utiliza que en el 2020 de las 198.000 aplicaciones tramitadas 98.000 fueron ingresadas a través de un bróker. Yo creo que el total para que de

porcentaje debe de sumar de 198 + 98 que debe dar aproximadamente 296.000 para que el porcentaje sea correcto. Eso es uno, eso le puede hacer después la matemática. Lo otro es la pregunta aquí. Es es este *Broker Prudence* ¿qué porcentaje de esas 98.000 tramitaciones se adjudican a él?

JM: Ahora mismo no tengo el número. Tendría que decirle cuántas aplicaciones, pero si nos sale en la cantidad, lo sabemos que es el número uno por la cantidad que tengo ahorita mismo.

OB: Por el monto.

JM: Exacto, de lo que genera ingreso eso tendría un aproximado que dependiendo del rango de los marinos está entre 175 dólares a 250 - 275 dólares o sea que esto es un estimado de lo que es, después le voy a corregir lo de las 198.000 del 2020. ¿Alguna otra pregunta señor Bazán?

OB: No, eso era todo. Gracias capitán.

JLA: Una pregunta Capitán. Si es posible en ese sentido, este porcentaje al que usted se refiere se basa en los ingresos brutos o netos de los brokers?

JM: Bruto.

JLA: Y eso no impacta al costo del servicio que le dan a las navieras en sí porque...

JM: Por eso es que más adelante le iba a explicar que este tipo de empresas son las que nos hacen ser más caros que Liberia y Marshall un 26% más caro que Liberia y un 11% más caro que Marshall, pero el marino puede optar por ir directamente al consulado o va y un tramitador le hace todo. Entonces le damos las dos opciones porque hay lugares a nivel mundial que el consulado está en una ciudad pero el broker está en otra ciudad por decirlo así, como Chiriquí, entonces él prefiere irse a Chiriquí, que alguien se lo haga. Entonces ese broker lo manda a la sede central que es el consulado del país y entonces ellos entran en el sistema. Son como vendedores también para nosotros, ellos están buscando la Gente de Mar para tramitarle sus licencias y demás, pero los cobros nos están pareciendo sumamente excesivos, porque supongamos que le ganen un 30%. Es razonable, pero tenemos y hay gente que nos manda denuncias anónimas y demás que hay personas que cobran hasta el doble o triple o sea que en vez de cobrar 275, por decirlo así por una licencia de capitán, que eso es lo que se gana la Autoridad por cada uno ellos, están cobrando 500 o 750 dólares inclusive hasta 1000 balboas. Entonces tenemos que buscar la forma cómo regular eso porque entonces la competencia ahí es donde nos saca ventaja.

NAV: Pero Juan, eso no se soluciona con lo que ya estamos trabajando del software que la gente va a poder aplicar sus *Licencias Online*.

JM: No, la gente puede aplicar su *Licencia Online* pero no le podemos quitar el derecho a la gente de que alguien se lo trámite porque....

NAV: No estamos bien, pero ya nosotros vamos a poder dar la opción y es ahí donde tenemos que trabajar en el mercadeo en el sentido de que la gente de mar no va a tener que utilizar un bróker.

JM: Exactamente, la gente puede ir directamente o sea, esto es un subcontratista por decirlo así.

OB: Yo creo que, permítame Presidente mi comentario, esto es una clara radiografía de lo que está pasando allá afuera. Si usted va a Singapur en un solo edificio usted encuentra de 30 a 40 empresas de ship management, que son aquellas que actúan como bróker. No solamente están dedicados al manning, si no que están dedicados también a todo lo que el buque necesita. Entonces qué es lo que hay que hacer allí independientemente de la virtualidad que está excelente. El primer paso sería ver qué incentivos a través de una ley para que yo pueda relocalizar ese ship management aquí en Panamá, porque aquí no hay creo, que hay como 3 o 4 empresas de Ship Management. Lo segundo es implantar una obligatoriedad a través de la virtualidad para así eliminar el intermediario porque el ship management, esa parte es simplemente la tramitología, pero el negocio de ship management está en el resto de las cosas que ellos hacen, el mover pieza, el solucionar problemas, el posicionarme mecánicos especializados. Esa es la parte que a nosotros no nos debe de interesar, así que me parece muy bien la idea pero para complementar eso hay que ver qué hay detrás de esto, de manera que podamos atraer el negocio de ship Management a Panamá para realmente convertir esto en un *HUB* marítimo.

JM: Si. Aunado a eso, señor Bazán, nosotros tenemos 139 brokers a nivel mundial. Todos ellos tienen una llave digital o sea todo es digital, todo se está haciendo digital o sea nada es manual en lo que es la tramitación de licencia. Ya eso no es como antes. Solamente lo que es manual es aquí en Panamá para lo que es la gira nacional para la emisión de licencias. Eso es cabotaje y embarcaciones menores de 12 metros para los operadores de lancha, pero todo esto es digital. Inclusive antes había un PKI. Con esta administración se creó el token digital que es como cuando uno entra a un banco. Estos brokers son más que todo tramitadores pues que hay gente que no le gusta ir al consulado y seguir las indicaciones. Ellos quieren que alguien se lo haga. Imagínese de esta forma es como la gente que va a la Embajada de los Estados Unidos y afuera usted es eso.

OB: Era el ejemplo que te iba a dar el capitán.

JM: Están afuera llenando la aplicación.

OB: El perfecto ejemplo de eso, pero yo digo eso es una parte del negocio. La parte gruesa es ver todo ese flujo de carga que puede entrar aquí. Todo ese personal especializado que se puede quedar aquí y crear una ley de incentivo para empresas de ship Management. Entonces sí nos vamos a consolidar. Este es un valor agregado que viene simplemente llenar el formulario para que te den la visa por decir algo.

JM: Exactamente.

OB: Gracias capitán.

JLA: Una pregunta. Aquí y entiendo perfectamente, el servicio aquí el tema está y me parece que el concepto está bien entendiendo que prácticamente el 49% de las aplicaciones que entran a través de los brokers que generan 34% de los ingresos versus el 51% directamente de consulados que genera el 66% del ingreso. Ahí es donde creo que hay una oportunidad de eficiencia. Definitivamente a mí lo que me preocuparía es que estos brokers no solamente brindan el servicio de la licencias de Gente Mar sino que también técnicamente los servicios accesorios como el tema de registro y quizás hasta registro de hipotecas navales y otros temas relacionados. Entonces no sé si hay alguna forma la verdad que no sé si hay alguna métrica adicional que pudiéramos obtener a través de la dirección de Marina mercante, por ejemplo, para entender un poquito más el impacto que pudiera generar, porque por un lado me parece una recomendación muy positiva el tratar de, digamos que pellizcar un poco de los ingresos que ellos marginan prácticamente sobre las navieras y que técnicamente como dice el capitán, eso no va a influir en el costo directo, con respecto a las tasas de la administración para la marítima a las navieras per se, pero pudiera que nos impacte. Por el otro lado, no sigan otros servicios accesorios por ejemplo en la parte del registro y de abanderamiento y por supuesto que también en tema de hipoteca. Entonces no sé si eso también tiene algo ahí en la presentación relacionado con el tema.

JM: Señor vice ministro, entiendo lo que usted expone. Tal cual usted lo dice, Marina Mercante, ellos utilizan el mismo token, pero eso está seccionado. Eso va a un mismo servidor, se le da a la misma estos servicios y demás pero los temas de Marina mercante no se mezclan con esto. Tienes acceso, pues este acceso es para gente de mar o sea yo no me puedo meter en el acceso de la Marina mercante ni el de registro de buques ni ellos se pueden meter en el de nosotros. Esto es como decía el señor Bazán, es una tajada del pastel de lo que están haciendo los brokers.

JLA: Sí lo entiendo perfectamente, el tema es que por ejemplo te lo voy a poner en otro digamos una metáfora. Si yo soy un supermercado y yo les hago más margen a un producto del pasillo uno versus al del pasillo dos y tú de repente me dices como dueño del producto del pasillo uno que tengo que pagar un porcentaje mayor sobre el margen que yo genero, ese pasillo uno yo eso voy a tratar de equipararlo a través de un costo potencialmente mayor en los productos del pasillo

dos. Entonces lo que me preocupa un poco o sea, no estoy diciendo que vaya a ser el caso, pero sería bueno ver esa perspectiva ¿qué impacto puede tener una decisión de este tipo que puede ser al final digo 10 entre el 10 y el 35 dependiendo de lo que nosotros fijemos puede ser prácticamente nada lo estamos viendo con un margen bruto pero ahí tendrás que descontar todos los gastos de operación de ellos, pero pudiera ser algo importante que al final del día ellos de una u otra manera se lo traduzca o se lo transmite al cliente a través de un costo mayor en los otros servicios que dan, entonces eso es lo que me gustaría verlo desde un punto de vista integral. Sé que algunos solamente se dedican a Gente de Mar, pero hay algunos que dan un poco más servicio integrado que sí sería interesante verlo desde esa perspectiva. No sé si Marina Mercante pudiera tener una métrica adicional sobre estos mismos brokers, qué servicios y qué ingreso representan adicionalmente por ese lado y por el otro, entiendo entonces que los PKI de los usuarios locales no se verían afectados por esta decisión.

JM: Ahora más adelante voy a hacer una división en la presentación de lo que es la parte internacional con la parte nacional, porque uno tiene que beneficiar a nuestra gente pues a la gente panameña la empresa local no pagaría los mismos precios que paga la internacional. Para eso, para que nuestro nacionales generen más ingresos, capten más clientes y eso se ve repercutido porque la economía el dinero queda aquí mismo y entran divisas frescas y recirculan aquí en el país pero sí es muy importante poner el ojo señor viceministro porque esto es lo que nos hace ser más caros que Liberia y que Marshall Island, entonces esa es una de las que yo converso mucho con Rafa con el director de la Marina Mercante que me dice o sea yo estoy vendiendo estoy tratando y acomodando todas las resoluciones para darle a él las herramientas para cuando los armadores se le quejen, oye tú me estás dando descuento aquí por Gente de Mar. Me sale mucho más caro y al final acuérdese que la Gente de Mar cambia todo el tiempo o sea no es fijo como los certificados que tiene Rafa, en un año dos años aquí cada 2-3 meses están cambiando tripulantes, están gastando y gastando y gastando y por eso es que muchas veces le dicen a Rafa no, yo mejor me quedo con Marshall o Liberia o mejor no voy para allá porque Gente de Mar me sale muy caro al final.

OB: Capitán eso por un lado, por otro lado sería bueno ver la comparación de cuál ha sido el comportamiento de este mismo país 5 años para atrás para ver cuál es la tendencia uno, lo segundo viendo el cuadro que usted presenta y coincidiendo con el viceministro yo creo que hay indicadores que hay que señalar por ejemplo si ustedes suman Hong Kong es un millón 4 hay que ver el consulado Hong Kong, ponerle una iniciativa como objetivo para ver si ellos pueden llegar a eso, porque la única forma de medirlos son con métricas que y podemos hacer cambiar esa composición del país que tiene a la mano izquierda.

JM: No, yo tengo todos los números así como esto, porque recuerde que yo saque los 22 millones que producen todos los consulados a nivel mundial, yo sé cuánto produce cada uno porque todo está en el sistema porque.

OB: No, eso está claro yo lo que digo es ver cómo podemos reducir ese 34% que usted tiene allí ya que prácticamente el 34% está concentrado en 3-4 consulado.

JM: Sí. Aquí nada más con las 10 empresas, estas de las 139 son casi 4 millones de dólares en las 10 empresas principales.

OB: Bueno entonces sería bueno ver cuál es la tendencia que tiene esa gráfica esa composición ahí de la mano izquierda, porque si eso va en aumento nos resta competitividad y por más esfuerzo que queramos hacer con el registro pues nos vemos mermados por este lado y son estos brokers en Asia lo que se están llevando realmente o no nos están dejando crecer en el registro.

JM: Más que todo, lo que no en lo que la experiencia que tengo en los dos años lo que pasa es que a veces, los consulados deberían ser más agresivos. ¿Qué es lo que le hace el broker? Le facilita a la Gente de Mar y les facilita todo al cónsul, o sea, él llega al consulado o le envía al consulado, todo ya masticado, y el consulado recibe o sea el trabajo difícil de captar, de meterte en la aplicación, de llenar, de verificar, se lo está haciendo el broker, eso es lo que pasa.

OB: Eso se entiende. Pero bueno hay que realmente la iniciativa es hacer cómo revertimos ese porcentaje y sería bueno ver si ese porcentaje ha ido creciendo o disminuyendo.

JM: Sería bueno que de esos 11, 5 se pasaran para el lado de acá, de los cónsules, porque entrada fija y directa al...

OB: Esa es la razón por la cual tenemos cónsules en cada uno de estos países.

JLA: Y capitán, yo la verdad es que yo le he metido cabeza a este tema hace un par de años y yo concuerdo en cierta medida con usted es genérico esto, a mí me parece importante o sea y me parece que la única forma que uno puede tratar de captar un poco más de ingresos como administración es yendo directamente a los ingresos declarados, porque entiendo que estos brokers tienen que tener algún tipo de autorización de la Autoridad Marítima para actuar en nombre de la situación entonces deberían reportar la información y a través de esa digamos esos indicativos es la única manera que se me ocurre que uno puede por lo menos tratar de captar algo más ingresos. Ahora, sí es importante el tema de que no se pierda competitividad más allá y qué es lo que el objetivo primario es tratar de reducir el costo frente a las navieras en comparación con los otros registros, pero como dice el director Bazán, que eso no pueda representar una desmejora en la producción específicamente de estos consulados y habría que tener una compresión ahí seria con ellos, a ver si hay capacidades para poder en cierta medida equiparar y balancear las cargas de generación de ingresos a través de esta actividad.

