



Orden del Día
Sesión Permanente
Reunión Ordinaria No. 008-2021
Junta Directiva
Autoridad Marítima de Panamá
27 de mayo de 2021/ 31 de mayo de 2021

- I. *Verificación del Quórum.*
- II. *Declara reinicio de la reunión.*
- III. *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)*
 - *Intervención del Ministerio de Economía y Finanzas*
 - *Intervención de la Autoridad Marítima de Panamá.*
- IV. **VARIOS**
 - *Lo que propongan los señores directores.*

REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA

ACTA No. 008-2021

31 de Mayo de 2021



En la Ciudad de Panamá, siendo las 1:15 pm, del treinta y uno (31) de mayo de dos mil veintiuno (2021), se da reinicio a la Reunión Ordinaria de la Junta Directiva No. 008-2021, que ha estado en Sesión Permanente desde el veintisiete (27) de mayo de 2021, con la presencia hoy de los siguientes miembros de la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá:

MIEMBROS DE LA JUNTA DIRECTIVA:

Jorge Luis Almengor (JLA)	Viceministro de Finanzas
Julio De La Lastra (JDLL)	Director
Juan Diego Reyna (JDR)	Director
José Alejandro Rojas Pardini (JARP)	Director
Patricia Velazquez	Directora Suplente

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:

Ildelfonso Suiro 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

Milagros Villalobos

Jefa de Concesiones

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.

DECLARA REINICIÓ DE LA REUNIÓN

El señor Presidente da reinicio a la Sesión Permanente de la Junta Directiva, el orden del día a discutir.



AMR lee el siguiente punto.



- I. **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 el viceministro Almengor.

JLA: Buenas Tardes a todos los señores directores, señor Administrador, representante de la Contraloría General de la República, asesores que nos acompañan, el día de hoy como lo habíamos mencionado en la reunión anterior del jueves, vamos hacer una breve exposición desde la perspectiva del Ministerio de Economía y Finanzas que se basa en el informe de auditoría que presentó la Contraloría General de la República a finales del año 2020, el cual abarcaba el período de contrato ley número 5 del 16 de enero de 1997, entre el 16 de enero de 1997 y el 30 de junio del 2020. Cabe señalar que en dicha auditoria participaron representantes de la Autoridad Marítima de Panamá, Ministerio de Economía y Finanzas en conjunto con los auditores designados por el señor Contralor General de la República sobre este contrato.

Nuestra perspectiva es que este contrato, habría que hacer un análisis desde tres ópticas, la primera óptica es la legal que se divide en dos temas: 1- El cumplimiento del contrato desde el 97 hasta la fecha, según el mismo fue modificado de tiempo en tiempo, tenemos que entender que hubo tres adendas diferentes que fueron aprobadas según el procedimiento establecido y que obviamente cambiaron ciertos términos tanto legales como financieros del contrato original, desde esa perspectiva legal también el segundo punto que habría que analizar la viabilidad o no de la extensión que según establece el propio contrato de ley que es automática, siempre y cuando se cumplan con las condiciones que originalmente se habían pactado en el contrato (el contrato según se modificó y se encuentra vigente a la fecha). El segundo punto es un análisis financiero del rendimiento del contrato en los 25 años que prácticamente se mantiene vigente hasta el próximo año y ahí si podemos profundizar un poquito más en las dos perspectivas de generación de ingreso que tenía este contrato, una que prácticamente era una anualidad garantizada originalmente más una anualidad variable que iba prácticamente no era anualidad sino mensualizada y que obviamente sufrió efectos de modificación durante las tres adendas que se dieron durante la vida del mismo y adicionalmente esa misma perspectiva de



cumplimiento financiero hasta esta fecha habría que evaluar en caso que se den las condiciones desde el punto de vista legal como ya lo habíamos mencionado, cómo se va a garantizar en su cumplimiento hacia futuro, que esa sería ya un poco la parte de nosotros como Ministerio de Economía y Finanzas en representación del Estado y si nos corresponde digamos un poco más. Más adelante voy a explicar en qué sentido a este aspecto y el tercer aspecto digamos de análisis del contrato para nosotros es una valorización ya más de un punto de vista comunicacional, política y como lo percibe la sociedad desde un punto de vista público que prácticamente es un tema que si bien para eso están foros de este tipo como la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, porque nosotros tenemos que evaluar desde un punto de vista integral los aspectos relacionados con las concesiones que aquí se otorgan, que prácticamente se extienden y demás y mencionar también que dentro del análisis que se hizo durante estos meses se incluyo también un memorándum de parte de la firma Arnorld & Porter Kaye Scholer, que son los abogados internacionales de la República de Panamá para aspectos financieros sobre todo, contratados por el Ministerio de Economía y Finanzas, con más de 35 años de experiencia y relación con la República y que obviamente asesoran a otros gobiernos soberanos y otras empresas semi-soberanas o empresas públicas en la región y en el mundo y que también han tenido participación en cierta medida en diferentes contratos administrativos de concesión, algunos inclusive que se han prospectados pero que no han llegado a materializarse y otros inclusive hoy hablaba con el principal participante de esta opinión que es Whitney Dever Walt, socio de la firma que fue jefe mío allá en DC y me comentaba que esto le recordaba un poco al caso de Refinería Panamá que hubo una renegociación en un momento y bueno los diferentes aspectos que ellos como abogados nos tienen que dar como insumos para que nosotros podamos utilizar esto como herramienta de negociación en la mesa y lo último que tengo que dejar sentado aquí es que yo en condición como vice ministro de Economía y Finanzas y creo que el ministro no directamente, no hemos participado en ninguna negociación ni conversación directa con la empresa. Si hemos dado insumos al equipo que ha Estado en ese proceso de conversaciones y negociaciones directamente, sobre todo con el objetivo de que tengamos diferentes niveles de análisis y de prospección hacia la estrategia que creo fue la que se planteó y que al final concluirá en el estatus que nosotros conocemos que es el actual del proceso. Nuestras recomendaciones desde un punto de vista interno son temas que por razones obvias no las puedo compartir en detalle pero las planteare aquí en lo que me lleva esta presentación y solamente recalcar el hecho de que como MEF nosotros si bien somos los representantes del Estado en términos de los activos públicos al tratarse de un contrato ley que técnicamente proviene de una concesión que da la AMP en su momento a la Autoridad Portuaria realmente nosotros no somos parte en la ejecución del contrato, nosotros simplemente digamos que lo único que nos involucra o que nos atañe es asegurarnos que aquello que se ha documentado se cumpla desde una perspectiva financiera, principalmente porque somos la caja del Tesoro Nacional donde podemos confirmar y certificar que se han pagado ciertos recursos o montos específicos en funciones o de dividendos o de aportes recurrentes o inclusive de impuestos en caso de que aplicara en este contrato en



