AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ
SECRETARÍA GENERAL
PANAMÁ

ORDEN DEL DÍA
SESIÓN PERMANENTE
REUNIÓN ORDINARIA No.008-2021
Junta Directiva
27 de mayo de 2021 / 31 de mayo de 21 / 23 de junio

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 al Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá para que realice todos los trámites legales correspondientes para la Cancelación Administrativa del Contrato de Concesión No. A-2017-12 de 17 de mayo de 2013, firmado con la sociedad Panamá Canal Colón Port, Inc., aprobado mediante la Ley No. 43 de 18 de junio de 2013, debido a los incumplimientos detectados por la Dirección de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, los cuales fueron Auditados por la Contraloría General de la República mediante orden de auditoria consignada en la Resolución No.233-2021/DINAG de 12 de febrero de 2021. (DGPIMA – OAL)**

IV. **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 de la Contraloría General de la República. (solo si es requerido por los Directores)**
- **Intervención de la Ministerio de Economía y Finanzas. (solo si es requerido por los Directores)**
- **Intervención de la Autoridad Marítima de Panamá. (solo si es requerido por los Directores)**

V. **Varios**
- **Lo que Propongan los Directores.**

VI. **Cierre de la Sesión**

REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA

ACTA No. 008-2021

23 de Junio de 2021

En la Ciudad de Panamá, siendo las 11:30 pm, del veintitrés (23) de junio de dos mil veintiuno (2021), se dio reinicio a la Reunión Ordinaria de la Junta Directiva No. 008-2021, que ha estado en sesión permanente desde el veintisiete (27) y treinta y uno (31) 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:

Carlos García Molino (CGM)	Viceministro de la Presidencia
Jorge Luis Almengor (JLA)	Viceministro de Finanzas
Patricia Velasquez (PV)	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
Elvia Bustavino (EB)	Secretaria General de la Autoridad Marítima de Panamá

POR LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA:

Gerardo Solis (GS)	Contralor 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
David Anguizola (DA)	Director de Finanzas

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

I. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM.

El señor Secretario de la Junta Directiva, Noriel Arauz, 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 J.D., por la cual se autoriza al Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá para que realice todos los trámites legales correspondientes para la Cancelación Administrativa del Contrato de Concesión N° A-2017-12 de 17 de mayo de 2013, firmado con la sociedad Panamá Canal Colón Port, Inc., aprobado mediante la Ley N° 43 de 18 de junio de 2013, debido a los incumplimientos detectados por la Dirección de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, los cuales fueron Auditados por la contraloría general de la Republica mediante orden de auditoria

consignada en la Resolución N° 233-2021/DINAG de 12 de febrero de 2021. (DGPIMA – OAL)

NAV: Solicitamos cortesía de sala para la Licenciada Flor Pitty, Directora General de Puerto.

CGM: Sometemos a consideración de la Junta Directiva la solicitud de la cortesía de sala presentada por el secretario. Ha sido aprobada.

NAV: Tiene la Palabra la Ingeniera Flor Pitty.