JM: No y más adelante se va a dar cuenta cuando termine la presentación del por qué yo propongo esto, ante la Junta Directiva, porque más adelante, al final se van a dar cuenta el punto medular de esto porque estoy proponiendo esto.

JLA: Estamos de acuerdo.

JM: Más adelante yo creo que se van a caer para atrás.

JLA: Lo retrasamos en la presentación.

JM: Como no, tranquilo viceministro, bueno. Entre los aspectos principales del proyecto está autorizar al administrador de la AMP para reglamentar la autorización de la asignación, uso, distribución, registro, cobro de las tarifas establecidas del token para el acceso de la aplicación SAP de Gente de Mar, para autorizar al administrador de la AMP para reglamentar el procedimiento mediante el cual se gestiona las solicitudes de autorización de una persona natural o jurídica como tramitadora de servicio de documentación técnica de Gente de Mar y como emisor de certificados transitorio o certificado de trámite del título y también aprobar el uso del token digital para el acceso SAP instalado en un centro de proceso de datos CDP de la AMP. Aspectos principales del proyecto, fijar las siguientes tarifas para personas jurídicas registradas en el extranjero. Este es para los internacionales, los brokers que tenemos afuera como tramitadoras del servicio de comunicación técnica de Gente de Mar y la asignación del token digital, la mayoría arriba del 75% o cuidado un poco más, son tramitadores afuera no son tramitadores nacionales. La tarifa es la siguiente, 1500 actualmente está en cero, no se les cobra nada, o sea, el broker viene y me trae la documentación y yo lo que le cobro es cero balboas y si quiere un token extra de cobro, 250 dólares cada 3 años, y por eso es que puse la tabla anterior. Miren la cantidad de ganancias que pueden llegar a tener los brokers o solamente el Estado cobrándole 250 dólares cada 3 años, estamos hablando de prácticamente casi 65 dólares al año o sea algo muy irrisorio entonces.

JLA: Una pregunta capitán y el único requisito es que esté registrado en el extranjero? No verificamos ni siquiera el origen del capital accionario.

JM: Hay una serie de requisitos que no los tengo en mente ahorita mismo, pero también es otra cosa que en el Reglamento queremos crear es que vayan amarrados con abogados y representantes legales nacionales porque hemos encontrado deficiencias, como nos han tratado de meter documentación falsa, certificados falsos a la hora de corretear, se nos hace muy difícil porque están en el extranjero, pero si nosotros amarramos que todos los brokers tengan una representación nacional legal, yo tengo donde ir a tocar la puerta aquí, decir por ejemplo al edificio en Costa del Este, el abogado, los abogados XX y decirle, oiga, mire, este cliente hizo esto y esto no tengo como corretearlos al momento de una sanción ellos no se pueden desaparecer o sea no hay un control entonces, más que todo esto es la fijación de las tarifas y autorizar al Administrador de la Autoridad para poder crear un reglamento con reglas claras y proceso, y también

que sean castigados si ellos llegan a cometer falsedades o tratan de mentir en la autoridad.

AR: Para una pregunta capitán.

JM: Sí.

AR: Sí, nada más quería saber si este procedimiento de fijar estas tarifas y a mí no me parece nada elevadas es similar a un sistema que ya existe con países competidores nuestros o esto sería algo completamente nuevo distinto al tratamiento que se da en los países competidores.

JM: No sé cuánto le cobran porque esos son muy reservados y no he investigado acerca de cuánto ellos cobran por utilizar brokers tanto Marshall como Liberia y no sabría decirle, señor Ministro, lo que sí le puedo decir es que nosotros somos 26% más caro que Liberia y 11% más caro que Marshall en lo que es la tramitación de licencia de Gente de Mar.

NAV: Ministro pasa que las otras banderas tienen unos sistemas donde los intermediarios no existen.

AR: Claro que es directo ya.

NAV: Entonces no tienen esta figura.

AR: Entendido.

JLA: Bueno, el intermediario es la misma compañía que es concesionaria de las jurisdicciones no.

NAV: Así es.

JM: Por ejemplo, le doy un ejemplo Carnival, ellos tienen su propio broker, que es carnival brokers, MSI tiene sus propios broker, o sea que ellos no generan para nadie, si no quieres trabajan para ellos mismos, para tramitar cada crucero de esto tiene aproximadamente 1500 hasta 3500 tripulantes, o sea que ellos pagarle a un broker por fuera le sería muy caro, por eso ellos mismos se autocrearon ellos mismos, se brindan el servicio a través de nuestra plataforma. Entonces, la idea era aumentar ese primer ingreso a 1500 balboas que serían 500 dólares mensuales, actualmente no pagan nada, eso ayudaría también a que tenemos muchas empresas tramitadoras que hacen 3 trámites al año, 5 trámites, 10 trámites que lo que están es ocupando espacio del servidor, que lo que están ocupando, espacio de que se le da atención, capacitación, certificación y al final lo que son es un gasto para el Estado, entonces con esto vamos a obligar a estas empresas broker a que realmente hagan una x cantidad de trámites, anuales, para poder pagar lo que tienen que pagar cada 3 años, porque no creo que nadie quiera tener esta, por decirlo así, una licencia de broker, no generar nada y cada 3

años tienes que pagar 1500 balboas ahora lo hacen porque no pagan nada y están dentro del sistema, entonces 1500 balboas cada 3 años para ser autorizado como tramitadores de servicios, documentación técnica de la Gente de Mar, lo cual incluiría un token, o sea, una llave digital para acceder al SAP y una vinculación con un consulado esto es otra cosa que hemos visto actualmente hay tramitadores, que tienen por ejemplo en Píreos, en Manila, en India, en Miami, en todos los consulados, pero entonces también no se les cobra porque todo eso va ocupando espacio en los servidores y en las plataformas de nosotros, entonces actualmente no se les cobra nada que teníamos pensado cobrarles 750 dólares por ejemplo, cuando usted paga sus 3 años en el Consulado de Grecia, paga 1500, pero si usted quiere que lo atienda el de India, también usted va a pagar 750 dólares más y si usted quiere que lo atienda uno en Hong Kong va a pagar 750 dólares más, entonces esto también evitaría las peleas y los cruces entre los cónsules por cada consulado privativos de Marina Mercante adicional que se les solicite vincular a la empresa tramitadora autorizada. Otra cosa que hemos visto, actualmente hay empresas tramitadoras que tienen hasta 5 token digitales diferentes entonces, no se les cobra, se les cobra 250 dólares ahora se le va a cobrar, usted quiere otra llave digital, 250 dólares más, quiere otra más 250 más y así para tener más control todavía. Para los nacionales, nuestros panameños, nuestra gente local, fijar las siguientes tarifas para las personas naturales de nacionalidad panameña o persona jurídica registrada en la República de Panamá como tramitadora del servicio de comunicación técnica de Gente de Mar al token digital, la primera autorización de 3 años con una llave digital 500 balboas y un consulado, si usted quiere que otro consulado lo atienda fuera del que ya se le ha sido asignado, usted paga 300 dólares, si usted quiere otro token digital, otra llavecita digital 200 balboas, o sea, es prácticamente mucho más abajo de la mitad de lo que pagan los internacionales para beneficiar al local. En los aspectos principales del proyecto es fijar también una tarifa de 1500 balboas por la autorización para el acceso a categoría de emisor de certificados transitorio o certificado de trámite de título o una persona jurídica autorizada como tramitadores de servicio de documentación nosotros tenemos empresas grandes, como Cosco. Cosco tiene una inspectoría en Shanghái y ellos son como un mini consulado, pero si usted quiere llegar a eso, usted debe pagar por ese servicio, porque actualmente no lo hace, uno de los que están más o menos que quieren volverse un emisor de certificados CT es MEDITERRANEAN SHIPPING CO, porque eso les ayuda a reducir costos entonces, si usted quiere elevarse a esa categoría con una serie de requisitos que va a estar bien reglamentado, usted va a tener que pagar 1500 dólares adicional cada 3 años, que actualmente es gratuito y el Estado no percibe ingreso. Esta resolución se propone si es autorizada por parte de la Junta Directiva que empiece a regir a partir del primero de octubre del 2021, cosa que se le dé ese espacio para que se preparen y se adecúen todas estas empresas tramitadoras y a partir del primero de octubre del 2021, entre en vigor la nueva Resolución de Junta directiva.

En las conclusiones, tomando en cuenta que los servicios que prestan las empresas tramitadoras de servicio de Gente de Mar a través del SAP no tienen a la fecha ningún costo, cero balboas con este proyecto de resolución, la AMP

generaría adicionalmente como mínimo arriba de los 200,000 balboas cada 3 años, lo que ayudaría a prestar el mantenimiento al equipo informático que tenemos actualmente a través de la cual se presta el servicio, se da soporte 24/7 que ofrecemos a nuestros 139 tramitadores y fuera de los 52 consulados, inspectorías y oficinas, entre otros. Muchas gracias.

NAV: Gracias capitán Maltés, ofrezco la palabra.

OB: Gracias, sí capitán sería bueno ver el comportamiento de los últimos 5 años de esta actividad y también conversar con esos 3 - 4 consulados para ver cómo a través de un indicador pues esto mejore, tenemos casi 12 millones del lado de allá que puede muy bien revertir. Gracias.

NAV: Gracias. ¿Alguien quiere adicionar algo más?

JLA: Yo presidente, digo no es que esté en contra de la iniciativa me parece interesante porque nos permitiría buscar otros ingresos que no estamos viendo, pero sí me gustaría también tener un poco más análisis. Esto del Crossel de como esto pudiera impactar las otras actividades que técnicamente estos brokers también sirven para beneficio de la Autoridad Marítima y una pregunta que hizo interesante el presidente Royo, que fue sobre el tema de las comparativas como una especie de comparativa de mercado en cuanto a que si los otros registros tienen un costo similar o digo un servicio similar al cargo de los clientes, entiendo que bueno que aparentemente no utilizan el servicio pero sería bueno tener ese benchmarking también de la comparativa del 11% y el 26% creo que anote en cuanto a Marshall y Liberia si es específicamente en las tasas administrativas o si es el costo total ya incluyendo la intermediación de estos brokers incluyendo los brokers, abogados y demás que sería bueno para tener realmente una panorámica más amplia de todo el digamos que el mercado y cómo se comporta y realmente sí es algo que incidiría de manera positiva o negativa para beneficio nuestro en cuanto a la atracción de clientes o no.

JM: Otra cosa que quería agregar era que cuando sí se creaba esto y pasaba la Junta Directiva cuando se creara, se autorizaba al Administrador para crear el reglamento es que todas estas empresas iban a tener que tener una, por decirlo así, un consorcio de abogados local, representantes legales locales, que eso ayudaría a los abogados a generar ingresos también.

NAV: Muchas gracias alguien quiere agregar algo más. Pasemos a la votación del punto número 3 de la agenda, *Someter a la consideración de la Junta directiva la resolución JD que busca subrogar las resoluciones JD número 052 de 2008 del 28 agosto 2008, JD número 001 2016 del 24 de febrero de 2016 y JD número 042 del 2017 del 14 de noviembre del 2017 para reglamentar la autorización, asignación, uso, distribución, registro y cobro de las tarifas establecidas del token digital para el acceso a la aplicación automatizada de la Gente de Mar de la Dirección General de la Gente de Mar.* Lo que no estén a favor que levanten la mano.

JLA: No es que no esté a favor me abstengo porque para mí yo creo que necesito más información para poder votar a favor de este proyecto por lo que establecí hace un momento.

NAV: Ok entonces ¿qué les gustaría hacer? Someter a votación o dejar esto para una siguiente Junta directiva.

JLA: Sí, si los directores están cómodos con la información que cuentan yo no me opongo, solo que me abstendría porque sí me gustaría tener un poquito más información como le mencioné desde un punto de vista de Marina mercante y tal vez los benchmark con las dos otras jurisdicciones no.

NAV: Ok, me gustaría escuchar la opinión de otro director.

JDLL: Yo secundo si me lo permite señor administrador, yo secundo la posición del viceministro esperar a una segunda vuelta para analizar un poquito en más detalle las implicaciones de esta posibilidad que pareciera buena pero en efecto hay que evaluar cuáles serían las posibles repercusiones que esto nos puede traer en otros servicios, así que yo endosó la propuesta de esperar para una próxima reunión.

NAV: Ok, ministro Royo.

AR: Ahora sí, para sumarme también a la preocupación del viceministro y De La Lastra Julio porque valdría la pena verlo un poquito más, primero porque tenemos una competencia y una competencia bastante activa. En segundo lugar, quizás van a sugerir que los tiempos no están para estos que las fiestas no están para estos tafetanes, así que valdría la pena considerarlo un poquito porque una medida que decimos nos va a reportar más ingresos puede causar algunas deserciones o algunas incomodidades en lugar de reportarnos más ingresos y no implique disminuciones.

NAV: Ok entonces paso pasemos este punto para una siguiente Junta directiva les parece bien.

JLA: Presidente yo lo que recomendaría inclusive si quiere que se envía una subcomisión para que se analice antes que venga a la directiva y así la tenemos ya bien masticadas no porque ahí inclusive viendo los rangos de posibilidad de ingreso pudiéramos hasta recomendar un punto específico dentro de esos rangos.

NAV: Perfecto entonces. ¿Quién organizaría la comisión usted mismo viceministro?