particular, razón por la cual la pieza fundamental en todo este proceso es el informe de auditoría que presenta la Contraloría General de la República, porque desde un punto de vista constitucional y legal es la entidad a la que le corresponde realmente auditar el cumplimiento del contrato de concesión. Desde esta perspectiva, sin menospreciar la posición que tiene la Autoridad Marítima como institución digamos que contratante o concedente, que ahí si me voy a referir un poco al final, porque una de nuestras recomendaciones es precisamente ese rol que la entidad concedente debe jugar hacia futuro con respecto a un contrato de este tipo y por supuesto con respecto a los contratos de concesión que otorga anteriormente. Prácticamente nosotros, como les comentaba, recibimos en enero a través de la oficina del Ministro Alexander una copia del informe de auditoría junto con todos los adjuntos eran dos cajas de documentos que contienen todos los expedientes completos de las actuaciones de esta concesión que ha tenido en los últimos casi 25 años. Nuestro objetivo era revisar desde un punto de vista comercial y financiero este esquema, verificar tres puntos como lo comentaba, el punto legal del contrato y lo que ese contrato obligaba en su momento, incluyendo las adendas obviamente, las condiciones financieras y comerciales del mismo y por último el impacto político de renovar la concesión o no. Desde una perspectiva legal, lo que nosotros si debemos recalcar es que en efecto a pesar de que el contrato fue modificado de tiempo en tiempo, consideramos que PPC ha cumplido con los compromisos que se han establecido en el contrato en cada uno de los años que se ha revisado el mismo y sobre todo que se otorgó en función de la ley de concesión de puertos, sin embargo tenemos que hacer la salvedad que estos compromisos fueron modificados como lo mencionaba durante la vida del mismo, hubo tres adendas que fueron aprobadas en diferentes administraciones, una de la administración 1999-2004, otra en el 2004-2009 y por último la administración 2009-2014 que realizo modificaciones al mismo, creo que es importante mencionar que si bien han tenido un impacto que ahora lo vamos a ver en cifras, no se desmejoro la posición del Estado como accionista de la empresa es decir en todo momento se mantuvo ese porcentaje participativo del 10% sobre unas acciones que el Estado en realidad nunca pago un derecho de suscripción eso es un hecho que es importante mencionarlo, luego tenemos el punto de vista como lo mencionaba desde una perspectiva legal en el cumplimiento contractual sabemos que hasta el momento se han dado las condiciones y se han cumplido con aquellos términos y condiciones que fueron modificados de hecho alguno de ustedes que estarán más involucrados en la Industria Marítima sabrán que hubo una ley de equiparación que se dio en algún momento, 2002 si no me equivoco que afecto e impacto no solamente a este contrato sino a todos los contratos de concesiones portuarias que obviamente estaban vigentes y de ahí hacia adelante ha sido la base para la negociación de los contratos.

JDR: en el caso de Panamá Ports también disminuyo las negociaciones en comparación con el estado.

JLA: Prácticamente la equiparo a otras condiciones que tenían mejores beneficios, luego si lo vemos desde una perspectiva legal como les comentaba el segundo punto es si se debe o no debe avanzarse con una extensión, yo lo primero que



tengo que mencionar sobretodo como abogado es que hasta el momento no tenemos conocimiento de que este contrato, ni sus clausulas automáticas hayan sido declaradas inconstitucional por el ente máximo competente desde el punto de vista legal que es la Corte Suprema de Justicia, con lo cual siendo un contrato ley el mismo se mantiene vigente y nosotros mal pudiéramos reputar la no extensión automática del mismo, lo que si consideramos que debe tomarse en cuenta que ahora lo voy a tocar un poco más en la parte financiera que hay ciertos aspectos de la concesión que nosotros consideramos que si deben, digamos que fortalecer la posición del Estado en cuanto a su ejecución y cumplimiento uno de ellos (las tasas variables) sobre todo relacionadas con las cargas puesto que el contrato si abre la posibilidad de que están sean revisables, inclusive con la frecuencia que el mercado lo indique puede ser inclusive de manera mensual, semestral o la que fuera pero para nosotros obviamente ahora lo mencionare es un tema que al menos anualmente debería ser revisable, así que por ese lado nosotros como Ministerio de Economía y Finanzas la verdad es que no tendríamos objeción en que la concesión sea renovada de manera automática como el propio contrato lo establece y así se fundamenta en la opinión de nuestros abogados internacionales en que no debe haber ningún impedimento para que esa extensión se dé, ahora puedo tocar una parte política y mediática inclusive desde una perspectiva de jurisdicción segura si creo que es importante tomar en cuenta que abrir un contrato, una obligación que tenemos en cierto sentido acordar por parte del Estado a pesar de que no haya sido nuestra administración la que lo haya asumido, abrir el compás para un potencial proceso de selección sobre la seguridad jurídica en un país como lo es Panamá que es abierto a las inversiones y desde un punto de vista legal siempre ha mantenido cierta seguridad jurídica para garantizar aquellas inversiones que son productivas, positivas y que sobretodo representan ingresos para el Estado, ya entrando más en la materia financiera como les comentaba el punto aquí tercero, lo que nosotros mencionábamos es que sí recomendamos que se inicie un proceso de actualización de las tarifas que entre la AMP y PPC puedan suscribirse mediante una adenda, aunque entendemos que el contrato es lo suficientemente flexible para que esta actualización de tarifas no necesariamente tiene que darse a través de una adenda, sino que una revisión del tarifario que puede ser con la frecuencia que determinen las partes para nosotros es importante al menos una vez al año salvo que ustedes o expertos en la industria marítima nos digan que la variabilidad es un poquito más digamos o más frecuente o menos frecuente pero si es importante revisarlo toda vez que para nosotros, si no me equivoco, la última vez que se hizo una revisión de estas cifras fue en el año más o menos en el 2015, 2013, incluso aun peor.

JDP: Las tarifas van cónsonas a la inflación del país, me parece yo no he revisado el contrato a fondo.

JLA: Correcto.

JLA: Sí, al final lo que yo digo es que primero hay que hacer un estudio de mercado, digamos que es lo primordial. Debería realizarse para tratar de hacer lo



más competitivo posible con puertos digamos que de semejanza en la región pero sobretodo entiendo que la jurisdicción como tal y nosotros como país tenemos algunas variables inherentes desde un punto de vista de inflación, de generación económica, capacidad productiva y sobre todo la cercanía que tienen con el activo máspreciado probablemente con el comercio internacional como lo es el Canal de Panamá. Así que creo que eso habría que valorarlo, tomarlo en cuenta tal vez esta directiva debería recomendar no sé si solamente la AMP pero nosotros podemos poner inclusive técnicos a disposición en conjunto con técnicos de la Contraloría, que puedan definir digamos, un esquema o un método de valorización y actualización a esas tarifas. Específicamente que eso sería algo importante porque estos son los flujos más recurrentes que nosotros como Estado recibimos del contrato. De hecho, nosotros lo estamos viendo desde otras empresas estratégicas mixtas y públicas. Para nosotros es preferible, en vez de recibir digamos que una porción adicional de dividendos, tener una recurrencia mayor en los ingresos que se reportan hacia el Tesoro Nacional, sobre todo porque eso nos ayuda a cubrir obviamente gastos operativos y gastos de capital que serían obviamente los de inversión.