FP: Hola muy buenos días señores directores voy a proceder a abrir la presentación, ¿no sé si prefieren que les explique desde acá o vaya al pódium? Al pódium!
Panamá Colon Container Ports, para hacer un poco de conocimiento este contrato es el N° A-217 de 17 de mayo de 2013, aprobado mediante la ley 43 del 18 de junio del 2013, consistió en el desarrollo, construcción, operación, administración y dirección de una terminal del manejo de contenedores, carga general en la Isla Margarita, Corregimiento De Cristóbal, distrito de la provincia de Colón. Dentro de las principales cláusulas de este contrato de concesiones pues mantenía un canon y una tarifa de 0.09 centavos por metro cuadrado de fondo de mar con un incremento cada cinco años un pago mensual durante el primer año de 24 mil balboas 642 con 92, un canon fijo al término del contrato de 9 millones 774 mil 38 con 28 y las tarifas por movimiento e impuesto sobre la renta, muellaje, fondeo, faros y boyas que son estándar para el resto de las terminales de contenedores. Este contrato viene con una duración de 20 años con cláusulas de prórrogas si cumplía con el contrato pues tiene como todo contrato la cláusula de los derechos de la empresa obligaciones como la fianza de cumplimiento, la responsabilidad civil, fianza de cumplimiento de inversión está establecida pues en tres fases dentro del primer cronograma que está en el expediente, póliza de incendio y póliza contra derrame; bueno las clausulas establecen las obligaciones propias del Estado, las exoneraciones fiscales, se establecía también una contratación de 800 empleados al inicio de la construcción y 1000 empleados permanentes durante la operación de la terminal en aspectos relacionados al medio ambiente. Tenía el seguimiento al estudio de impacto ambiental y a las fianzas contra derrame. En cuanto a las clausulas más relevantes también tiene cláusulas de arbitraje, tiene cláusulas que permiten la modificación del contrato, las cláusulas de terminación de contrato y las cláusulas de terminación de contrato por la empresa dentro de la terminación del contrato por el Estado, pues la razones obviamente se incumplen el contrato por fuerza mayor o caso fortuito si los incumplimientos pueden ser remediados, el contrato establece 60 días para subsanar falta injustificada o incumplimiento sustancial se debe notificar por escrito, las causales de terminación por fuerza mayor o caso fortuito sin penalidad a la empresa si persiste por no menos de 30 días calendarios casos fortuitos entre las demás causales propias de las terminaciones. Bueno, lástima que tengamos esto aquí en blanco y negro pero para que tengan una idea de en qué consistía este contrato, este es el rompe olas de la entrada de bahía manzanillo básicamente las 16

hectáreas correspondían de fondo de mar a un relleno que es esta área de acá y estaba colindante a fincas privadas tituladas por parte de unos de los propietarios del proyecto. Posteriormente esto fue modificado por temas de controversia junto con CCT, las áreas rojas fueron las que intentaron adendar para ser remplazadas por la áreas verdes. Osea, del fondo de mar de esta área hacia el fondo de mar hacia esta otra área y continuar con el relleno que está justo al lado del rompe olas de la bahía manzanillo.

Existieron diferentes comunicaciones. Este es un contrato, que ingresó con una solicitud de adenda, sin embargo esta solicitud de adenda nunca fue formalizada porque nunca terminaron de aportar la informacion necesaria para dicha adenda.

Nosotros iniciamos las comunicaciones el 5 de agosto de 2019 en el cual informamos que debían presentar un cronograma de inversión actualizado y corregido obviamente en temas de tiempos en temas de los polígonos que ellos solicitaban cambiar, ellos respondieron solicitando el derecho de suspensión de pago temporal derivado de la concesión, posteriormente el 24 de junio de 2019 se les notifica a la sociedad que mantenía saldo pendiente con la institución en concepto de concesión ellos hacen un recuento de los tramites en solicitud y su modificación y todas la notas que hemos intercambiado en virtud tanto de las pólizas que estaban en incumplimiento de los montos que adeudaban a la institución y propiamente la formalización de la adenda del contrato, se dio una revisión de la inversión por parte de la *AMP* el 29 de mayo de 2015 tenemos informes de seguimiento el 16 de junio de 2016, en mayo 2015, 17 de julio de 2018, 10 de agosto de 2018 y el 12 de febrero de 2019; bueno como les presento siempre en los casos puntuales del contrato les hacemos un llamado detallado a cada una de las cláusulas y establecemos si cumple o no cumple y si no cumple le hacemos las observaciones, en el tema de desarrollar, construir y operar propiamente el objeto de contrato aún no se ha concluido con la construcción de la terminal de contenedores, la empresa tuvo que modificar el diseño por el tema de la empresa colindante y la adenda nunca se formalizó, las áreas concesionadas no cumple la empresa solicitó modificaciones del área el 8 de septiembre de 2017 la cual no se ha perfeccionado por falta de la información y la deuda que mantiene con la institución porque para obviamente hacer todo el trámite de la adenda necesitan estar paz y salvo con la institución, la fianza de cumplimiento pues cumple, ellos estuvieron con fianzas vencidas sin embargo las actualizaron y actualmente se mantienen vigente hasta el 13 de noviembre de 2021. La fianza de inversión actualmente vigente hasta el 16 de noviembre de 2021, las pólizas tiene pólizas pendientes y tiene pólizas vencidas por lo menos está del 13 de enero del 2021 y póliza contra derrame pues también vencida. En las fases podemos después de la revisión del departamento de ingeniería mantiene la fase uno un atraso de 2 años, en la fase dos atrasado desde el 2019 y en la fase tres vence en agosto del 2021 ósea que mantiene dos fases en atraso, mantiene una deuda actualmente por 800 mil balboas sobre este contrato. Clausula novena iniciar y llevar adelante los trabajos de construcción lateral de contenedores inmediatamente cuando entra en vigencia la ley que apruebe el presente contrato no se cumplió con el tiempo pactado en el contrato, la cláusula novena desarrollar,