JLA: Si quiere nosotros nos apoyamos ahí con el Capitán Maltéz y los directores que se interesan en participar.

NAV: Perfecto entonces.

JLA: O sería alguna de las que ya están establecidas que creo que está la de Sub Comité Financiero por ejemplo se pudiera utilizar para esto.

NAV: Entonces con el Comité financiero.
Sí dígame ministro.

AR: Cuando usted dice que la próxima Junta directiva que no sea la de mañana o pasado porque no va a haber tiempo.

NAV: No, para la del 24 de junio.

JLA: Técnicamente si estamos en sesión permanente cuando lo declaren va a ser la misma durante varios días claro. Gracias Presidente Royo por pensar en nuestro tiempo y no obligarnos tampoco hacer las cosas tan rápido.

AR: Gracias a usted.

NAV: Ok entonces pasaríamos el punto número tres para la Junta directiva del 24 de junio.

JM: Entonces me comprometo con las tres cosas que me pidieron, se los enviaría a Idania, para que Idania lo envíe a la comisión el impacto que va a tener con otros servicios, como lo son Marina Mercante y registro de buques, el comportamiento de hace 5 años para atrás y el comparativo con los demás registros con Liberia y Marshall. Listo, me pondré a trabajar en eso, se lo hago llegar a Idania, para que ella se lo pueda hacer llegar a ustedes.

AR: Gracias.

NAV: Muchas gracias capitán Maltés pase buenas tardes.

ISF: Para hacer una anotación aquí de Secretaría el tema número tres del Capitán Maltés pasaría a evaluación de la Comisión de Finanzas para luego ser sometida a consideración de la Junta directiva del 24.

NAV: Correcto.

JLA: Sí, correcto.

ISF: Ok es para hacer la anotación.

NAV: siguiente punto.

AMR lee el siguiente punto.

IV. Someter a la consideración de la Junta directiva la resolución JD por la cual se corrige la resolución JD número 009-2021 del 25 de febrero de 2021 que confirmó la resolución ADM número 141-2020 del 5 de octubre de 2020 que a su vez negó la solicitud de pago del 10% de interés anual por mora presentada por el Licenciado Fernando Alemán en representación de un grupo de ex trabajadores del ferrocarril de Panamá. (OAL – R. Gutierrez)

NAV: Tiene la palabra el licenciado Gutiérrez.

RG: Sí buenas tardes rapidito señores directores ya este fue un tema que vimos y anterioridad pero al momento de notificarle la decisión de la Junta directiva a los apoderados legales manifestaron que había algunas imprecisiones en los números de cédula de alguno de los solicitantes de esta resolución, pero al momento de verificarlos nos pudimos percatar que venían así de la solicitud de ellos pero como aportaron los números correctos cédula se procede a corregir los números de cédula y los nombres correctos de dos de los solicitantes en esa petición, que dicho sea de paso fue negada no, pero sí pues queda la apertura de ellos para que sigan con esto se agotaba la vía gubernativa y se está corrigiendo solamente los números de las peticionarias en esta solicitud, así que la someto esta tarde en la resolución para hacer la respectiva corrección. Gracias.

NAV: Gracias Licenciado Gutiérrez. Ofrezco la palabra.

JDLL: Si quisiera hacer una consulta señor administrador.

NAV: Sí adelante.

JDLL: Sí para ver si entiendo correctamente. Esto ya se había rechazado, sin embargo lo que estamos pensando ahora mismo es hacer o aceptar el cambio en el nombre y cédula que habían sido erróneamente sometidos en primera instancia por los abogados. ¿Es así?

RG: Es así que estamos solamente corrigiendo, se mantiene la decisión de denegar la solicitud de los solicitantes y corrigiendo los números de dos de las señoras que nos indicaron en el momento de la notificación y nos hacen simplemente la advertencia se verificó y si hay un error pero no de la administración sino de la misma solicitud de la aportación de la documentación.

JDLL: Entendido gracias.

NAV: Muchas gracias. Puedes darle compartir Raúl porfa.
Ofrezco la palabra, pasamos a la votación. Punto número cuatro de la agenda *Someter a la consideración de la Junta directiva la resolución JD por la cual se corrige la resolución JD número 009-2021 del 25 de febrero de 2021 que confirmó la resolución ADM número 141-2020 del 5 de octubre de 2020 que a su vez negó la solicitud de pago del 10% de interés anual por mora presentada por el*

Licenciado Fernando Alemán en representación de un grupo de ex trabajadores del ferrocarril de Panamá, lo que no estén a favor que levanten la mano. Ha sido aprobado siguiente punto, secretaria.

AMR lee el siguiente punto.

V. Someter a la consideración de la Junta directiva la resolución JD por la cual se deja sin efecto la resolución JD número 040-2018 del 31 de agosto de 2018 que autorizó la adenda al contrato número A-07-2016 relacionado a la elaboración de estudio, diseño, desarrollo, aprobación de planos, estudio de impacto ambiental, construcción y mantenimiento de la nueva terminal de servicios marítimos auxiliares del sector Pacífico. (DGPIMA – AOL)

NAV: Necesitamos cortesía de sala para la Ingeniera Flor Pitty, los que no estén a favor que levanten la mano, ha sido aprobada la cortesía de sala.
Tiene la palabra la Ingeniera Flor Pitty

FP: Hola Buenos días buenas tardes, voy a compartirles pantalla. Empezando con el tema de la revocatoria de la resolución 040-2018 del 31 de agosto del 2018 sobre la terminal de servicios marítimos auxiliares del sector Pacífico. Este es un proyecto que ya ustedes conocen, que lo hemos tenido en Junta directiva para otros temas anteriormente, sé que por temas de tiempo voy a tratar de resumirla es una presentación que es más que todo un tema legal, así que le pido al licenciado Raúl y a Idelfonso que si se me pasa algo me ayuden con la información. Bueno, como ustedes saben mediante contrato la Autoridad Marítima de Panamá y el Consorcio Int Selva se regularon las condiciones para la elaboración, estudio de impacto ambiental, diseño, desarrollo, aprobación de los planos, estudio de impacto ambiental, construcción y mantenimiento de la nueva terminal de servicios marítimos auxiliares del sector Pacífico, por un monto de 4.791.995 que mediante nota Int Selva del 9 de agosto del 2018 el consorcio Int Selva presentó propuesta para modificar el alcance de la obra ejecutando una extensión de muelle y que incrementaba el costo por 1.907.416 Balboas que mediante resolución JD 040 la cual estamos en este momento ante la Junta directiva solicitando la revocación, la revocatoria de la misma este se autorizó al administrador de la Autoridad Marítima para que se hiciera la adenda número dos del contrato y que incrementaría el costo del contrato, que el consorcio marítimo Int Selva solicitó el 22 de octubre de 2018 la suspensión temporal de las actividades de la obra y formando que les uso de la fianza de cumplimiento había sido solicitada y se encontraba en trámite con Banesco Seguros, que la solicitud presentada por el consorcio Int Selva no procedía toda vez que habían transcurrido más de 4 meses de que por primera vez se solicitase los documentos para continuar con el trámite de la adenda sin que el consorcio aportará la documentación y se desconocían los partidos por los cuales se mantendrá suspendido el proyecto, que mediante resolución 091 del 30 de mayo la Autoridad Marítima resolvió administrativamente el contrato e inhabilita el consorcio, el consorcio pues presentó al Tribunal Administrativo de Contrataciones

Públicas su recurso de apelación que ustedes creo que conocen también finalmente el Tribunal Administrativo de Contrataciones Públicas mediante resolución 051 del 2 de marzo resuelve el recurso de apelación interpuesto por el apoderado judicial del consorcio Int Selva en el cual se revoca la resolución administrativa de la Autoridad Marítima que era la que resolvía administrativamente el contrato, el consorcio presentó una solicitud administrativa de reconocimiento del equilibrio contractual de 1.043.000 balboas por lo que luego del análisis se aprobó fue la suma de 592.868.71. Como saben el Presupuesto General del Estado se encontraban en situaciones totalmente distintas al momento en que fue emitida la resolución 040. La contención del gasto de la entidad no cuenta con la disponibilidad de los fondos para realizar la modificación del alcance por lo cual este incremento de los costos que sube de los 4 millones a los 6 millones a través de esta autorización mediante la resolución 040 que queremos dejarla sin efecto por la situación en la que nos encontramos ya que la situación era diferente al momento que se aprobó la adenda al momento que en este momento tendríamos que hacer uso de los fondos.

Gracias. No sé si legal quisiera a aportar algo más a la historia y a la solicitud propiamente.

ISF: Sí me permiten, bueno nosotros de parte de la oficina de asesoría legal estamos haciendo, hoy hicimos en realidad un análisis relativo a este caso, en realidad cuando se aprueba esta resolución de Junta directiva la realidad económica y los planes que tenía la autoridad respecto a esta obra era totalmente diferentes a la realidad que vivimos hoy día y nosotros estamos con conversaciones con el contratista para efecto que él en definitiva pueda concluir la obra según el contrato original que se había aprobado toda vez que en el tiempo en que se le dio vida a la resolución esta que autorizaba la firma una adenda, se le requirieron los papeles para formalizarla y someterla a refrendo de la Contraloría y el contratista pues simplemente no los entregó y dejó pasar el tiempo, cuestión que nos llevó a la Autoridad Marítima a tomar otras acciones desencadenando en la resolución administrativa del contrato posteriormente a su reclamación y vuelta a la vida el contrato en su forma original queda este resabio o está solución que deja como un margen de maniobrabilidad al contratista para exigirnos a nosotros hasta cierto punto firmar una adenda que en este momento no responde a la realidades financiera ni del país ni al presupuesto que maneja la Autoridad Marítima, entonces como la misma resolución no tiene una aplicabilidad y no maneja ninguna viabilidad financiera lo que pedimos en esta ocasión es que se deje sin efecto para que el contrato original sea ejecutado finalmente por el contratista según el alcance original del contrato que se encuentra refrendado por Contraloría.

NAV: Muchas gracias Idelfonso. Ofrezco la palabra.

OB: ¿Lo que quiere decir es que le vamos a restar maniobra al contratista y el contratista tiene el compromiso de terminar ese proyecto?

ISF: En la actualidad el contratista nos ha girado una serie de notas diciendo que se incremente el alcance de la obra y con esa excusa que se ha mantenido nula actividad o sin actividad dentro de la obra. Entonces lo que queremos es quitar del medio esta resolución que en realidad no tiene a la fecha ningún tipo de sustento porque incluso los plazos que se establecían para la incorporación de la documentación que finalmente hacían parte de la adenda para poder mandarlo a refrendo de Contraloría ya precluyó hace muchísimo tiempo y aparte de que no contamos con los fondos para poder hacerle frente a esa erogación que bueno en este momento es demasiado alta.

NAV: Alguien quiere agregar, Juan Diego.

JDR: Hola buenas tardes a todos disculpen la tardanza tuve un pequeño percance personal y bueno, todo bien. Nada más quería preguntar en qué punto estamos en este momento.

NAV: In selva Punto N° V de la agenda.

JDR: Ya fue leído la resolución.

NAV: La presentación fue ya, Flor explícale brevemente a Juan Diego, Por favor.

JDR: Perdón, si un pequeño resumen.

FP: Ok bueno básicamente es que como conoces el tema de Int Selva en su momento ellos solicitaron una modificación de su contrato, para la extensión del muelle incrementando en dos millones el monto del proyecto. En su momento fue aprobado mediante la resolución 040, sin embargo ellos nunca entregaron la documentación para poder formalizar esa adenda ante Contraloría. Luego de eso entonces se resolvió administrativamente el proyecto se llevó a contrataciones públicas, ellos apelaron y sucedió pues lo que lo que ya conoce. Ahora entonces tenemos una situación del país en temas económicos y obviamente no estamos en la situación de antes y lo que queremos es dejar sin efecto la resolución 040 que es la que ha aprobaba al administrador hacer esa demanda toda vez que no tenemos los fondos y no es una prioridad en este momento es lo que queremos que el proyecto como está que cómo está refrendado en su diseño se construya pero quitar este tema de la adenda que es lo que nos tiene estancados en este caso. No sé si Idelfonso, si quieres agregarle algo.

JDR: Eso legalmente es viable.

ISF: Sí es viable, toda vez que primero no se cumplió la condición de entregar la documentación y aparte de eso, la instrucción que dio la Junta directiva era simplemente un autorización para que se tramitará una adenda que al final no surgió a la vida jurídica toda vez que no contaba ni con la forma legal ni con el refrendo de Contraloría, así que sí podemos o sea, si la Junta directiva la estima

conveniente pues podemos dejarla sin efecto para ocasión de que el contrato se llegue a su alcance original.

JDR: Ok bien y una pregunta ese contrato asumo que tiene una fianza de cumplimiento pero no tiene el alcance de la adenda o si alcanza la adenda.

ISF: No. La fianza de cumplimiento está ahora mismo en el alcance del proyecto original, aparte de todo en su momento hace muchísimos meses atrás lo que decía el contratista es que ellos estaban tramitando con *BANESCO* Seguros, pero nunca llegó a presentarla ni a materializar el endoso respectivo para la modificación, así que lo que está vigente es el alcance original.

JDR: O sea que si se ejecuta la fianza se puede terminar en alcance original. Teoría.

ISF: Sí. En teoría la fianza respalda el alcance original y lo que nosotros estamos tratando de hacer para explicarlo brevemente, lo que estamos tratando de hacer es quitar todos los obstáculos para que el contratista en definitiva entre a la obra a concluirla. Si él no entra la obra, entonces lo que procederá será la ejecución de la fianza, entonces pero mientras tengamos estos ítems por ahí colgando no podemos en firme decirle al contratista, oye, ya tienes que entrar no tienes más excusas y si no, entonces te ejecuto la fianza de cumplimiento.