JDR: Es indiscutible vs la inversión y dividendos deben ser un poco más suspicaz en las auditoria, no se pienso, yo.

JLA: Y al final el dividendo es variable, nosotros no podemos comprometer a una empresa que declare dividendos si realmente el mercado no le permite tener utilidades en un año incierto. Entonces es algo que por lo menos es fijo vs la posibilidad de que en los próximos 25 años generes realmente margen de utilidades positivos en cada uno de los años sin perjuicios que esta es una empresa que creo que tiene las capacidades para eso, pero por lo menos ahí te da una posibilidades de generar un ingreso mayor recurrente y con la expectativa que obviamente a futuro se siga generando dividendos por otros lados. Esto es algo que sí vemos que es crucial y que debemos buscar la manera de que tanto esta Junta Directiva lo considera, así como que la AMP sea mucho más participe en esa perspectiva.

JARP: Disculpe, si le entendí correctamente, la recomendación es que se haga una adenda pero que el contrato permite que no sea necesario a través de una adenda.

JLA: Gracias por la pregunta, si me permite terminar los dos puntos que vienen, finalizo en las recomendaciones pero prácticamente a lo que me refería es que los ingresos variables producto de la carga se pueden revisar sin la necesidad que se haga una adenda porque eso es recurrente y es prácticamente establecido mediante acuerdo de ambas partes de la frecuencia y el método para la actualización, entonces por ese lado creemos que es una vía rápida para tener una mayor ganancia del contrato y ahora el tema sobre una adenda o no pudieran tocar otros aspectos sobre el termino y condiciones originales.



JARP: Una pregunta relacionada, se pudiera tener una tarifa diferenciada o sería una tarifa para todo el sistema.

JLA: Aplicaría al contrato, los dos puertos del contrato. Entonces si le entiendo bien la pregunta Ministro, habría que hacer un comparativo de benchmarking con otros puertos en la jurisdicción y ver que tanto equilibrio y punto de inflación pudiera haber ahí en esa revisión y haciendo otra nota en otro pie de página, que se tendría que revisar los otros contratos de concesión, pero valdría la pena revisar si esos están teniendo o si tiene una posibilidad que se haga una revisión frecuente de las tarifas uno y dos si están actualizadas, que ese sería un tema aparte de esta discusión.

NAV: Si no me equivoco cuando se hizo la equiparación, una vez se toque las tarifas de este contrato le aplica a los 5 puertos.

JLA: Técnicamente por ley debe ser así.

JDR: Si porque esas tarifas y los beneficios que tienen para unas cosas.

JLA: Sí, es que prácticamente todos los concesionarios en este caso de puertos reciban los mismos beneficios. ¿Qué es lo importante de esta gráfica? Aquí establecía los diferentes rubros que han generado ingresos durante la vida del contrato. Qué quiere decir esto? En palabras simples, el contrato desde 1997 al 2020 ha representado para el Estado casi 445 millones de dólares en términos totales sin perjuicios de lo que sale en los periódicos sobre unos 150 millones de dólares, pero esto asume una facturación acumulada bruta por 4329.5 millones al cierre del 2019 con lo cual de haberse mantenido el esquema de pagos que originalmente se había pactado en el contrato de 1997, es decir, sin las modificaciones de adendas, el Estado había recibido aproximadamente 449.5 millones más en anualidades fijas. Es decir, hubiéramos doblado casi lo que se recibió por los 25 años, pero eso si se hubiera mantenido el contrato sin ninguna modificación que se produjo por las tres adendas que habíamos conversado lo cual hubiera arrojado un ingreso neto al Estado de aproximadamente 932.4 millones de dólares en los 25 años.

JARP: Una pregunta, cuando hablamos de esos 449 millones de dólares adicionales que hubiéramos recibido, ya ahí se les restaron o no los 202 millones de la adenda del 2005.

JLA: No se le restan o sea que pudieran los 202 fue un goodwill que se pagó por la adenda en función de la anualidad fija que se dejó de pagar. Así que correctamente ahí, pudiera asumirse de que el 400 y tanto adicional que pudiéramos recibir en anualidad hubiera que quitar 102 millones o sea que por los menos 347.

JLA: Ahora importante para terminar presidente, en este punto, que a pesar de que se perdió esta oportunidad de recibir estos ingresos adicionales, el contrato



generó inversiones por 1695.5 millones de dólares durante la vida y que fueron todas realizadas prácticamente por parte de la empresa sin necesidad de aporte de capitales adicionales de parte del Estado y que todo este activo producto de estas inversiones al momento de que se finalice la concesión, van a revertir a manos del Estado. Así que es importante, sin perjuicio de esos 10% que originalmente teníamos, incrementó su valor en el tiempo, producto del valor en libros y el patrimonio que tiene la empresa en este momento. En función de estos puntos, nosotros sí recomendamos que de ser posible se busque la negociación de que se establezca para efectos de una renovación de esta concesión como lo hemos hablado a partir del 2022, un esquema que sea híbrido entre el esquema original y lo que actualmente estamos recibiendo. ¿En qué sentido? Por un lado, hacer una revisión periódica de las tarifas de carga que por supuesto deberían generar mayor rentabilidad del contrato y, por otro lado, buscar la manera de que este concesionario o el socio, porque somos socios, nos asegure que haya al menos un pago mínimo de dividendos en caso de que se ejecuten obviamente y que pudiera ser acumulable. Es decir, nosotros no podemos obligar, como lo decía anteriormente, a ninguna empresa que declare dividendos y que tenga un margen de viabilidad positiva. Eso depende de la operación y de la realidad de mercado y todo esto, sin embargo, nosotros pudiéramos establecer por ejemplo de que como mínimo deberíamos recibir 4 o 5 millones de dólares al año de dividendos producto a que cualquier utilidad que se declare en cada una de esas vigencias se le imputen 4 o 5 millones garantizados más el diferencial hacia arriba o menos el diferencial hacia abajo, es decir si un año futuro el Estado debiera ser beneficiado por decir hipotéticamente 10 millones de dólares por dividendo por su 10% estoy asumiendo que tiene una utilidad declarada por 100 millones de la cual se paga 10% al Estado y ya me avanzaste cuatro y me completas a 6 millones de dólares adicionales para cubrir esas utilidades, pero si la utilidad declarada resulta que el Estado debe recibir 2 millones de dólares en como ya me avanzaste cuatro me reduces 2 y esos 2 millones resultantes negativos me lo imputas a utilidades de futuros años, es decir sería una especie de utilidad mínima garantizada y con crédito dependiendo de las utilidades que se van declarando año en año.