construir en el tiempo pactado en la concesión los muelles que cumplan con la naturaleza la concesión otorgada no se cumplió con el tiempo pactado en el contrato, construir una servidumbre para uso público y privado que permita el acceso al área concesionada y los polígonos colindantes, el área objeto de esta concesión así como también el rompe olas no se cumplió con el tiempo pactado en el contrato, como le digo el acceso se da a traves de fincas privadas actualmente y la cláusula duodécima la empresa se compromete a generar una etapa de construcción en los proyectos no menos de 800 empleos directos a ciudadanos panameños en la etapa de operación del proyecto según la informacion proporcionada la empresa solo ha contratado a 155 trabajadores en los avances que mantienen se le envió una nota solicitando el desglose de los contratistas que participaron en la construcción; sin embargo esa informacion nunca fue presentada por la empresa y bueno finalmente la Contraloría General de la República realizó auditoria propia del expediente, se hicieron inspecciones de manera conjunta y bueno sacó el resultado del incumplimiento propiamente del contrato.

Muchas gracias. Cualquier pregunta estamos a la orden.

JRP: ¿El compromiso de inversión total era por cuánto?

FP: Creo que eran 600 millones

JRP: llevaba el 15%

FP: Correcto, que corresponde solo al relleno.

JDLL: Una pregunta Flor, en qué fecha iniciaron ellos las operaciones físicamente la construcción del puerto?

FP: De la construcción per se, bueno ellos, su contrato estuvo refrendado desde el 2013 debieron haber iniciado la construcción desde el 2013. Sé que hubo uno que otro movimiento del relleno, sin embargo formalmente de la obra como tal 2016.

JDLL: Cinco años van, yo si me lo permiten voy a exponer algo que es típicamente de lo que ha pasado en este país. Personas o grupos adquieren un X proyecto sabiendo que no contaban con el negocio apropiado; sin embargo lo tiran ahí como dicen vamos a ponerlo ahí debajo del escritorio y realmente no tenían ninguna intención de llevarlo a cabo y simplemente lo guardan en la gaveta para el momento en que salga un mejor postor y vendérselo. Eso es típicamente lo que ha pasado en este proyecto, si han tenido cinco años bueno, por supuesto van a decir que es que todo un año tuvimos en pandemia, sí, pero el sector marítimo estuvo trabajando y al 100%. Entonces no puedes aducir que no pudiste completar una obra porque ya tienes un año un año y medio en contra tuya y la verdad aquí tenemos que estar claros que así como hay obligaciones definitivamente hay derecho, no hay duda, sin embargo la obligación de este proyecto de estos concesionarios era seguir exactamente lo que se les dio y a mí

en lo personal yo votaría totalmente de excluirlos a ellos de este proyecto de esta obra, porque simplemente se ve que no han cumplido, tan sencillo como eso, pueden decir lo que quieran pero la triste realidad es que no han cumplido, esa es la opinión a la que yo me limito, gracias.

FP: Si en esa medida pues nosotros ahora con los temas de concesión pedimos dentro de los requisitos modelos financieros, temas que evidencien efectivamente lo que la empresa que va ejecutar para que se subsane un poco ese motivo de situaciones para con estas empresas y muchas de las respuestas de las notas que nos dieron fueron esas, que se justifican en la pandemia y justamente fue que el incumplimiento fue de antes de pandemia.

CGM: Viceministro Almengor

JLA: Gracias Presidente, mis disculpas por el retraso es que estaba cerrando una reunión de IPACOOP, en la cual presido así que tengo yo que quedarme hasta el final. En este caso en particular me gustaría, no sé si la directora de puerto o el administrador que nos confirmen cuáles son las condiciones económicas para el Estado de la terminación de esta concesión, entendiendo que debe haber una fianza y probablemente alguna clausula punitiva en el cumplimiento de las obligaciones que hay en el contrato y adicionalmente saber si en el tiempo que se otorgó la concesión hubo sanciones o multas recurrentes en este tema. No se si nos pueden explicar un poco sobre eso Flor.