NAV: ¿Alguien quiere agregar algo más?

JDR: Gracias.

NAV: ¿Don julio, usted quería decir algo?

JDLL: No yo estoy bien gracias. Creo que ha sido explicado claramente la intención de eliminar la pretensión del otro grupo.

NAV: Perfecto. Entonces sometemos a votación el punto número 5 de la agenda, *Someter a la consideración de la Junta Directiva la Resolución JD por la cual se deja sin efecto la resolución JD número 040-2018 del 31 de agosto de 2018 que autorizó la adenda al contrato número A-07-2016 relacionado a la elaboración de estudio, diseño, desarrollo, aprobación de planos, estudio de impacto ambiental, construcción y mantenimiento de la nueva terminal de servicios marítimos auxiliares del sector Pacífico.* Lo que no estén a favor, que levanten la mano.
Ha sido aprobado siguiente punto.

AMR lee el siguiente punto.

VI. Someter a la consideración de la Junta Directiva la Resolución J.D, por la cual se Autoriza e Instruye, luego de las verificaciones correspondientes, al Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá para que dé respuesta a la solicitud formulada por la empresa

Panama Ports Company, S.A., relacionada con el Contrato-Ley No. 5 de 16 de enero 1997 "PARA EL DESARROLLO, CONSTRUCCIÓN OPERACIÓN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE LAS TERMINALES PORTUARIAS DE CONTENEDORES, RO-RO, DE PASAJEROS, CARGA A GRANEL Y CARGA GENERAL EN LOS PUERTOS DE BALBOA Y CRISTÓBAL", promulgado en Gaceta Oficial No. 23,208 de 21 de enero de 1997, y sus respectivas adendas. (DGPIMA – F.Pitty AMP / CONTRALORÍA)

NAV: Tiene la palabra la licenciada Elia Díaz, de la Contraloría General de la República.

ED: Sí buenas tardes ya estoy en comunicación con el licenciado Segovia para que se conecte a la reunión y nos haga la presentación.

NAV: Muchísimas gracias. Buenas tardes, tiene la palabra el Licenciado Alcides Segovia.

AS: Buenas Tardes. Honorables representantes de la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá en representación del despacho superior y gestiones del señor contralor Gerardo Solís, estamos en estos momentos con mucho gusto para iniciar y darles la presentación del trabajo que hizo la Contraloría a través de la Dirección Nacional de Economía General en la empresa Panamá Port Company. Paso inmediatamente a comentarles antes de empezar que nos hacemos acompañar de tres directivos de la Contraloría y la directora de Asesoría Jurídica Kathya Rojas y el director Samuel Moreno del Instituto Nacional de Estadística y Censo y al Director Luis Quejada, Director de Asesoría Económica y Financiera, quienes en su oportunidad han tenido una representación sumamente importante. De igual forma me van acompañar dos de los colaboradores de la Dirección Nacional de la Contraloría General, quienes participaron de manera directa en la auditoría, en su momento el licenciado Constantino Sánchez y el Licenciado Cirilo Díaz de esta importante auditoría. Paso entonces a mostrarles la presentación. Muy bien, tal como ven en la primera gráfica que presentamos para conocimiento general de nuestra auditoría, en esta oportunidad fue un auditoria de cumplimiento como la llamamos en nuestro entorno, hay diferentes tipos de auditoría, una de las auditorías de cumplimiento es aquella que cuando nosotros examinamos el cumplimiento normas, reglamentos, manuales, etc. pero está expresamente es una auditoria de cumplimiento de contrato, es una auditoria de cumplimiento relacionada con la convicción del Contrato Ley N° 5 del 16 de enero de 1997 suscrito entre el Estado y la empresa Panamá Ports Company S,A. y sus respectivas adendas, como todo tiene su inicio y tiene su origen, hay un antecedente y los antecedentes de esta auditoría nacen de la ley N° 5 del 16 de enero de 1997 que aprobó precisamente el contrato objeto de este examen entre el Estado y Panamá Ports Company. ¿Cuál fue su origen? La Contraloría recibió una denuncia ciudadana el 24 de agosto de 2017 y en la cual se había solicitado una investigación de los manejos de los estados de cuenta con la relación en base a la ley N°5 de 1997.

Esa denuncia fue el 24 de agosto de 2007. Era durante la administración anterior de contraloría y en virtud estando pendiente la solicitud, la administración actual bajo el cargo del Contralor Gerardo Solís, ordenó a realizar de la misma mediante la Resolución 445-2020 del 3 de marzo de 2020. Como todos saben el Contralor tiene la facultad de ordenar una auditoría, en este caso resolución de oficio. Esta auditoría cubrió el período del 16 de enero de 1997 al 30 de junio del 2020, es decir 23 años y 5 meses, realizándose poco más o llevándose a cabo a través de un equipo multidisciplinario de profesionales. Este equipo estuvo conformado netamente por auditores generales, ingenieros en sistema. Nuestra dirección nacional de la Contraloría general, cuando me refiero a contadores públicos autorizados y cuando hablo de sistemas, son expertos informáticos que tenemos también una unidad de nuestra estructura de la dirección de auditoría.

Todo esto, el personal auditores, tienen un promedio de 20 años de experiencia. Por otro lado, se invirtió un total de 9904 horas y un poco más. Eso involucra el conocimiento para ustedes de lo que cuesta una auditoría, pero además de los auditores. El grupo se fortaleció con profesionales en donde había personal de asuntos legales de la dirección de asesoría jurídica, de asuntos económicos y financieros
Todo este cuerpo de profesionales ascendía a más de 25 profesionales. La auditoría en mención se llevó a cabo en las instalaciones de la empresa Panamá Ports Company tanto en el puerto de Balboa y en el puerto de Cristóbal. También la realizamos en la Autoridad Marítima de Panamá y el Ministerio de Economía y Finanzas, porque tuvimos presencia en estas 3 entidades, porque cada una de ellas tuvieron incidencia en los ingresos y pagos en la evaluación del cumplimiento del contrato y en la recepción de los pagos por parte de Panamá Ports. Como todo contrato, el mismo tenia obligaciones tácitas por parte de la empresa. Ahí podrán ver un listado de las más importantes citas para su conocimiento. Uno de ellos, al iniciar y llevar adelante la modernización de los puertos dados en concesión, solicitar obtener los permisos de parte de la autoridad, permitir el uso de las instalaciones de los puertos, realizar rutas de mantenimiento colectivo y de reparación, mantener los puertos en función y en buen estado de movilización.

NAV: Ingeniero Bazán, perdón. ¿Usted quería decir algo?

OB: Yo quiero sugerir que a la presentación, porque es tanta información, solicitarle al licenciado Segovia de que pasada una lámina, porque si no vamos a tener la oportunidad de conocer a fondo lo que él está describiendo, que me parece muy bien, entonces yo quiero solicitarle que pase a las obligaciones anteriores porque allí tengo varias preguntas porque sino al final pues es como que se pierde en el contexto y el propósito de su presentación.

NAV: Entonces que por cada filmina permita preguntar.

OB: No, sino que nos permita en el momento que haya una pregunta mía o de cualquiera de los otros directores nos de espacio para preguntar.

AS: La presentación se pueden llevar, omití mencionar al iniciar que pueden ir tomando nota (en este espacio hay demasiada interferencia y no se escucha muy bien)

OB: Presidente no estoy escuchando bien.

NAV: Licenciado Segovia. Permiso, hay mucho eco.

AR: Administrador pido la palabra para una cuestión de orden.

NAV: Si tiene la palabra el Ministro Royo.

AR: Gracias con absoluto respeto, yo voy a retirarme de la reunión porque me considero impedido para participar en la misma. Yo he estado vinculado a la firma Morgan y Morgan, que son abogados en Panamá Ports durante muchos años.
Ya estoy jubilado de ahí, pero no quiero que nadie pueda decir nunca que yo participé en discusiones sobre Panamá Ports a favor o representando Morgan y Morgan, así que con permiso de ustedes yo me voy a retirar de la reunión.

NAV: Ok muchas gracias. Licenciado Segovia hay mucho eco

JDR: Yo tengo una sugerencia, pero no sé si es si es viable que en vez de hablarle desde el podium sea desde una computadora quizás.

ED: Exacto, esa es la mejor opción.

AS: Muy bien continuamos. Hace un momento les estaba sugiriendo con la benevolencia de la Junta Directiva que de repente la experiencia que tenemos nosotros, modestia aparte, en hacer exposiciones, es preferible que al final se hagan las mismas preguntas, me refiero porque si se hace en la medida o en la marcha de la exposición se puede dilatar mucho el tiempo que también es de ustedes según veo, pues me preocupo.

OB: Licenciado Segovia, no se preocupe por el tiempo. Esto amerita discusión y si el tiempo es un problema yo creo que estamos en sesión permanente para evacuar todas las preguntas.

AS: Estamos a la disposición.

OB: Entonces regrese a la lámina anterior.

AS: Ok estamos en la diapositiva que usted nos solicitó.

OB: Sí correcto, en el primer punto de llevar adelante la modernización de los puertos, conocía que el contrato llevaba también adjuntó un plan de inversiones.

La pregunta mía para ese primer punto es que si ese plan de inversiones se cumplió en estos últimos 24 años y cómo se dió ese plan de inversión.

AS: El plan de inversión se cumplió. Si el plan de inversión de acuerdo con la auditoría practicada si se cumplió en el término establecido.

Nosotros nos hicimos acompañar de colaboradores nuestros de la dirección de auditoría que trabajaron directamente en la parte técnica, quienes también igual que yo pueden atender cualquiera de sus preguntas, nos hace la pregunta nuevamente.

OB: Sí, quiero saber ¿el programa de inversiones para el desarrollo de la modernización de los puertos en qué consistía y cómo se cumplió y cuándo terminamos el programa?

SM: Buenas Tardes. El contrato inicialmente proyectaba la participación de una inversión de 50 millones de dólares. Posteriormente, a través de una adenda en la que se estableció que la inversión se diera a 1,000 millones de dólares con una segregación por puerto en donde uno iba a recibir 300 millones, en el área de Colón 200 millones y simultáneamente para ambos puertos 500 millones adicionales. Eso durante todo el ejercicio o la vigencia del contrato, Panamá Ports como empresa luego de nuestro análisis se determinó que el alcance de ellos fue por 1695 millones de inversión, lo que supera la diferencia de esos 1000 millones establecidos en la primera adenda, la distribución de esos 1695 millones se dieron en infraestructuras, adquisición de equipos, mantenimiento y el dragado propio de un puerto. Esos elementos son los que se distribuyeron los 1695 millones de dólares. Con ello lo que queremos indicar es que se superó lo que se estableció en la adenda número uno.

OB: Ok.

FP: Señor administrador no sé si me pueda dar la palabra.

NAV: Tiene la palabra la ingeniera Flor Pitty.

FP: Sí buenas tardes, Ingeniero Bazán dentro de la adenda número uno donde se mencionó la inversión de 1000 millones ellos establecían metas verificables, por ejemplo, en temas de capacidad por ejemplo para el área de Cristóbal establecían inversiones por 2.000 millones para llegar a 4 millones de TEUs y 500 millones para el área de Balboa. Dentro de los planes de inversión por ejemplo ellos establecieron aspectos como desarrollo de muelles y patio de contenedores en metros cuadrados a 661,000 metros cuadrados, infraestructura, subestación 11 subestaciones eléctricas, cantidad de metros cuadrados de construcción de edificios, mejoras de edificios, mantenimiento de operaciones y mantenimiento de equipos de patio, adquisición de equipos, mantenimiento de grúas, mantenimiento de instalaciones de infraestructura y el dragado. Entonces en efecto, ellos presentaron sus planes de inversiones y en virtud de la inversión realizada y la

auditoría propia de auditoría de nosotros, de ingeniería y de Contraloría, se verificó en sus Estados financieros y físicamente el desarrollo de dichas inversiones establecidas en sus planes de inversión.

OB: Ok gracias.

NAV: ¿Alguna pregunta adicional, Ingeniero Bazán?

OB: Por ahora no.

NAV: Licenciado Segovia puede continuar con la presentación.