JDR: Sería una recomendación de acuerdo con los accionistas.

JLA: Tenemos muy pocos casos. Yo de hecho acabo de sugerir uno para una empresa que estamos cerrando mixta, pero muy pocos casos donde tenemos acuerdo de accionistas entre Estado y empresas privadas, pero esa es una recomendación que nosotros consideramos que debe ser viable tomando en cuenta que dentro del análisis y la auditoria que realizó la Contraloría General de la República, se estableció que hay una ganancia razonable de aproximadamente 40 millones de dólares anuales, lo cual quiere decir que como mínimo nosotros deberíamos estar recibiendo 4 millones de la vida anualmente en utilidades distribuidas. Ahora, eso sin perjuicio de que obviamente las utilidades tienen que pagar 10% de dividendos al Estado, aparte es el descuento neto recibiríamos el 10% y como les mencionaba, la variabilidad nos ayuda a tener mayor ingreso recurrente y mejor flujo de caja hacia futuro que tanto lo necesitamos en este momento. Y por último, iba a cerrar mencionando que otra recomendación, que



entiendo que en cierta medida caló dentro de las conversaciones que se ha tenido con la empresa, es que revisando los estados financieros y los informes de la auditoría de la Contraloría General de la República, hay un monto de aproximadamente 833.6 millones de dólares como dividendos retenidos que se mantienen en el patrimonio de la empresa declaradas como dividendos retenidos no distribuidos, nuestra recomendación es que se reconozca el 10% de eso a favor del Estado. Yo veo que ya los periódicos sacaron la calculadora más rápido que nosotros, así que es prácticamente esa recomendación lo que arrojaría de esos 833 millones se paguen aproximadamente no menos de 83 millones a favor del Estado, lo cual se sumaría a todos los otros dividendos que se hayan recibido durante los últimos 24 años con este contrato y con eso nosotros sentimos que ya podemos cerrar un capítulo para darle paso a un capítulo nuevo, que si se dan las condiciones y todos en la Junta Directiva están de acuerdo, obviamente produciría los efectos que yo considero que es importante que el Administrador tenga la facultad para ir a negociar esos aspectos que creemos que se pueden ajustar en el contrato. Eso dentro de la flexibilidad que nos permite el propio contrato que se mantiene vigente y nuestra expectativa de que cualquier concesión administrativa que se renueve hacia futuro, no solamente de este tipo, sino como todas aquellas que hemos estado revisando durante estos dos primeros años de administración, representen mayores ingresos para el Estado lo que han representado originalmente. Fuera de eso comentarles también por instrucciones de tanto el Ministro Alexander como de la más alta esfera que entiendo que estaba relacionada con la conversación con la empresa, me tocó recibirlos personalmente y ellos han llegado con una nota con entrega de cheques específicos que se orientan por un lado al pago de este monto que les comentaba de los 83 millones, adicionalmente 83 millones correspondiente al 10% de esas utilidades retenidas como concepto de pago de dividendos hacia el Estado, 27 millones de dólares adicionales que ellos están en cierta medida despojándose como socios y pagándolos a favor del Estado, lo cual sumaría 110 millones para lo previo, luego tienen un monto de 20 millones que estarían aportando en concepto de dividendos adelantados para los años 2020 al 2024, inclusive serían 5 años a razón de 4 millones como habíamos mencionado en concepto de dividendos arrojarían 20 millones, 8 de los cuales representaría en el contrato que vence en el año 20-21 y los 12 restantes que se deberían imputar al contrato posterior que sería el año 22 hacia adelante y han puesto a disposición del Estado la posibilidad de hacer y nosotros recomendamos hacer a través de una donación si así se requiere, un aporte de 20 millones de balboas para que sean invertidos en proyectos de responsabilidad social, destinados por el Estado. Entiendo que en ese sentido, uno de los aspectos que probablemente se quieren orientar son los de conectividad en telecomunicaciones, internet para todos, que esa sí es una recomendación nuestra, en caso de que ellos quieran hacer este tipo de aportes que no tienen que ver con el contrato, el contrato no los obliga que se documente debidamente mediante un contrato de donación, un convenio de donación que es perfectamente viable. Lo hemos hecho con otras empresas sin perjuicio de que tengan algún tipo de sociedad o participación o de concesiones. Obviamente tendría que pasar por las autorizaciones correspondientes de las instancias y por supuesto por el refrendo de Contraloría declarar como ingresos excedentes del



Tesoro, con lo cual esta cifra que mencionamos suman los 150 millones de dólares a los que hace referencia La Estrella de Panamá y por último Administrador, yo creo que abrimos la sala a discusión, pero yo creo que la resolución que se vaya a discutir debemos darle una revisión completa, comprensiva y, que lo que salga ahí es precisamente este esfuerzo. Que digamos esta Administración, sobre todo a través de la Contraloría General de la República, se ha abocado a fin de asegurarse que un concesionario de este tipo haya cumplido debidamente con todos los términos y condiciones legales y financieros y económicos que establecía el contrato, sin perjuicio de las adendas que ha sufrido en el tiempo porque en eso hay que ser justos también y entender que esto nació con un objetivo original y termina con un objetivo en específico de repente distinto desde un punto de vista legal, pero también fundamentado en lo que escuchamos el jueves de parte de la Contraloría General de la República. En ese sentido, que este proyecto en particular ayudó a potenciar la industria logística aquí en Panamá, sobre todo el tránsito de las cargas y que ha tenido un impacto económico para el país más allá de los ingresos recibidos por el Estado. Que pudo haber sido más, estamos completamente de acuerdo y para eso estamos aquí en la mesa para tratar que cualquier extensión que se nos garantice, que recibamos un poco más de lo que hemos recibido durante los últimos 25 años. Gracias a todos. Cualquier pregunta siempre a la orden.

Esto para beneficio de la Junta Directiva podemos compartir una copia. Voy a pedirle a Idelfonso que se lo pueda compartir a los directores. Esa es la opinión emitida por nuestra firma de abogados internacional Arnold & Porter. Voy a leer la parte conclusiva solamente en su página 5 y 6 dice: Conclusión: como hemos expuesto en este memorándum el contrato se puede terminar 1- Por expiración al terminar los 25 años más de prórroga a los 25 años adicionales. 2- Por la República en el evento de resolución de la empresa o incumplimiento por la empresa de sus obligaciones. 3- Por la empresa o 4- Al modificar los términos del contrato por mutuo acuerdo, es decir una terminación de mutuo acuerdo, si no es posible modificar los términos de duración del contrato según la cláusula 3.6, vemos la cláusula 2.14.3 como la más factible para que la República termine el contrato por adelantado, si la empresa no cumple con sus obligaciones bajo el contrato la República debe notificar a la empresa de su incumplimiento, después de recibir la notificación la empresa tiene 60 días para remediar el problema, si después de esos 60 días el incumplimiento sigue, la República puede declarar administrativamente que la empresa ha perdido todos los privilegios y concesiones otorgados bajo el contrato por ejemplo, si la empresa o sub contratistas no están cumpliendo con las medidas requeridas por ley para proteger el medio ambiente, la República les puede notificar de su incumplimiento y al no ser corregidos a los 60 días puede terminar el contrato. Notamos que al recibir una notificación escrita de su incumplimiento o después de la terminación del contrato de esta forma es posible que la empresa inicie un arbitraje para disputar el asunto, eso en función a la terminación del contrato y durante toda la opinión hacen referencia a las diferentes obligaciones que tiene cada una de las partes, el plazo básico y las extensiones al contrato, las causas de fuerza mayor o casos fortuitos, cualesquiera modificaciones al contrato y los efectos que pudiera tener una



terminación del contrato, obviamente no comprometiéndose a determinar si debe o no debe extender el contrato.