FP: Si bueno empiezo desde la última pregunta. Dentro de lo que he visto en el expediente, no he visto ninguna sanción ni multa. Milagros, no sé si me confirmas, no habido, no?... No ha habido sanciones y multas. En cuanto a la condición económica, mantenemos las fianzas vigentes, las de cumplimiento y las de inversión así que yo creo que uno de los pasos es que nos autorice ejecutar estos hechos de fianzas y que obviamente el otro impacto es que venimos desde que no finalizó la obra y que obviamente no vamos a recibir el Canon propiamente que a la fecha debimos haber estado recibiendo pero si mantenemos las fianzas vigentes.

JLA: Gracias, y una pregunta de seguimiento, una vez cancelada la concesión, esta área la pretendemos utilizar como objeto de licitación o hay algún interés de otro ente privado en desarrollarla?

FP: Pues actualmente no hemos recibido ningún interés propiamente. Yo creo que vamos a tener que licitarla a nivel internacional pero previo a eso deberíamos ver el tema de acceso. Como les comenté, este relleno está rodeado de fincas privadas tituladas. Conversando con la Licenciada Milagros me dice que existe una posibilidad de establecer una servidumbre para poder tener acceso a ésta o ya sea continuar el relleno hasta cct y negociar con cct algún tipo de ingreso a través de esta otra instalación. Son diferentes opciones que hay que evaluar.

JLA: Gracias.

JDR: Una pregunta, ellos nos están dejando un fondo de mar utilizable? Porque entiendo que para este proyecto hicieron diferentes remociones de naves en naufragio, porque entiendo, no me consta, pero hicieron un área de sacrificio de todos estos naufragios donde unos habían que sacarlos en pedazos por el tiempo que tenían de estar ahí. Entonces yo quiero saber si eso afectará una posible concesión futura de esta área.

FP: No, no creo si hay áreas marítimas utilizables tanto sitio de atraqué como el área del canal de acceso.

JDLL: Hay un canal establecido que no se requiere inversión por parte del Estado ni nada.

FP: Exacto no tendría que hacer inversión para dragado pero sí tendría que hacer inversión en cuanto a la ayuda de la navegación porque eso sería una bifurcación del canal principal.

CGM: Dr. Rojas,

JARP: Si entiendo correctamente este proyecto tiene casi tres años de estar parada la construcción.

FP: Correcto.

JARP: Y hoy por hoy tenemos entonces las fianzas vigentes.

FP: Correcto

JARP: Es importante no dejar que esas fianzas se venzan, digo mientras se va viendo... hay un tema que dijo el presidente del CONEP el Licenciado Julio De La Lastra que es muy importante que es poder buscar la mejor utilización de estos activos que además entiendo, según informe de Contraloría había ya más de un 85% de incumplimientos adicionales. Así que eso serían algunos temas, uno la maximización de ese activo una vez se tenga y dos no dejar vencer esa fianza, pero sin lugar a duda después de tres años de estar parados no hay ningún argumento que sea válido y pudiera ser un proyecto importante desde el punto de vista de la recuperación económica y si para llegar hay que ver el tema de una servidumbre o algún tipo de expropiación privada es importante tener esa coordinación interinstitucional porque no podemos dejar que un activo como ese quede secuestrado.

CGM: Sí, conversaba con el señor Contralor acá sobre el tema de la fianza y es muy importante que quede establecido y claro que gracias a la intervención de la auditoría de la Contraloría fue posible la reactivación de la fianza que tengo entendido estaban vencidas y es muy importante porque es responsabilidad de la entidad darle seguimiento al vencimiento de la fianza así que para los efectos

futuros y además tomemos en consideración igualmente que este tipo de concesiones no puedan participar las personas que ha incumplido. Yo creo que eso sería interesante que eso quedara en plasmado. Ofrezco la palabra sino para que pasemos al tema de la votación, Dr. Almengor.