AS: Bien, antes de continuar, quiero manifestarle que la pregunta es muy importante que usted hizo. Precisamente más adelante hay cuadros bien detallados en donde pueden ver todos los honorables miembros de la Junta directiva todas las cifras y rubros correspondientes. Bien, como decía hace unos instantes, en todo examen de investigación siempre resaltan algunos hechos relevantes con base al contrato de este caso, cuatro de ellos son las concesiones previamente otorgadas por la Autoridad Marítima de Panamá, los pagos temas muy importantes que sé que les va a interesar más adelante, los pagos por parte de Panamá Ports Company, la participación accionaria del Estado en la empresa y los planes de inversión y desarrollo de la empresa. Todo esto lo vamos a ir desarrollando en mayor detalle en las próximas diapositivas. En cuanto a los pagos por parte de Panamá Ports Company, esta empresa acordó pagar al Estado y a la orden del Tesoro Nacional a través del MEF, a través de Hacienda y Tesoro hoy MEF, la suma en concepto de anualidad fija por un lado y anualidad variable de conformidad a lo establecido en el contrato ley número 5 del 16 de enero de 1997. Ahí podemos ver la explicación, la descripción de lo que son cada uno de los conceptos por un lado la anualidad fija y por otro lado la anualidad variable, en cuanto a la anualidad fija, 22 millones 200.000 balboas paralelos en abonos mensuales iguales a mes vencido cuyo primer abono será pagadero un mes después de la primera fecha de pago acordando las partes que a partir del 6º año contado desde la primera fecha de pago y posteriormente durante la vigencia del contrato y sus prorrogas al inicio de cada período consecutivo de 5 años, se realizará el pago anual con base en el promedio del índice del precio al consumidor de los 5 años anteriores con base a la cláusula 231 de la ley número 5. La anualidad variable con base al 10% de la entrada bruta de todas las fuentes de ingresos que provengan de las actividades que realicen las empresas en los puertos, calculado y pagado mensualmente a los dos meses de su vencimiento con base a la cláusula 232 de la misma ley. La participación accionaria del Estado recibirá el 10% del capital de la empresa en cuanto a los planes de inversión, que es un tema bien importante y desarrollo de la empresa, existen dos temáticas, el contrato ley número 5 se estableció una inversión de 50 millones mientras que la adenda número 1 del 2005, 1000 millones. Es precisamente lo que hace un momento el licenciado Cisneros Ríos explicamos aquí lo pueden ver, observé con un poquito más de detalle lo que le explico al cierre de nuestro informe de inversión efectuada por la empresa. La inversión ha sido por 1695,546,955 cómo

está distribuido, ahí lo podemos ver, los diferentes rubros fueron infraestructura, equipos, mantenimiento y dragado. Ahí vemos la primera columna que representa el puerto de Balboa, ahí vemos la segunda columna que representa al puerto de Cristóbal y el total es todo por Panamá Ports. El rubro que más resaltan en cuanto a inversión se refiere, con parte de Panamá Ports es el de equipos el que tiene el asterisco en la columna de Panamá Ports, 564,435, 542 del total de 1695,546,955 esa cifra incluye las grúas porticas existentes, las 25 que hay en el puerto de Balboa y las 13 que hay en el puerto de Cristóbal y las grúas de patio, que son 70 en el puerto de Balboa y 39 en el puerto de Cristóbal. Como ustedes pueden ver, esta inversión supera a lo que se pactó primero del contrato ley y en la adenda número uno.

OB: Una pregunta señor presidente, la lámina anterior. Lo que me llama la atención de este cuadro no es la infraestructura del equipo sino el dragado y sobre todo la composición del dragado que ¿cómo se llegó a validar ese número de 323,059 millones tanto en Balboa como en Cristóbal?

SM: Nos permitimos indicar que realizamos pruebas documentales a los archivos que mantiene la empresa Panamá Ports.

NAV: Tiene la palabra la Ingeniera Flor Pitty.

FP: Bueno la verificación es generalmente por ejemplo cuando hacemos en el caso de la comisión de dragados lo que se hace es que se utilizan como base las cartas náuticas previas, posterior a los trabajos de dragado pues se hacen batimetrías iniciales, batimetría finales, se comparan las profundidades anteriores con las profundidades nuevas y además de comparar porque existe una nueva profundidad y antes actualizar la nueva carta náutica lo que se hace es que se le solicita a la empresa que realizó los trabajos de dragado todas las facturas en virtud de los servicios prestados a la empresa que solicitó el dragado, entonces es una comparación tanto de las cantidades, las profundidades, la diferencia de profundidades, las cantidades vertidas pues en el domping área y los gastos que se presentan a través de facturas.

OB: Ok sí gracias Flor, más o menos entiendo esa parte, pero me llama la atención es la cantidad de millones de dólares utilizado en el puerto de Balboa ya que todo el canal de navegación y el canal de acceso es responsabilidad de la Autoridad del Canal. Solamente tendrían que dragar la parte de la Rada de giro y si dividimos eso en 25 me resulta bastante, me llama la atención mucho, por eso es que hago la pregunta es muy razonable lo de Cristóbal, pero lo del puerto de Balboa está bastante alto. Quiero dejar ese comentario. Gracias Flor.

AS: Ahí, en el cuadro que estamos viendo, se detalla aún más lo de la diapositiva anterior, ahí lo vemos bien distribuido lo que llega al mismo total final de 1695,0546, 955 si hay alguna pregunta, ahí está todo detallado.

OB: Si, Llama la atención el año 2010, casi 300 millones de dólares en dragado habría que ver cómo se dividió esos 300 millones de dólares en dragado en el 2010.

AS: Sì. Me cuentan los auditores que los informes existen y fueron revisados durante el avance de la auditoría. Esas cifras pueden fueron determinadas fehacientemente durante la ejecución de la auditoria con base a los informes de la propia entidad Panamá Ports.

OB: Si, yo no dudo de la que la cifra haya sido, pero hay que ver el auditor de quien se hizo acompañar de manera se validará técnicamente ese monto. Esa es mi pregunta licenciado Segovia. Gracias.

AS: Vamos a hablar de los diferentes documentos legales como la resolución número 14 del 2002, el decreto Número 58 en 2005, que una derogación precisamente de la resolución que antecede, la adenda número 1 del 2005 del contrato ley Número 5, y la adenda al Número 2 del 2010 al contrato ley 05 que fueron precisamente adendas en diferentes periodos o gestiones presidenciales. La resolución número 14 a través de ella y publicada en la Gaceta Oficial 24555 de 20 de mayo del 2002, establece en su artículo primero que el Estado panameño le reconoce a la empresa Panamá Ports los mismos beneficios, incentivos, exoneraciones, créditos fiscales, crédito por obras realizadas, tarifas impositivas especiales, privilegios, términos, duración de contratos y plazos de pago de arrendamiento de las áreas dadas en concesión y demás condiciones otorgadas a los demás operadores portuarios de acuerdo con lo que se establece en el artículo dos de la ley número 2 del 3 de enero del 96, la cual aprueba el contrato entre el Estado y la empresa *Colón Container Terminal S.A.* En esta resolución se establece en materia de tarifa 6 balboas por cada movimiento de contenedores y entre 3 balboas el impuesto sobre la renta causado por el movimiento de contenedores de forma local e introducen otras tarifas identificadas como por ejemplo muellaje de 6 balboas por vehículo desembarcado que no estén contenedor, fondeos en 3 balboas y faros y boyas en un sentador finalizó diciendo que el artículo tercero derogó las cláusulas 231 del contrato de concesión, que establecía el pago de la anualidad fija que hace en una diapositivas anteriores nos referíamos a ella y el 2.32 que establecía una anualidad variable del 10% sobre el ingreso bruto anual. Por otro lado, el Decreto 58 de diciembre de 2005 aquí lo dice claramente derogó la resolución número 14 que acabamos de la adenda, número 1 al contrato ley 5 pero del año 97 publicada mediante la Gaceta 25450 del 4 de diciembre de 2005 se compromete a la empresa en su cláusula tercera en pagarla a Panamá, 102 millones en concepto de contraprestación por el derecho de uso de la infraestructura de puertos de operación recibido en concesión. Por otro lado, la cuarta cláusula incremento, aumentó el valor de los movimientos de contenedores de 6 balboas a 9 balboas y la empresa se compromete a invertir 1000 Millones de balboas en lugar de 50 millones de balboas, la adenda del contrato ley 5 nos dice en la primera clausura se incrementó el valor de los movimientos de contenedores de 9 a 12 hubo un aumento adicional, con esa adenda al Número 2 y la nueva tarifa se mantendría hasta el 2013.

JDR: Una pregunta.

NAV: Tiene la palabra del ingeniero Juan Diego Reyna.

JDR: Gracias presidente. Basado en la primera adenda, entonces esta inversión que como ustedes bien comentado que se superó a lo que era el momento inicial sería más bien que la inversión corresponde a las adendas posteriores o sea es 1.6 millones son acorde a estos compromisos de inversión que hace esta nueva adenda número uno.

AS: Sí, así es. Es correcto

JDR: O sea que la superación de inversión es contractuales por el contrato o la adenda al contrato así más que la superación.

AS: Si es contractual, porque recordemos que una adenda hace las veces de un contrato, pero adicionando aumento del monto.

JDR: No, eso lo entiendo. Lo que quiero es poder aclarar el concepto de que más bien es la inversión que se ha hecho que ha sido acorde a lo que se comprometió la empresa.

AS: En cuanto a resultados más relevantes, muy importante lo que viene a colación en siguientes diapositivas, Panamá Ports Company percibió ingresos acumulados desde el 97 desde el inicio del contrato a 2019 por un monto de 4345,775.00 balboas y realizó desembolsos por 3435 millones 784 mostrando en consecuencia una utilidad acumulada al final del período de 909,991 mil y que representa en términos contables una rentabilidad. Aquí todos sabemos que ingresos menos gastos, sin duda la utilidad neta sí que esto se toma como una rentabilidad en cumplimiento al contrato de concesión beneficioso para la empresa. Durante el periodo del 1 de junio de 1997 al 30 de junio del 2020, el reconocimiento de pagos brutos al Estado ascendió a 444,978,979.60 centavos a continuación vemos un detalle del resumen de los pagos que hizo para más pura del Estado durante el período examinado, es decir, desde que inició el contrato hasta donde llegamos nosotros a hacer el examen por los 23 años y 5 meses, ahí podrán observar usted el total de todos los pagos que le hizo la empresa al Estado y nos puede llamar la atención entre algunos de los rubros que es lo que mas alto el rubro en concepto de pago se registraron fueron por ejemplo cargo por movimiento de contenedores por 181, 253,594 Balboas que representa el 41% del total de los pagos, el otro anualidad fija, 108,433,870.97 centavos, que representan el 24% y al tercer y último renglón a nuestra consideración, la contraprestación de la resolución número 14 por 102 millones si sumamos estos 3 rubros, de todos los que están en la diapositiva, hace un total del 88% de los 444 millones una cifra significativa la que recibió el Estado por parte de Panamá Ports hasta la fecha del corte por decir así, en términos nuestro de la auditoría en el año 2020, más adelante devoluciones.

OB: Pido la palabra señor presidente.

NAV: Tiene la palabra el Ingeniero Bazán.

OB: El cargo por movimiento de contenedores del año simplemente para dejar constancia desde el año 2010 no se incrementa los 12 dólares.

AS: Sí, así es. Un segundito que estamos buscando más referencias, pero es así.

OB: Tenemos 11 años que no tocamos ese cargo.

AS: Es correcto su comentario.

OB: Ok muchas gracias.

AS: Estás diapositivas nos da el resumen de descuentos directos por obligaciones del Estado con Panamá Ports en el mismo periodo examinado. Ahí vemos el concepto de los descuentos. El gran total de los mismos asciende a 93,752,117.35. Ahí podemos observar los diferentes rubros por si hay alguna pregunta o consideración.

OB: Señor presidente pido la palabra para una pregunta al licenciado Segovia.
NAV: Tiene la palabra el Ingeniero Bazán.

OB: En el audito realizado en esta compensación al ferrocarril como está el balance de la deducciones en este periodo de 20 años versus el ingreso recibido por parte de Kansas City.

SM: Permiso, la concepción propia del ferrocarril no fue objeto de la auditoría que estábamos desarrollando.

OB: Sí, entiendo, pero como estamos haciendo una auditoría tenemos que hacer cruce de cuentas no y para eso es la auditoría en un lado tengo un egreso y el otro lado tengo un ingreso, entonces ello en la auditoría sería bueno como anteriormente usted puesto la variabilidad de los renglones sería bueno que se viera reflejado en esta auditoría.

FP: La palabra.

AS: Constantino Sánchez va a atender la pregunta.

CS: Sí muy buenas tardes, para efectos de determinar el cumplimiento del contrato, consideramos las cláusulas contractuales porque dentro de ellas confirmar de todos los compromisos y obligaciones por ambas partes fueran cumplidos en el caso que nos ocupa existía un compromiso de la empresa, del

Estado reconocer a la empresa 40 millones por la compensación de tierra del ferrocarril se verificaron todos los documentos que respaldan el cumplimiento de esa obligación del Estado a través de los descuentos que efectuó la empresa con ese alcance se llegó a la conclusión de que ambos habían cumplido.

NAV: Tiene la palabra la Ingeniera Flor Pitty.

FP: Sí, al momento de que se firma el contrato ese mismo año mediante otra ley se hizo el acuerdo para lo que fue la firma del ferrocarril mediante este acuerdos le segregó se le sacó las tierras que ahora están con el ferrocarril y adicional se le dieron 18 hectáreas. Esas 18 hectáreas tuvieron que ser rellenadas. Los 40 millones son créditos por ese relleno de esas 18 hectáreas que tuvieron que rellenar ya que se le había quitado las tierras del ferrocarril no era compensación por eso.

OB: Si ese es el caso pues bueno hay que ver como lo define adelante, gracias.