JDR: Y particularmente lo que se renueva es el contrato con el Estado con el ciclo o se renueva la concesión, no sé si legalmente estamos renovando la concesión o este es un contrato nuevo o simplemente estamos renovando el contrato. No sé si me explico.

JLA: Hacer un contrato ley y le pasamos la pregunta a Idelfonso, para hacer un contrato ley o a Flor, lo que se está renovando es el contrato mismo ley que establece su renovación automática del contrato de concesión.

JDR: Con el clausulado que mantiene y todo. Para poder hacer eso híbrido o ese cambio habría que incluir una adenda o hacer una adenda.

JLA: Hay aspectos que por ejemplo, el tema de dividendos, sí requeriría un acuerdo entre partes, formal. El otro que es la variable es sin perjuicio de la modificación del contrato. De hecho esa es inmediata y lo que podemos hacer es si ya hacer la revisión de las tarifas, si aplican desde ya y no aplican en función de la renovación.

NAV: O sea que se pueden hacer en cualquier momento.

JDR: Lo más traumático por decirlo así es incluir una adenda.

JLA: Tendría que pasar técnicamente por la asamblea que fue el caso de las adendas anteriores, las tres adendas modificatorias.

NAV: Muchísimas gracias al vice ministro Almengor, ofrezco la palabra, quien tiene alguna consulta, pregunta. Hacemos un receso de 5 minutos.

JARP: Mi pregunta sería si consideramos que esta concesión incluya solo el tema portuario o incluya también los terrenos, que son más bien temas de bienes raíces, que son terrenos portuarios y si había algunas condiciones en el desarrollo de los mismos y si los mismos se cumplieron. Es una pregunta pero viene con una respuesta sugerida del caso de Costa Norte, que sabemos que fue hasta hace poco que se desarrolló algo; esa es la primera parte y la segunda dependiendo de que consideremos que si el espíritu era hacia desarrollar el sistema portuario, yo creo de que nosotros movamos 7 u 8 millones de TEUs en este país cuando no movíamos hace 25 años o era solo simplemente para consumo local, lo que habla de la gran visión que hubo en ese gobierno del Presidente Pérez Balladares de poder sentar las bases para poder generar este nuevo modelo económico. Pero si bien es cierto, dependiendo de cómo consideremos es el espíritu de esos terrenos o del contrato vendría digamos que una segunda pregunta siempre partiendo de la premisa de que debemos ir a la asamblea o que por lo menos lo veo así yo, si habría otra forma de que el país aprovechara esta oportunidad, para sacarle provecho a esos otros terrenos que no van con el negocio Core Portuario y poder



obtener esos ingresos. No soy abogado, pero de repente pudiera ser ~~shoulder~~ holder agreement uno o dos pudiera ser una sesión de esos dineros o tres pudiera ser algún tipo de sesión del usufructo de los activos. Yo no soy abogado pero quería traer ese punto a colación porque yo creo que la seguridad jurídica es la base del trabajo que trato de hacer todos los días, pero también reconozco que no estamos en oportunidad de ver como pudiera haber algún tipo de espacio y oportunidad para que saquemos mayores ingresos como nación a largo plazo o por lo menos lo que no recibimos en esta primera mitad por los cambios que hubo por la razones que fuera ver como pudiéramos sacarle mayor provecho sin abusar o sin afectar esa decisión jurídica.

JLA: Inicio yo y luego paso la palabra a la directora de puertos Flor para que nos hable un poco más de la situación y el estatus de los diferentes terrenos. Bueno prácticamente más que una perspectiva, digamos que práctica administrativa, el contrato ley tenía una circunscripción específica que fue afectada en el tiempo, producto de obviamente de las revisiones que mantuvo y sin lugar a duda hay una discusión que todavía está pendiente sobre el tema del utilización de la tierras que han sido asignadas en concesión a este contrato de concesión en particular, que de hecho nosotros consideramos que es una conversación que hay que tener y tenemos que definir aquellos terrenos que de repente no sean necesariamente digamos que directamente o no tengan una vinculación directa con el destino específico portuario que tenga la concesión que pudiera buscar la manera de rescatar para beneficio del Estado y poder darle otra orientación. Yo creo que si hay algún terreno que está fuera de la circunferencia de la concesión en particular del cual ellos tengan algún interés, nosotros siempre a través de los mecanismos por ejemplo la UABR o inclusive el propio MEF en la dirección de bienes patrimoniales pudiéramos, acordar contratos de concesión para desarrollos específicos que estarían regulados de manera individual bajo sus propios esquemas financieros y los términos y condiciones que se establezcan incluyendo los plazos, los tiempos pero obviamente ahí entraríamos en una discusión de competitividad, porque si bien estamos teniendo una relación de buena fe con ellos como socios, pudiera ser que otro inversionista potencial pudiera también generar mayor desarrollo de inversión inclusive ingresos para el Estado en esos otros terrenos que no están directamente destinados para esta concesión. Así que yo si lo veo como una oportunidad que se pudiera plantear en la mesa. De hecho nosotros tenemos entendido que hay terrenos que ya están dentro de la concesión que no necesariamente son utilizados ni van a tener un destino o un uso específico a su nueva concesión, con lo cual hay una oportunidad de reducir el impacto digamos de un punto de vista financiero que está teniendo el Estado, producto del terreno que está dejando de sacarle un provecho y adicionalmente creo que sí es importante tomar en cuenta que, según tengo entendido, esta empresa tiene apalabrada inversiones importantes en los próximos años digamos que a 5 ó 10 años que inclusive entendemos que van directamente relacionados con una naviera importante a nivel global. Entonces sí sería bueno cómo tener bien, digamos que definido, la proyección de la perspectiva de negocio no solamente la inversión sino las necesidades obviamente de espacios y si eso va a



redundar que debería ser así en general de mayor ingreso para el Estado variable como la anualidad.

JDR: Tal vez esto nos da espacio para ver un poquito esa óptica del área de los terrenos fehacientes del mismo puerto, si existiese una política o un fomento de ciudad puerto, como existen en otros puertos privados, ahí hay un espacio y lo veo claramente porque eso le da un valor agregado a la cadena Logística. Yo no soy logístico pero aquí tenemos un montón de gente experta en logística. Pero esto en mi conocimiento muy vago es parte del desarrollo del puerto, eso tiene que estar acompañado pienso yo que con alguna política del país sobre el concepto de ciudad puerto. En otras palabras, es decir cómo me lo puedes tú poner en la mesa, es mi única observación si no es simplemente un tema inmobiliario sino inmobiliario en el desarrollo de integral podemos llegar mucho más allá. Quizás si existe este espacio yo exhorto a que se explore esta posibilidad pero como digo, aquí hay gente que sabe más de eso que yo, así que es solo un comentario.

AM: Solo para comentario en ese sentido, se acaba de aprobar los depósitos logísticos. El decreto de depósito logístico lo que busca es crear depósito logístico en puerto para que no tenga que salir por ejemplo cuando tengas que hacer un cross docking, no lo tengas que sacar a otra zona primaria. Entonces ahí hay un papeleo extra, entonces los depósitos logísticos eso es lo que están buscando y ellos están por acoger porque están trabajando en una bodega que tienen, es lo que entiendo.

NAV: Voy a ofrecer la palabra a Flor Pitty para contestar a la pregunta del Ministro Rojas.

FP: En su momento, cuando se firmó el contrato en 1997, un año después se identificó la necesidad de sacar los terrenos del ferrocarril en el 98 y la ley propia del contrato del ferrocarril fue la que se hizo la segregación de terrenos, se modificó el contrato de Panamá Ports extrayéndole los terrenos del ferrocarril y adicionándole 5 hectáreas y la autorización para un relleno de 18 hectáreas. Pero se hizo de esa manera cuando venía este nuevo concesionario se hizo un contrato ley y ese contrato ley modificó entonces lo que es el polígono propio del contrato de Panamá Ports.

NAV: O sea, que en resumen es solo a través de una adenda o solo a través de un contrato de ley que se podría hacer. Es así Flor?

FP: Correcto, la opción uno es la modificación del propio contrato a través de una adenda y la otra forma es a través de un contrato ley que modifique el contrato propio de PPC.

JARP: Digo, el hecho de que ese haya sido la forma como se hizo en 1998, no excluye que haya otra forma que se pudiera hacer. Yo creo que es un tema importante que me gustaría ver como pudiéramos agotar desde el punto de vista legal de que no hay otra alternativa, porque estamos hablando de por lo menos 10



millones de dólares al año solamente en uno y sé que hay otros. Entiendo que eso se hizo en 1998 pero quisiera entender cómo se desvirtúan los argumentos legales de que no pudiera ser a través de un acuerdo de accionistas o de que no pudiera ser a través de una sesión de los terrenos a cual sea que sea el vehículo del Estado, porque lo bueno es que el Estado tiene muchos vehículos y parto del concepto de que todo este cuarto es el área de concesión que se dio y que hay un contrato ley digamos que las mesas son los puertos hay muchos otros espacio aquí que si yo soy el Estado y se lo cedo, digamos que a Panamá Ports, por dar un ejemplo yo no veo porque no Panamá Ports le pudiera ceder no el puerto, no las mesas sino que el piso a X llamémosles que a Juan, porque hay una relación contractual entre ambos entes y después el ente privado siempre y cuando cumpla con la obligación acá pudiera determinar que hay un desarrollo un mobiliario, llamémosle Juan, que pudiera hacer mejor uso del piso para hacer cosas que no sean las mesas, que no sean los puertos, entonces si creemos que eso es posible y yo estoy seguro que si es posible una sesión de todas sus concesiones. No veo porque el Estado tenga menos derechos que Juan de poder cederles así como se le pudo ceder a Juan. Panamá Ports sabe de puertos pero no sabe de desarrollo inmobiliario. No entiendo por qué no se le pudiera conceder también ese derecho al Estado. El Estado yo pensaría que debe tener el mismo derecho que un privado, no soy abogado por no me siento con la respuesta que se hizo en 1998, no me siento satisfecho de que eso desvirtué el concepto de acuerdo de accionista o una sesión.

NAV: Muchas gracias

Por qué se habría que hacer una adenda si estamos hablando de 1998 de extender el periodo.

FP: No

NAV: No, estamos hablando de unos terrenos adicionales que ellos tienen, no estamos hablando de la renovación ni de la concesión que ellos tienen, sino de unos terrenos en específico. Entonces al cambiar el polígono del contrato original, el cambio de polígono es una adenda y esa adenda tiene que pasar por asamblea, pero no estamos hablando de la renovación.

JLA: Eso mismo decíamos cuando nos referíamos en el caso nuestro de la porción que no requiera una modificación contractual, que son las tarifas variables. Eso es inmediato. Inclusive la decisión se puede tomar ya, negociarla pero lo que recomendamos es que hay un mecanismo y digamos una recurrencia por lo menos una determinación de tiempo debe hacerse esta revisión y como menciona el ministro, en efecto un estudio de que haya por lo menos un bechmarking local internacional para asegurarnos que eso no va a impactar desde un punto de competitividad con respecto a estos puertos en donde somos socios particularmente, la otra porción que era lo que mencionábamos el tema de una garantía fija de anualidad, eso sí se puede ver desde dos perspectivas si lo



queremos establecer contractualmente como quien dice regresar a lo que originalmente había en el 97, habría que modificar el contrato para que quede contractual. Sin embargo, creo que la opción de hacer un check holder agreement es interesante porque realmente regula la relación entre socio mayoritario, socio minoritario que nosotros tenemos todo el derecho a pesar de que el contrato ley establezca ciertos parámetros de que por lo menos sepamos que nuestro 10% de acciones representa estos derechos corporativos, tenemos derecho a nombrar como dice el pacto social tantos directores etc., pero ya establecerlo en un documento que ya formalice esa relación más allá del contrato ley que sería un documento más operativo que realmente conceptual y ahí se pudiera establecer el tema de determinar que unos dividendos se puedan o por lo menos se reconozcan el derecho de que al accionista minoritario reciba ciertos dividendos durante el tiempo que eso no es que impacta el concepto original del contrato solo que va a estar sujeto en la práctica se den esas utilidades y que se suscriba lo que se tenga que suscribir. En el tema de los terrenos, sí ya es una discusión que a mí me parece que el Estado como Estado porque también tenemos que entender que nosotros como Estado somos soberanos de determinar o no si una concesión está haciendo uso realmente de los activos que se le otorgaron en concesión. Yo creo que ahí es donde el ministro va orientado a decir bueno por decirte algo, 100 hectáreas y tú estás realmente utilizando con destino a la actividad en específico a la logística portuaria 60-70, dime en que vas a usar las otras 30-40 en un corto, mediano y largo plazo y si realmente no la tienes con un destino en específico de la misma actividad propia de la concesión, ahí pudiera buscarse el mecanismo para que se recupere esos terrenos.