AS: Los pagos antes citados incluyen 8 millones en concepto de dividendos pagados en los años 2015, 2017, 2018 y 2019, toda vez que el Estado posee una participación accionaria del 10% del capital de la empresa, según la cláusula 2.4 del contrato no obstante, no existe un criterio definido sobre con qué regularidad se reconocerán los dividendos Panamá Ports Company realizó inversiones por 1695,546,955 como ya hemos explicado anteriormente, suma muy superior a los 50 millones establecido en el contrato inicial y de los 1000 millones fijados en la adenda número uno, el contrato objeto de nuestra auditoría tiene 25 años de duración, por lo que se encuentra vigente y las partes establecieron en el mismo que si la empresa cumple con todas las obligaciones básicas pactadas, al final es su vigencia, se prorrogaría el mismo automáticamente por un período de 25 años más la operación es realizada por la empresa a la fecha de intervención que han efectuado incumplimiento sustancial de las cláusulas y obligaciones básicas del contrato de concesión y sus adendas los resultados expresados en los Estados financieros de la empresa muestran utilidades representativas del inicio de operaciones hasta el 31 de diciembre del 2019 y decimos del 2019 porque estamos hablando del período fiscal completo, nuestra auditoría cubrió unos meses más, 5 meses del 2020 que, aunado a la inversión del Estado en cuanto a la ampliación del canal, entre otros aspectos, crea un atractivo al negocio de los puertos y proyecta un crecimiento sostenible de la actividad que realizan la empresa. Entramos a una fase interesante, aquí vemos los 6 períodos de gestión presidencial cubiertos durante nuestro examen de auditoría, como pueden ver, *el primer período en el 1 de septiembre del 97 al 30 de agosto del 99 por un monto de 64,320,721.99, que representa el 14.5% de los 444 millones que venimos mencionando de diapositivas anteriores, como pagos al Estado el segundo período presidencial, 1 de septiembre del 99 al 31 agosto del 2004 por 77,207,079.26 tercer período, del 1 de septiembre del 2004 al 30 de junio del 2009 por un monto de 127,856,890.50 que representa las cifra más alta, 28.7% de los ingresos del período examinado, el 1 de julio del 2009 al 30 de junio del 2014, 77,650,262.50 centavos del 1 de julio del 2014 al 30 de junio del 2019, 83,479,534*

balboas y del 1 de julio del 2019 a la fecha claro a la fecha de la auditoría, cuando terminó 14,464,491.35. Todo esto representa ingresos por un monto total de 444,978,979.70 centavos, seguidamente vamos a desglosar los periodos de gestión si volvemos atrás los 64,000,320 del primer periodo son los que están en el primer renglón de la diapositiva anterior, pero aquí están los 64 millones, desglosado por cada 1 de los años de este período presidencial, no sé si tienen alguna pregunta.

JDR: Yo tengo una pregunta nada más, pero me parece que me la va a responder con esto. ¿Qué era ese repunte en el periodo del 2004 a qué se debe o si hay alguna razón peculiar para eso?

AS: Del 2004.

JDR: Es correcto del 2004 al 2009 que claramente es superior de casi el doble por el ingreso de contenedores.

JLA: Eso era la anualidad variable entiendo que.

JDR: Que iba en la adenda.

CS: El incremento se observa producto de la contraprestación que se indicó de los 102 millones.

JDR: Ya correcto.
AS: Bien, estábamos en el período en el primer periodo de gestión que alcanzó nuestra auditoría, que fue el primero del contrato, ahí vemos las cifras, pues como decíamos y están los diferentes rubros, ahí está la anualidad fija y la anualidad variable en el segundo período presidencial, están los 77,207,000 y está también la anualidad fija y las varias variables en el tercer periodo está por un monto de 127,856,890.50 centavos más los 102 millones que es la contraprestación del acuerdo con la resolución número 14 aquí nos dice que se emite el decreto Ejecutivo número 58 del 12 de diciembre del 2005, mediante el cual se deroga la resolución número 14 del 13 de mayo del 2002, que ya explicamos anteriormente y se emite la adenda número 1 del 29 diciembre del 2005, el siguiente período presidencial, hasta el 30 de junio de 2014 hay 77,650,000 y ahí en este periodo se emite la adenda número 2 del 2 de junio del 2010 el siguiente periodo se recaudan 83,479,534 balboas, aquí no se incrementó la tarifa, de acuerdo a lo señalado en la adenda número 2 y en este último periodo, que es el periodo actual que rige todavía en materia de gestión presidencial, solamente los dos años que van 14,464,491.36. ¿Alguna pregunta? OK, eso corrobora lo que usted dice que el 2014 no se incrementa, estas diapositivas que tiene las gestiones presidenciales son interesantes, como se los comentaba hace un momento y están bien descritas por rubro y demás, si no hay preguntas continuo. Ahora le toca a los colegas economistas y financieros con diapositivas muy interesantes con base a los resultados de nuestra de auditoría, gracias el Licenciado Samuel Moreno, Director de Estadística y Censo.

NAV: Tiene la palabra, licenciado Moreno.

SM: Sí muy Buenas Tardes, agradezco mucho esta oportunidad y agradezco a la Junta directiva de la Autoridad Marítima poder compartir con ustedes algunos resultados muy importantes sobre los aspectos económicos y sociales relacionados al contrato hasta aquí la Contraloría lo que ha presentado es un audito una auditoría de cumplimiento contractual de la empresa con el Estado en base a un contrato lleno de obligaciones y derechos pero que en definitiva la conclusión que ha llegado este informe a través de los hallazgos es que la empresa ha cumplido sin embargo el señor contralor nos pidió al equipo económico realizar básicamente un análisis más allá para ver desde el punto de vista del tejido de esta inversión es decir el impacto en la economía nacional y sobre todo en la parte social porque ustedes mayormente empresarios y otros que manejan política pública sabemos que los proyectos tienen en definitiva un impacto económico financiero pero también social independientemente que venga de la acción privada o de la acción pública ahora aquí en esta gráfica con lo que estamos viendo es la estructura de la inversión de el Estado en los puertos por un lado tenemos básicamente los puertos que están en manos de la administración del Estado del Gobierno de la administración pública y por el otro lado vemos los puertos que están en manos de la acción privada y esto es importante para entender el tejido de la inversión cómo se focaliza por ejemplo que en la área metropolitana o dentro del corredor transístmico es donde hay mayor inversión privada y se ha puesto en definitiva la corriente de la inversión portuaria en Panamá que se puede competir incluso con puertos en sur América, Santos de Brasil o incluso con puertos de los Estados Unidos en donde podemos concluir que no hay nada que envidiarle desde el punto de vista tecnológico y eficiente y esto aparejado evidentemente a nuestra vocación como un país de tránsito un país que tenemos un Canal además tenemos una zona libre que evidentemente transitan muchísimas mercancías no solamente para Panamá sino para el mundo y es importante decir que es este período de tiempo que estamos analizando en esta mesa de trabajo podemos decir que la inversión y el sistema portuario durante los últimos 20 años superó los 2500 millones de dólares que es una cifra que hay que verla en perspectiva que más adelante vamos a ver paso a paso cómo se fue dando esa inversión pero lo interesante es que en este mapeo por ejemplo Manzanillo Internacional, Colón Container Terminal es decir los puertos en manos privadas y que son puertos competitivos a nivel mundial son donde se concentra mayormente la inversión y particularmente Panamá Ports Company que invirtió según los hallazgos que se han presentado hasta ahora poco más de 1695.5 millones de dólares que representan el 68% de la inversión total y que si lo analizamos del punto de vista contractual supera con creces elementos contractuales como era el tema de invertir poco más de 1000 millones de dólares pero si queremos ver un poco el tema de los ingresos brutos de la empresa Panamá Ports Company desde el 1997 hasta el 2019 que era donde teníamos la las métricas o las bases de datos para poder hacer este análisis vemos como por ejemplo desde el 97 que es en realidad donde inicia en Panamá una revolución portuaria porque es que para atrás básicamente Panamá no era competitivo en los

puertos y un re pensamiento específicamente en pasar de lo público a lo privado en algunos puertos importantes que eran los anclas para el desarrollo digamos y el mejor aprovechamiento de la ruta interoceánica y además también de la zona libre de Colón y es allí a partir de 1997 cuando empieza verdaderamente la revolución portuaria en Panamá y si vemos por ejemplo la métrica de los ingresos brutos de la empresa que estamos estudiando Panamá Ports Company vemos como va pasando de 27.7 millones de dólares en el 97 alcanzando digamos en algunos momentos 331 354 millones 371.4 por lo menos en el 2017 y bueno sabemos que en los últimos años pues quizá por aprovechamiento de otras empresas la competencia el ingreso bruto pues ha venido bajando en el tiempo intemporalmente pero sustancioso y que como parte acumulativa o como sumatoria nos da un total de 4345.8 millones de dólares pero como les decía hay un tema importante que hay que considerar en un proyecto son los valores agregados aquí por ejemplo nosotros le presentamos básicamente los años desde el 97 donde empieza la revolución portuaria en Panamá hasta el 2019 podemos ver que el valor agregado total de Panamá Ports Company Inter temporalmente como sumatoria llegó a alcanzar los 3246.3 millones de dólares de eso se desglosa por ejemplo el tema de las utilidades que al principio es negativo porque ustedes como empresario sabemos que evidentemente al inicio pues la empresa tiene que recuperar una serie de acciones a través de las inversiones por ende los indicadores son negativos y que básicamente la perspectiva de mejorar el negocio en el tiempo pues demora pero si observamos la gráfica acá vemos que las utilidades están por encima de los 909 millones de dólares y por otro lado pues el resto de los otros componentes del valor agregado que tiene que ver con remuneraciones que los vamos a ver acto seguido que es verdaderamente el impacto social de este proyecto y aquí nosotros lo que hicimos fue si observan las 3 columnas que se presentan en el tablero empezamos las métricas desde 1980 hasta 1996 ahí ven ustedes más o menos el movimiento de contenedores TEU que sabemos que es una unidad equivalente a 20 pies como nosotros incluso en el 95 no pasaban de los 220-302 contenedores es decir que básicamente sí había un puerto si había comercio pero no había esa gran revolución que inicia precisamente en el año 1927 y como ustedes ven en la segunda columna como esos se van parando básicamente pasando a 1000 millones digamos en términos de TEU de contenedores hasta alcanzar en el 2019 7 millones 346.859 millones de contenedores y que si lo vemos del punto de vista de la participación de la empresa vemos que efectivamente tiene una participación sustancial en el mercado pertinente pero si ver por ejemplo en la gráfica el resaltado o la línea discontinua naranja, amarilla ámbar es una radiografía de una proyección que si en Panamá no se hubiese hecho la revolución portuaria que tenemos desde 1997 quizás la tendencia iba a ser como la que está mostrada en el gráfico o sea decir no iba a ver esa gran revolución que sin duda nos pone a nosotros como un país muy interesante en este movimiento y que incluso en el 2020 sobrepasamos de esta cifra y hay muy buenos signos en el 2021 porque aun cuando hemos estado en pandemia lo cierto es que sectores que le han dado oxígeno a la economía nacional sin duda ha tenido que ver con el tema del Canal de Panamá la logística los puertos y los números no mienten y hacemos importante por el efecto social y si ustedes ven por ejemplo aquí los años 98 hasta el 2020 cifras preliminares

vemos en la columna en la segunda vemos el sistema portuario en términos de él el movimiento de TEU uso del sistema portuario por otro lado vemos los TEU que corresponden a la empresa y ahí esto se determina la participación en el mercado más o menos 40% actualmente es la participación de esta empresa perdón en el mercado nacional y bueno ahí se ve la tendencia la celestita es básicamente todo el sistema y la naranja es básicamente la participación de Panamá Ports Company que está más o menos como un 40% y aquí vemos entonces el caso de las remuneraciones y vemos cómo por ejemplo esta empresa en particular a generado un total de 1417.4 millones de dólares en remuneraciones y estas remuneraciones hay que irla desde lo que sería la remuneración o el empleo formal y el empleo digamos indirecto que es un elemento importante que hay que considerar en los proyectos porque sabemos que unas empresa en particular necesita bienes servicios de otras empresas y esta empresa qué es lo que hace es que por el concepto que nosotros conocemos como externalidad positiva ancla el nacimiento jurídico de otras empresas y que van generando inversiones aunque quizás más pequeñas y empleo en el Canal digamos de los factores productivos y aquí vemos por ejemplo la participación de las remuneraciones del empleo informal que en el 2019 estamos hablando de 38.5 millones de dólares y el empleo formal o sea en el tiempo este alcanza las remuneraciones de los empleos formales alcanzan los 861.8 millones de dólares y remuneraciones de los empleos informales 555.6 millones de dólares hasta aquí lo que he querido mostrar es uno ahí hubo una revolución portuaria se hicieron inversiones millonarias que en conjunto superan los 2500 millones de dólares que esta empresa Panamá Ports Company tienen ese componente muy cercano a los 1700 millones de dólares y representa el 68% del mercado aparte del empleo que ha generado a través de las remuneraciones que se han dado sectorialmente hasta aquí yo lo dejo para que el doctor Ruiz Quezada nos pueda abordar básicamente el tema del aporte global en la economía y quizás con un ejemplo que lo diseñó el cómo se ancla y cómo se apalancan los efectos indirectos de un proyecto como el portuario y de esta empresa Panamá Ports Company.

NAV: Don Julio pidió la palabra.

JDLL: Sí correcto sí me la pueden dar.

NAV: Tiene la palabra el señor Julio De La Lastra.