JARP: Definitivamente Ministro hay una preocupación que estoy trayendo a la mesa sobre futuros usos. Como eso tiene muchos supuestos quiero hablar de ejemplos puntuales que es las concesiones en Telfer, específicamente la que genera más dinero que es Costa Norte, si hay esas hay más yo no he estudiado el tema yo entiendo perfectamente sin ser abogado, el espíritu de lo que pasó en 1998 como esto se hizo una negociación porque también se quería sacar el tema del ferrocarril, no ibas a mezclar o sea si en ese tiempo no había tantas políticas, no ibas a mezclar una empresa China con una empresa Americana y los dos teniendo diferentes necesidades así que lo que se dice es: qué quieres para que me des este tren, yo quiero esto, perfecto esto es lo tuyo, pero esto lo separamos completamente para que venga otro concesionario de otra actividad y determine completamente en base a sus necesidades y su plan de negocio y las inversiones que va hacer y por ende quiere claridad plena sobre el polígono y ahí es donde se va a endeudar donde va hacer y deshacer. Entiendo perfectamente. Es más, creo que es la manera más correcta para poder hacerlo y generar una claridad de ambas partes. Mi tema es que como nosotros debemos ir a la asamblea, yo parto de eso o sea yo y este país necesita paz y tranquilidad, este tipo de cosas generaría ruido y sería malo para la gobernabilidad que afecta en la paz social y por ende la estabilidad socio-política. Entonces yo fuera de la tesis es ir a la asamblea por mi propio voto, sin embargo se que en Costa Norte se generan 10 millones de dólares en renta al año que AES Corporation con Grupo Motta es decir, Costa Norte, le paga a Panamá Ports. Entonces eso no tiene nada que ver



con la operación portuaria y ellos se meten 10 millones de dólares al año y nos van a pagar 4 de esos 10 que no son una actividad portuaria, entonces si así pasa con un activo, que se que pasa y hay otros al lado que pagan mucho menos y no me estoy metiendo en cuánto debe ser el valor a pagar, eso es un tema en este momento entre privados, pero mi argumento es que así como están esos terrenos que no tienen nada que ver con la operación portuaria, seguramente hay otros terrenos más y como no podemos tocar los polígonos, mi argumento es que esos que por ejemplo el contrato de Costa Norte nos ceden la utilidad, nos ceden los millones de dólares. No lo voy adornar. Eso es lo que estoy buscando, que nos cedan el alquiler de Costa Norte, porque eso no tiene que llevar una operación es el alquiler de un monte, que estuvo tirado ahí 20 años, es un pedazo de terreno que por 20 años no se hizo nada y se alquila a 10 millones de dólares que no tiene un costo operativo, entonces lo meten dentro de los 40 pero tiene 0 costo para darnos 4. No sé si me explico entonces, una cosa es el negocio portuario y otra cosa el temas de los terrenos. Yo no veo de vuelta, no soy abogado, le pongo aquí la presión a mi compañero el viceministro Almengor, pero yo creo que tiene que haber una manera que adicional a ir a la asamblea, por lo menos vamos a agotarla. No se puede ceder el contrato de alquiler específico, no estoy hablando de polígonos no se puede ceder a través de un check holder agreement el contrato de alquiler de Costa Norte. Yo pensaría que sí, porque si yo puedo ceder entre privados algo porque no lo podía ceder algo al Estado. Ese es mi argumento, entonces por eso no me iría, yo tengo un contrato hoy con el señor De La Lastra entre privados. Él puede cedérselo a Jorge, no estoy hablando de polígonos es el contrato, una sección del contrato de Costa Norte al Estado. Ese es mi planteamiento, por no hablar de los otros porque en verdad seria ceder los derechos a uso. No estoy hablando de polígonos, yo lo he hecho yo he generado derechos de usufructos para proteger tierras, o sea te doy el derecho de usufructos de la tierra. Eso es algo tan aéreo, yo lo he hecho en el Registro Público, lo inscribo y así no me demandan, así no me quitan bienes inmuebles, entonces cuando tienes una pelea legal o lo que sea, entonces mi planteamiento es ese, la sección de los derechos de uso/de los contratos que hoy por hoy se tienen o los que se tengan en el futuro a través de un acuerdo de accionistas.

NAV: Gracias Ministro, yo solicito cortesía de sala a la licenciada Milagros Villalobos. Sometemos a votación la cortesía de sala. Tiene la palabra la Licenciada Milagros.

MV: Licenciado, podría repetir la pregunta

NAV: En resúmenes nosotros queremos recibir cierta cantidad de terrenos que figuran dentro del polígono del contrato ley de Panamá Ports. Habría una forma de hacerlo que no sea a través de una adenda o que no sea a través de un contrato ley donde el que le alquila le cede al Estado o a la AMP el contrato de alquiler?

MV: Sí en base a lo que acaba de hablar el Ministro y traspolando las figuras a una empresa privada, pero hay que tomar también en cuenta que el Estado no



tiene suficientes acciones en contraposición a que ellos tienen mucha mayor participación accionaria en la junta de accionistas para la votación.

ISF: ampliando un poco el tema. El contrato de concesión le da ciertos derechos a la compañía que sobre lo que puede hacer o no, dentro de esas liberalidades y en su giro comercial, es una cosa totalmente discrecional de la propia empresa, si la concesionaria cree conveniente dar entregar o ceder a su vez algunos de los activos que maneja al Estado, ella está en plena libertad de hacerlo siempre y cuando no sobrepase los límites de su concesión, entonces dentro de este supuesto se podría ver la posibilidad como viable que se haga un acuerdo que emané desde la misma empresa donde se le cede al Estado los derechos sobre estos terrenos, sin embargo esto siempre va a tener según como se redacte el acuerdo, la debilidad, fundada en el hecho que el Estado es accionista minoritario y que la mayoría de las acciones, en cualquier momento pueden revocar ese acuerdo, por lo cual sería de suma importancia que se tuviera especial cuidado en la redacción de dicho acuerdo y que la empresa tenga suficiente buena voluntad de firmarlo, para que el mismo incluya una cláusula de rescisión o revocatoria que sea beneficiosa para el Estado, cuestión que los accionistas mayoritarios no vean tan fácil desmejorar o deshacer las ventajas que en virtud de dicho acuerdo de accionistas pudiera obtener el Estado; énfasis es importante contar con una redacción que garantice que el acuerdo tenga una fórmula de salida que económicamente compense lo que el Estado dejaría de percibir.

NAV: Tiene la palabra el director De La Lastra.

JDLL: Min 1:23.47 1:26.06 (inaudible)

NAV: Tiene la palabra el Ministro Rojas.

JARP: Conuerdo completamente con la opinión del Señor Idelfonso y también del director De La Lastra, yo creo que al final de día es eso el giro de negocio. Es todo lo que tenga ver con contenedores a granel con RO-RO con todo, pero de lo que no es el giro de negocio que no hay un costo es un pastrue, 1 y 2 lo que dijo la licenciada concuerdo, nosotros estamos en una minoría del 10%. Yo creo que por eso también importante hacer eso check holder agreement que pudiera ser parte de lo que se acuerda para poder proteger una posición de minoría, pero si hay algún momento en el cual nosotros podamos parar firme y poder no cambiar la reglas del juego anterior pero escribir unas, hacer unas modificaciones para las reglas del juego a futuro es ahora. Después no vamos a tener la oportunidad, la oportunidad la tenemos ahora y esto pudiera ser escrito de manera que podamos ver cual pudiera ser la escritura que se le da a través de la resolución que permita ese movimiento al equipo negociador. Nosotros no nos estamos metiendo en la operación del puerto, estamos en los restos que quedaron afuera que no tienen nada que ver con la seguridad jurídica del puerto y que sabemos que por muchos años estuvieron dejados, yo creo que resolverlos con la plata es lo más simple y quien quita que pudiera haber que no necesariamente por lo que ya está es eso, pero por las cosas a futuro de repente no tiene que ser el 100% puede ser 80-20,



algo para que ellos también tengan la motivación de no dejar esos terrenos tirados pero también o se les pone X cantidad de años para desarrollarlos y que ellos se lleven el 20% de las cosas nuevas pero tienen X cantidad de tiempo, sino el socio mayoritario le cede al socio minoritario, la concesión de esa área pero nosotros al final del día esto es como un centro comercial, es un tema de tráfico y nosotros tenemos el tráfico del Canal natural y están esos terrenos ahí y no están siendo utilizados por el beneficio del país, entonces no se puede dejar acaparado por 25 años más. Ya lo acapararon por 25, no lo pueden acaparar por 25 años más, porque serían 50 años de acaparamiento sin tener una función que fuerce poder desarrollarlos de manera debida. Gracias a Dios en el proyecto de Telfer va también con eso, ese fue un billete de 100 que encontraron que no tenían idea cuando firmaron eso, que no lo usábamos para nada y que tuvo que llegar alguien a decirle, ey! qué tal si yo hago esto y después que alguien vio que meten unos tanques ahí y dice, espérate!, yo puedo hacer una planta. Por eso es que yo creo que no estaríamos haciendo ningún daño desde el punto de vista de seguridad jurídica. Al revés, esto le podría servir a ellos para salvar cara ante la ciudadanía. Yo creo que esto no es algo que ni siquiera se tendría que acordar. Se pondrían las T y los puntos a la i y dar la flexibilidad en ese acuerdo de accionistas donde van a determinarse las reglas del juego de las tarifas y no tarifas, se llegue a un acuerdo para el manejo de los terrenos no asociados con los puertos y ahí se determinará en esa negociación si es cash o no cash. Al final del día, nunca tenemos que mencionar la palabra polígonos, cedemos contrato, cedemos dinero, nos cedemos derechos y así salimos todos y hay una gran recompensa que la gente dice que al pueblo panameño le gustaría, gracias señor presidente.

NAV: Muchas gracias, siguiente punto

AMR lee el siguiente punto

II. Intervención de la Autoridad Marítima de Panamá.

NAV: Solicitamos cortesía de sala para la Ingeniera Flor Pitty, los que no estén a favor que levanten la mano. Aprobada. Tiene la palabra la Ingeniera Flor Pitty.

FP: Como comentaba el Licenciado Almengor, queremos avanzar rápido. Si creo que es importante conocer un poco de la historia una vez que sale este contrato. Como ustedes saben este contrato se inicio en 1998 (inaudible), se da la firma del contrato ley y fue para la construcción, administración, desarrollo de las terminales portuarias, roro a pasajeros, carga a granel en los puertos de Balboa y Cristóbal. Una vez se da la firma de este contrato en 1998, recuerden que fue uno de los temas que se hicieron preguntas creo que el jueves, se dio la firma del contrato ley del ferrocarril donde PPC renuncia a todos los derechos sobre las 25 hectáreas. Estas eran 25 hectáreas que correspondían a 22 hectáreas en Balboa y 3 hectáreas en Cristóbal, en consecuencia esto le da derecho a 5 hectáreas adicionales que lo vamos a ver posteriormente en un plano y en está autoriza el relleno de 18 hectáreas y que se le otorga 40 millones de dividendos variables para el terreno y dentro de estas tenemos 2 adendas (inaudible) básicamente es



que todas las terminales en movimiento de contenedores tuvieran el mismo esquema. Como esta es una resolución, no llegaba al nivel de una ley y por ende fue demandada y pasaba a la Corte y posteriormente quedaba sin efecto, en el 2002 el movimiento de contenedores en ese entonces era de 6 balboas, posteriormente a solicitud de Panamá Ports en el 2005, se suscribe la adenda que está en su cuadernillo y en esta se establece una contratación de 102 millones de dólares por el pago de todas las infraestructuras y se establecen entonces las tarifas del movimiento de contenedores en esa época en 9 dólares de igual forma establecemos otras tarifas entendiéndose esto también se les pidió, se estableció la inversión de mil millones de dólares de lo que vamos a ver cómo debía llevarse a cabo con Panamá Ports en la adenda número uno y la adenda número dos también establecía que el Estado debía realizar una revisión. Esta revisión se dio en la adenda número dos del 2010 el movimiento de 9 dólares a 12 balboas. En esta modificación o en esta revisión de la tarifa de los contenedores se hizo a través de una adenda y esta adenda se hizo a los tres contratos ley del 2010 y básicamente el régimen laboral y básicamente en el 2012, cambia lo que es el régimen de los puertos y se establece a través en el Código de Trabajo y el Ministerio de Trabajo y nos ayudó que nos encontramos a regirse de los 25 años esto es un poco para mostrarle porque se que es parte de la pregunta lo rojo en este caso Balboa, son 23 hectáreas que está a la izquierda, a la derecha está el astillero que si fue segregada al anexo 1 del contrato ley de ese año y lo azul es lo que se le dio a cambio que fueron las 5 hectáreas que establece la ley de dicho artículo del contrato

Entonces pasando un poco a lo que es propiamente la cláusula del contrato que consideramos importantes, yo creo que la mayoría de los que tienen el cuadernillo creo q le salió un poco remarcado un poco clarito, tratamos de mostrarle los conceptos más importantes del contrato entre ellas las concesiones retenidas las concesiones retenidas eran las que les había otorgado el Estado que se mantenían vigente a pesar que ya había entrado en vigencia el contrato de ley que es más o menos lo que se conversaba el Ministro Rojas que era una parte que....

Min1:49:20: (inaudible)

EL PRESIDENTE, a.i

LA SECRETARIA, a.i.

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

(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.