JDLL: Muchas gracias señor administrador, si respetados miembros de la Contraloría no dudamos no solamente por conocimiento sino porque estamos muy claros sobre la participación activa de Panamá Ports en lo que llaman la revolución de contenedores a lo largo de los años ciertamente hemos sido testigo de que en 1995 cuando inició la privatización de los puertos donde se manejaban 250.000 contenedores o TEU solamente y hoy en día estamos rayando los 7 millones. Avance tremendo, así que no tenemos la más remota duda del aporte que ha hecho con Panamá Ports en esta incidencia en este devenir del país por otro lado me veo convocado a aclarar un concepto el tema de que Panamá Ports haya superado con creces las inversiones que establecía el contrato original y

posteriormente la adenda no es por ser más dadivoso que cualquier otra empresa es simple y llanamente porque habiendo hecho todas estas inversiones les convenía directamente a las operaciones que ellos querían ofrecer en un momento dado porque nadie va a invertir de más y si no tiene por qué hacerlo y amén gracias a Dios afortunadamente pues invirtieron han dado un excelente servicio a la Autoridad Marítima no tenemos la menor duda de eso. Sin embargo, este es un tema demasiado caliente para ser evaluado en esta sesión. Yo no me siento en lo personal cómodo con avalar ni dar ningún tipo de autorización para efecto de que automáticamente se prorrogue independientemente de lo que se ha manifestado. Estoy seguro que el reporte del auditor que han hecho ustedes es de primera línea pero vuelvo y repito, esto es uno de los grandes problemas y lo hemos comentado anteriormente que en temas de comunicación no solamente el Gobierno está fallando en hacerlo efectivamente, sino también la empresa privada. Entonces, dicho esto yo quisiera proponer respetuosamente que este tema tan complejo, tan caliente, yo lo que quisiera proponer respetuosamente a todos los miembros de la Junta directiva es un tema siendo tan importante lo podamos ver con detenimiento con la debida veedurías que requiere el caso en las 3 subcomisiones que tenemos a la Autoridad Marítima en la Jurídica, la de Finanzas y la Infraestructura, para que entonces en la próxima Junta directiva que es 24 de junio me parece, llevemos nosotros un análisis total por supuesto en las reuniones de subcomisiones y le llamaríamos a ustedes también porque necesitamos retroalimentarnos de todos los temas que aquí han presentado muy interesante obviamente inclusive han incluido información que no conocíamos pero desafortunadamente tampoco la conoce en persona del mismo partido político. Este es un tema político también se nota y que no lo dice es solamente un tema de cuánto le va a registrar a Panamá sino un tema de compromiso social, de beneficios, de aporte extraordinario; sin embargo, ojo, no le llamemos engaño, a este contrato tiene tremendod detractores en contra de la Junta directiva. Haríamos un flaco favor si se aprueba algo ahora en la AMP si no hacemos el debido análisis porque posteriormente somos nosotros de la Junta directiva lo que vamos a tener que quedar subiendo y bajando escaleras. Yo sugiero respetuosamente, vuelvo repito, no sé cuál es el sentido de los demás miembros de la Junta directiva, pero que este tema siendo tan importante por favor que lo pasemos a reunión de las subcomisiones en los siguientes días y le demos el debido análisis con el apoyo de ustedes para entonces poder presentárselo a la Junta directiva en el pleno del 24 de junio. Definitivamente, no tenemos la menor duda de la buena voluntad de la entidad Panamá Ports y todo, pero quedan muchas preguntas por resolver. No solamente tenemos detractores dentro del mismo Estado sino obviamente en la Asamblea de Diputados, pero tenemos a toda una población y eso es lo que más nos preocupa. El pueblo panameño no está en línea con lo que se ha ventilado en la prensa y obviamente cualquiera que toque el tema de Panamá Ports a favor ahora mismo es como casi prender el rancho, sobre todo en la época donde estamos como país, pues desafortunadamente estamos pasando carencias económicas por no decir que esa es mi propuesta evaluar esto en las 3 subcomisiones, ponernos una fecha de cumpleaños posteriormente y que se re-presente el tema en la Junta directiva del 24, muchas gracias.

NAV: Gracias, Don Julio es solo para recordarle yo creo que es que usted entró tarde nosotros estamos en sesión abierta, así que no tenemos fecha límite, podemos seguir hablando de este tema mañana, pasado el lunes, el martes, esta es una Junta directiva en sesión abierta y no tenemos límite de clausura así que podemos seguir tratando el tema por varios días seguidos como usted lo plantea. Así que sí, sí los demás directores están de acuerdo, podemos seguir nosotros como Junta directiva mañana viernes, el lunes, martes y para entonces llegar a una conclusión.

JDLL: Ok, Ningún problema pero inclusive preguntó no se puede llevar a las 3 subcomisiones se reúnan para hacer el debido análisis primero y después llevarlo o traerlo a la Junta directiva.

NAV: Sí, claro, si en las comisiones nos podemos reunir en las mañanas y por las tardes seguimos la sesión de Junta directiva porque está abierta.

JDLL: Excelente.

JDR: Quiero comentar sobre eso.

NAV: Adelante Juan Diego.

JDR: Gracias presidente, yo creo que me parece adecuado esto es un tema muy denso y que creo que merece un análisis profundo. Yo igualmente comparto con Julio, yo no tengo ninguna duda, es más los que estamos en este sector sabemos la diferencia de Panamá después de esa, bueno, esa revolución portuaria como bien han dicho aquí el compañero de la Contraloría. Es un buen nombre, pero pienso que es un tema muy denso y que requiere un análisis profundo y yo concuerdo que las comisiones se activen, cuestión de que se pueden reunirse en la mañana por ejemplo, incluso se puede llevar este caso ante terceros que tengan algún tipo de opinión que pueda reforzar esto para simplemente tomar una decisión en buena lid no así que yo secundo en esa decisión, es lo que quiero decir.

NAV: Tiene la palabra el Viceministro Almengor.

JLA: Gracias presidente yo creo que bueno en función de lo que usted comentó al principio de la reunión, que se hiciera probablemente una reunión declarada en sesión permanente, que bueno todavía los directores tenemos que votarlo y decidirlo. Lo que yo recomendaría y me parece que es un buen inicio la presentación que está haciendo la Contraloría, que al final deberíamos permitir que ellos terminen sus descargos sobre el tema de la auditoría que me interesa muchísimo escuchar al Dr. Quezada. Me parece que los que han antecedido han dado interesantes luces sobre el tema incluso yo, nosotros acá hicimos un análisis de parte del MEF que me gustaría conversar un poco sobre eso posteriormente. Lo que yo recomendaría es que en caso de que nos

declaremos en sesión permanente la verdad es que no sé cuando el director De La Lastra va a estar de vuelta en Panamá, pero yo sería de la opinión de que inclusive podríamos retomar el lunes con una reunión presencial solamente directores y si es necesario en el ínterin obviamente las subcomisiones vayan revisando los temas ya puntualmente el punto de vista legal financiero y demás. Pero sí, yo lo que recomendaría es que hoy permitamos que la Contraloría termine su presentación, se hagan las preguntas que hay que hacerse y yo no sé si mañana veremos tengo un día un poco ajetreado, pero si no puede mañana podemos con una mañana podemos hacerlo el lunes o los días que sea necesarios pero sí que sea en sesión permanente y obviamente creo que sería estar recomendable que para este tema en particular estemos presentes los directores.

JDLL: Si me permiten por favor respondiendo a Don Jorge y estoy totalmente de acuerdo con lo que propone y de hecho le puedo confirmar yo estoy a partir del lunes ya en tierra así que estoy más que disponible para hacer una reunión físicamente si lo requieren gracias.

NAV: OK, entonces, yo propongo que dejemos que la Contraloría termine su presentación, después votamos y nos declaramos en sesión permanente y de ser así, entonces podríamos el lunes reunirnos de forma presencial, todos los directores aquí en la Autoridad Marítima si les parece bien.

JLA: A favor yo también.

JDR: De acuerdo también.

NAV: Tiene la palabra la Contraloría.

SM: Muchas gracias bueno ya para concluir la presentación únicamente entonces que ya una vez cuantificado los efectos de auditoría los efectos económicos iniciales toda empresa todo proyecto como Panamá Ports se les puede también realizar el cuantificar el aporte que tiene la empresa al resto de la economía entonces los efectos de cualquier empresa se clasifica en 4 elementos los efectos directos que son lo que usted conoce como el valor agregado, los efectos indirectos que son el efecto que tiene Panamá Ports y cualquier otra empresa sobre el resto de los sectores económicos que están inmediatamente que los insumen de bienes y los efectos indirectos que son aquellos efectos que tienen las empresas que insumen a Panamá Ports y otras empresas que no insumen directamente sino de forma indirecta y también los efectos usted conoce las externalidades que son un incremento de Ibiza, sustitución de importaciones y el cuarto efecto que tiene impacto en una empresa son aquellos efectos difícil de medir por ejemplo la redistribución del ingreso es una área etc o efecto el mejoramiento del tema de mejoramiento social sectorial en esta ocasión medimos el impacto que tiene la empresa sobre el resto de la economía y cómo se hace esto se utiliza algunas metodologías matemáticas que se denomina la matriz insumo producto, la matriz en su producto es un instrumento matemático que

evalúa el encadenamiento que tiene los sectores económicos hacia adelante y hacia atrás en el caso de los impacto económico hacia atrás sería medir a través de un instrumento que se llama cómo les repetía a ustedes la matriz en su producto, las compras que hace la empresa a otros sectores y a su vez estos sectores las compras que hacen a terceros la fuente de información de este estudio es la matriz insumo producto regional centroamericana, análisis estructural y de Comercio y del valor agregado es un estudio que hizo la Cepal hace un tiempo para medir sobre todo los impacto a nivel regional de Centroamérica de precisamente eso el impacto de los sectores económicos en el comercio exterior pero también el interno y este estudio a su vez está basado en un estudio que hizo la Contraloría hace un tiempo también que se llama el Cuadro de Oferta y utilización del resumen el Cobo que es el Cobo es un cuadro que por un lado están el origen de la producción y por otro lado el destino de la producción de quien de todos los sectores las empresas que están en Panamá a cada empresa dentro de eso a Panamá Ports, selección de investigación estadística donde declaraban que insumían y que producían entonces ahí usted puede establecer como una cadena un seguimiento sí entonces a través de la técnica esta que les mencionaba de la matriz suma del producto de un coeficiente a través que se resuelva a través de matricial y le estoy poniendo un poco la metodología para que veamos dónde sale la información a través de instrumentos matemáticos que se llama álgebra matricial y a través de un coeficiente que más coeficiente de Leontief, usted puede determinar el impacto que tiene la producción en este caso a Panamá Ports sobre el resto de los sectores de la economía porque en la información básica usted le preguntó a Panamá Ports oye que tú produjiste que produjiste y además para producir que insumiste o sea que compraste y aquí te lo compraste entonces con esa información como ustedes le preguntó al resto de los sectores de la empresa de Panamá todos los sectores económicos lo mismo entonces a través de esta técnica usted puede establecer el impacto que tiene una unidad que produzca Panamá Ports en el resto de la economía es como un impacto bien entonces como resultado de este estudio que hizo Cepal se cuantificó por ejemplo que para el sector de puertos, incluidos el sector de transporte el efecto multiplicador es 1.36 o sea 1.306 qué significa esto que por cada unidad que los puertos no solo Panamá Ports nada más bien todos los puertos en Panamá se producen tiene un impacto de 36-30 centavos cuando punto 6 no sea 1.36 el efecto multiplicador quiere decir que si Panamá Ports produce 100 $ la economía en su conjunto pero sería 130.06 dólares, evidentemente cada sector tiene un impacto distinto por ejemplo en el caso de Chile por decir algo el sector minero por decir algo en Chile tiene un impacto 1.56 allá la mina tiene un gran impacto cada sector en Panamá cada empresa en Panamá tiene un impacto diferente para Panamá Ports qué según la información de la matriz como producto elaborado por la Cepal es el dato que les viene siendo esto así entonces ya tenemos el impacto directo que es lo que genera Panamá Ports porque en la economía que es el valor agregado a esto habría que agregarle cómo aparece aquí en la diapositiva el impacto adicional sería 903.4 millones en el período 1997-2019 993.4 millones de eso tiene un impacto directo o sea sobre las empresas que están detrás de Panamá Ports porque le insumen en producto a Panamá por 221.5 y a su vez empresas de un nivel terciario que insumen a la que

insumen a Panamá Ports de 161.9 pero aquí van a ver un dibujito sencillo para ilustrar el tema vamos a suponer aquí anda está en amarillo al inicio a la izquierda por ejemplo que Panamá Ports para producir lo que necesite requiere 100 balboas en los que se llama los palets entonces el primer efecto directo es la fábrica que hace los palets, si hace palets para quien quiera pero le vende a Panamá Ports 100 pero para producir para venderle a Panamá Ports esos 100 ella va a requerir insumo de 70 sí imagina un valor agregado de 30 que ahora mismo no es importante pero si va a insumir para venderla a Panamá Ports esos 100 dólares en papeles va a requerir 70 es el efecto directo ese valor agregado que está vigente desde 30 pero a su vez los que fabrican los palets va a requerir de otra empresa que no tiene nada que ver con Panamá Ports va a requerir y es lo que le venden por ejemplo la madera la empresa que vende madera que es terciaria por allá para venderle esos 70 a lo que hacen los palets va a generar 100 balboas adicional valor agregado entonces ve que Panamá Ports impacta de forma directa con salarios, valor agregado, impuesto y todas esas cosas pero habría que agregarle el impacto directo por ejemplo de los 30 que es lo que le venden los palets y de los 6 que es lo que le venden la madera a la fábrica de los palets que entonces ese es el concepto que se utiliza aquí para entonces decir que el efecto directo más los efectos indirectos que tiene Panamá Ports sumarían entonces lo que aparece acá en 2809.2 millones en valor agregado que excluyen los pagos y esto ya lo había mencionado el licenciado anteriormente lo que el valor agregado puro más el impacto indirecto o sea lo que hace lo que arrastra porque Panamá Ports arrastra a otros sectores porque compras cosas arrastra de forma directa a indirecta globalmente al resto de los sectores 993.4 millones además le agregamos los pagos que ya los vimos de 437 y la inversión de 1695.5 millones y entonces a un gran total que aparece acá de 5935 millones en el período 1997-2019 entonces ese sería el aporte global por un lado contable y Por otro lado el impacto económico directo esto en indirecto faltaría agregarle las externalidades pero hasta aquí nada más llego el estudio externalidades del impacto sobre sustitución de importaciones, ahorro de divisas y etcétera y entonces ya para concluir y cerrar el tema los sectores las empresas en Panamá tienen distintas categorías estratégico, clave, etc el sector económicamente hablando un sector estratégico ya que es proveedor de bienes de uso intermedio para otros sectores por lo que al tomar decisiones desprecia la producción para el total de la economía, cuando hablamos de planificación es muy importante la estrategia y se debe fijar en esta empresa en este sector o sea Panamá Ports y las empresas portuarias impacta a toda la economía y entonces hay que prestarle mucha atención a este tipo de empresa posee baja demanda de insumos evidentemente el servicio pero abastecen sustancialmente de insumo a otros sectores económicos y el sector portuario no existiera la economía se paralizada de hecho cuando hay huelgas portuarias el país se tranca es muy estratégico, la empresa Panamá Ports Company estratégica porque puede constituir como parte de sectores de transporte una posible cuello de botella productivo entre el chop de demanda si eso es lo que mencionaba entonces bueno hasta aquí hemos visto entonces el aporte fiscal, el aporte económico de valor agregado a lo que se llama el pin pero también hemos agregado entonces el aporte social de otros el impacto que tiene sobre el resto de la comunidad y este

estudio se puede hacer para cualquier empresa no únicamente para esto hay la metodología y la técnica hay la información solamente hay que hacerlo muchas gracias.

OB: Señor presidente un comentario a la exposición del señor Moreno.

NAV: Adelante Ingeniero Bazán.

OB: Licenciado Moreno reconocemos la metodología insumo de la matriz insumo producto no solamente en el tema de directos e indirectos paralelos e inducidos sin embargo esto me trae a un comentario ya que este no es la única empresa en donde el Estado panameño participa. Está Petro Terminales. Hay muchas otras que no tiene que ver nada con esto pero hubiese servido mucho para ilustrar el impacto que tiene una empresa como está ante una renegociación contractual como la que estamos abocados y es simplemente porque no se ha segregado todavía la actividad logística y granulado el tema en cuentas nacionales.

SM: Me puedes repetir la pregunta lo que pasa que hay un hueco acá que disculpe no le pude escuchar bien la pregunta en concreto.

OB: El comentario es simple, licenciado digo, reconocemos la metodología de insumo producto, reconocemos la metodología, a través de su matriz y me pregunto, siendo el sector logístico renglón importante porque no hemos avanzado, ya que hay otras empresas en la cual el Estado es tiene capital accionario no se segrega a través de las cuentas las cuentas nacionales, de manera que podamos ver claramente y le va a permitir a todos los que están hoy y el día de mañana tratando de vender este tipo de actividades, utilizar cuentas nacionales o no se pueda sustraer realmente la actividad que se desarrolle, he dicho que hay 30 centavos que revierten a la economía, es eso son 100 dólares, siempre lo he dicho, 100 dólares de 100 centavos que agregan 30 centavos más sin embargo, no cuesta trabajo diferenciar en cuentas nacionales, lo que representa el tema canal, lo que representa el tema puerto, lo que representa actividad logística, lo que representa zona libre la pregunta mía es ¿Qué avances hay en cuanto a la creación o segregación en cuentas nacionales?

SM: Mire efectivamente la técnica de matriz insumo producto y recuadro de oferta utilización que se hace actualmente el COU el propósito de darle mucho más validez a las cuentas nacionales porque cierra el círculo no verdad que usted conoce por el lado de la oferta y la utilización esa es una utilidad la otra utilidad es evidentemente a elaborar a través de esa información matrices son los productos la técnica permite hacer lo que se llama ventanas económicas para cuentas nacionales le doy una anécdota o para hacer el Pou se requieren 80 sectores pero para hacer una matriz producto estamos hablando de 150 aperturas por ejemplo mínima México Chile tiene matrices de 150 180 ítems o sea a lo que pasa, usted necesita, por ejemplo, informe, ya no solamente preguntarle, Oye, tú que vende o a quién le compra, sino de lo que tú vendes, saber si es importado, si es nacional, en la mano de obra si es especializada, rural, no rural, o sea, se necesita un

detalle extremadamente extenso. ¿Qué significa eso? Investigación, ¿qué significa eso? Recurso sin embargo, se puede hacer lo que se llama la ventana financiera, que están hechos para el turismo, se han hecho para el canal, se puede hacer para la cultura también se puede hacer ventanas, para lo que usted quiera lo único que se necesita usted sabe que es verdad.

OB: Estamos Licenciado en el seno con el viceministro presente, yo creo que no es nada más oportuno, estamos hablando de una inversión de 20 años de 2500 millones de dólares y los efectos multiplicadores que ha tenido sobre la economía a través de 20 años, este sector en particular portuario en donde amerita esta cosa, esta segregación de cuentas nacionales, porque yo creo que fuera del Canal del turismo creo que entraría la actividad portuaria como mayor contribuyente en un renglón importante en el impacto de nuestra economía, así que y de esto porque hoy es Panamá Ports el día de mañana va a ser Petro terminales el otro día va a ser las compañías eléctricas y así una forma bien transparente es este asunto, es a través de la cuenta nacional.

SM: Hay que armar el proyecto entonces

OB: Bueno, ahí se lo dejo eso era un comentario nada más yo creo que era coyuntural mi comentario.

SM: Y es una buena oportunidad para hacer ese estudio del sector marítimo y portuario es una buena oportunidad para hacer.

NAV: Muchas gracias, licenciado. Muy amable, pueden dejar de compartir la pantalla, por favor. Listo, muchísimas gracias a la Contraloría, entonces yo creo que el siguiente punto es someter a votación si nos declaramos en sesión permanente, es así, verdad.

Sometemos a votación si nos declaramos en sesión permanente de la Junta Directiva número 008 del 2021, los que no estén a favor, que levanten la mano.

OB: Secundo la Sesión señor Presidente.

JDLL: a favor también.

JDR: A favor también.

NAV: Perfecto, entonces declaramos una sesión permanente y el siguiente punto sería ponernos de acuerdo cuando podemos, todos de forma presencial e iniciar las subcomisiones y seguir verificando todos los temas, una consulta Viceministro, usted quería agregar algo?

JLA: Sí, yo los comentarios que iba a ser la verdad es que podemos hacerlo en el momento que tengamos la reunión presencial porque nosotros recibimos una copia de la auditoría que realizó la Contraloría General de la República en donde

participaron funcionarios de la Autoridad Marítima y también el ministerio de Economía y Finanzas.

NAV: Yo la puedo tener acá lista para el día de la…

JLA: Si, lo que quería comentar es eso que nosotros recibimos una copia íntegra de eso y de las conclusiones obviamente y realizamos sobre eso un análisis adicional que fue el que al final el despacho de acá le compartió al despacho del señor ministro Alexander con nuestras conclusiones y recomendaciones sobre el contrato mismo y los hallazgos de la Contraloría y entiendo que adicionalmente usted también debe tener una opinión que fue emitida por los abogados internacionales de la República de Panamá sobre el contrato y también sus hallazgos sobre de una prometida legal particularmente el tratamiento del contrato mismo y creo que sería bueno que esos dos temas sean objeto de las conversaciones que vamos a tener en la reunión presencial que tengamos el lunes y ahí pudiéramos dar mucho más sobre los hallazgos de la Contraloría y bueno creo que al final es importante como todos los directores lo han mencionado hay un documento que es la base legal de la relación estado con socio con el concesionario que es la empresa y ese documento es un contrato ley, que es ley de la República que tiene unos temas, unos parámetros y digamos un alcance muy definido y que es prácticamente lo que nosotros tenemos que tomar en cuenta un punto de vista también de seguridad jurídica para cualquier decisión que el Estado como socio y como estado soberano pueda tomar hacia adelante y bueno ahí básicamente muestra digamos que presentación que ni siquiera tengo nada preparado pero voy a tratar de llevar algo para el lunes porque si tengo un memo y todo lo que hicimos íntegramente que por razones obvias no lo puedo compartir pero les puedo transmitir todo lo que encontramos y lo que nosotros consideramos que haya tomarse en cuenta hacia adelante sobre todo con una inversión estratégica como bien lo mencionaba el director Bazán tomando en cuenta de que esta es una de varias concesiones que en los próximos años están prácticamente ya van para terminó entonces eso y nada más mencionarle que para nosotros como MEF pues más allá inclusive fue una administración hace más de 20 años relacionada con el partido político que obviamente nos trajo a la administración la que en cierta medida hizo, inició el proceso de descentralización y de digamos que de generar mayor eficiencia en los diferentes sectores económicos incluyendo el tema portuario los de energía y telecomunicaciones etcétera nosotros también creo que somos y pretendemos ser lo más responsable posible mente en el sentido de que aquellas concesiones que se puedan dar una renovación no se esté discutiendo explorando el proceso de renovación buscar la manera de que el Estado sea más beneficiado en ese proceso obviamente viendo hacia adelante y tratando de que ello no perjudique los acuerdos que ya se han preestablecido entonces básicamente creo que por ahí es donde va nuestra intervención que haremos el día que nos sentemos presencialmente y creo que hay temas interesantes que podemos comentarles sobre él digamos que el rol que debe jugar la propia Autoridad Marítima de Panamá como ente regente de este contrato en particular ya en la etapa de ejecución de un contrato como esta hacia adelante a futuro entonces creo que eso sería lo que por ahora me gustaría

comentar administrador, yo recomiendo preferiblemente comente tomando en cuenta que el director De La Lastra está el lunes para acá en Panamá que lo hagamos así que sea el lunes, no sé si vale la pena que alguna de las comisiones se reúna mañana de repente podemos ya tomar digamos le damos de lo que ya se aprobado que es la sesión permanente a esta reunión y retomarla el lunes puede ser la mañana en la tarde a la hora que ustedes convengan porque creo que este es un tema que es prioritario para está directiva y ahí entraría a fondo sobre los temas que nosotros consideramos que acá en nuestra propia directiva hemos visto solicitar esa presentación en la Contraloría y obviamente que tengamos a mano también ha informado de cualquier director lo pueda realizar.

NAV: OK, muchísimas gracias. ¿Qué proponen horarios? ¿Ustedes dirían reunirse mañana a la Subcomisión de Finanzas? ¿O de legal? O esperar el lunes

JDLL: Yo si me lo permiten sugeriría a esperar al lunes para hacerlo pese a todo a ver ni que los miembros de la Junta de directiva son precisamente los integrantes de las 3 subcomisiones o sea nos podemos reunir todos evaluar toda la diferente documentación que hay y de ahí entonces salir nosotros que son recomendaciones pero es lo que yo propongo no sé cómo piensan los demás.

JDR: Yo propongo que las subcomisiones que vean el tema por el tamaño que tiene sean mixto exceptuando que sea un tema muy específico que quiera ver una subcomisión por ejemplo la de Finanzas o algo así que sea algo muy específico.

NAV: ¿Qué horario proponen para el lunes?

OB: Señor Presidente, me permite.

NAV: Si adelante Ingeniero Bazán.

OB: Yo lo que propongo es, secundo lo que dice el Viceministro Almengor, me gustaron los dos puntos que les expuso. Yo le agregaría un tercer punto a la agenda de discusión, que es un análisis situacional del mercado, que no lo vi por ningún lado y establecer una metodología y ese es un comentario que me gustaría ver en toda presentación, qué metodología se llegó entonces eso nada más y seria el punto de partida y yo creo que amerita una reunión inicial en donde evaluemos la información que no ha llegado hasta el momento y de ahí establecer una ruta para ver cómo lo hacemos expedito, transparente y que sea eficaz sobre todo sabiendo que los participantes del directorio son personas muy ocupadas, mi sugerencia sería una de la tarde en adelante así tenemos la mañana para movernos, no sé, esa es mi sugerencia de horario. Gracias señor Presidente.

JDR: yo coincido.

NAV: Gracias a mí me parece súper bien arrancar a la 1:00 de la tarde, les gustaría almorzar aquí o vienen almorzados. Entonces a las 12:30 nos declaramos

en sesión permanente de esta Junta Directiva y nos vemos hasta el 1, siendo las 7:08 de la noche.

ISF: Antes de que cierre señor presidente, como el ministro Royo se declaró impedido, necesito que la Junta valide ese impedimento para efectos de convocar al Administrador del Canal de Panamá, en virtud de lo establecido en la ley 91 del 2013 que lo coloca como reemplazo del mismo. El impedimento es válido y entonces nosotros lo que hacemos la aprobación.

NAV: ¿OK, estamos todos a favor entonces del impedimento? Estamos a favor entonces, de acuerdo.

Muchísimas gracias, siendo las 7:09 PM del 27 de mayo del 2021, nos vemos hasta el lunes, si Dios quiere.

EL PRESIDENTE, a.i

(FDO) NORIEL ARAÚZ V.
ADMINISTRADOR DE LA
AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

LA SECRETARIA, a.i.

(FDO) ANA MARGARITA REYES
SUBADMINISTRADORA DE LA
AUTORIDAD MARÍTIMA DE
PANAMÁ

LOS INTERVINIENTES, CONTARÁN CON UN PLAZO MÁXIMO DE 5 DÍAS CALENDARIOS, CONTADOS DESDE LA FECHA DEL ENVÍO DE LA PRESENTE ACTA, PARA SOLICITAR SU CORRECCIÓN, CUMPLIDO DICHO PLAZO SE CONSIDERAR COMO APROBADO SU CONTENIDO.

f

PANAMÁ
AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ
CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DEL ORIGINAL
PANAMÁ, 28 de julio de 2021
Secretaría General