JLA: Gracias, sobre ese punto es importante que la administración haga un análisis de la ley de concesiones y de lo que se permite en los reglamentos de concesiones portuarias de la ley de contrataciones públicas para ver en qué medidas podemos limitar a que esas empresas participen por lo menos como Administración deberíamos llevar un registro de aquellas empresas que ha tenido concesiones otorgadas que se han incumplido y se han cancelado, para tomarlo como base para una discusión en esa línea. Por eso es importante documentarlo acá administrativamente.

FP: No sé si recuerdan en algunas juntas directivas atrás, pues conversamos y le presentamos lo que sería el borrador de estudio para la evaluación de los que son los requisitos de los canones de concesión. Dentro de ese estudio lo que buscamos es eso, uno poner requisitos obviamente más reales a la situación para evitar que este tipo de empresa obtengan concesiones con el Estado y dos pues poder contar con una modificación en la resolución 010 que es el reglamento de concesiones, como comenta el Licenciado Almengor de igual forma como parte de las subsanaciones y recomendaciones presentadas por la Contraloría General de la República nosotros ya iniciamos el proceso de actualización de los procedimientos porque adicional a los temas de las pólizas también encontramos incongruencias en los informes de ingeniería en cuanto al tema de los rellenos que debían estar en el expediente, así que por esa parte actualizamos nuestro sistema de procedimientos internos .

CGM: Si, no hay otra intervención entonces. Dr. Rojas

JARP: Gracias sr. Presidente quería ver dentro de esta resolución donde pudiéramos dejar plasmado lo que aportaba usted presidente referente al informe de contraloría y que ese a su vez hizo en esa fianza, o sea en este documento o sería…

CGM: en el mismo

JARP: ok Perfecto.

CGM: Ofrecemos la palabra, pues pasamos a la votación, para autorizar al Administrador de la AMP para que realice todos los trámites legales correspondientes para la cancelación administrativa contrato de concesión N° A-217-12 del 17 de mayo de 2013 firmado con la sociedad panameña CC Ports Inc. aprobado mediante la ley 43 de 18 de junio de 2013 debido a los incumplimientos detectados por la Dirección de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares los cuales fueron auditados por la Contraloría General de la República. ¿Los que estén de acuerdo? Unánime la decisión a favor de la cancelación.

Tiene la palabra el señor Contralor.

GS: Gracias sr. Presidente de la Junta Directiva, Secretario General, Ministros, miembros de la directiva, este aúdito ha servido para esto. Es parte de la política de la Contraloría velar por que los concesionarios particularmente en este caso de la Autoridad Marítima de Panamá, pero en general de todos los concesionarios cumplan con sus obligaciones tal cual han sido pactadas en sus contratos de concesión y nosotros iniciamos una labor de auditar varios puertos. Vamos a continuar con otros puertos y creo que el mensaje que ustedes han mandado al aprobar esta resolución autorizando al director de la Autoridad Marítima a hacer todo el trámite y hacer la conclusión de la cancelación de esta concesión envía un mensaje claro y contundente al país y al sector marítimo internacional de que vamos a estar como país, vamos a estar velando porque se cumplan los derechos que se adquiere en el país con las obligaciones que se requiere del contratista y el que no cumpla entonces se atenga a las consecuencias como corresponda.

NAV: Como siguiente punto queríamos pedirle la autorización para agregar un punto en la agenda del día a la junta directiva para poder leer la correspondencia del día.

CGM: Directores que estén de acuerdo.

JLA: Señor presidente un comentario no sé si lo comentaron antes de mi llegada pero tomando en cuenta que este es una sesión permanente de la reunión ordinaria N° 008 del 2021 que comenzó el 27 de mayo, continuó el 31 de mayo y hoy se pretende concluir el 23 de junio, ya nosotros teníamos una agenda que fue originalmente manejada, entonces yo iba a recomendar inclusive que el punto anterior se incluyera como nuevo punto así como el nuevo punto que está solicitando el Administrador que se incluya en la agenda original de la orden del día porque tendríamos que modificar esa para poder tratar y discutir esto solamente para que quede constancia de la alteración de la agenda y del orden del día incluya lectura de correspondencia dentro de ese punto y este punto tres de la cancelación que se acaba de dar como nuevo punto de la agenda como la reunión que inicio el 27 de mayo.

NAV: Entonces solicitamos a la junta directiva muy amablemente agregar dos puntos a la agenda original del día 27 de mayo de 2021, que sería el punto de autorizar al administrador iniciar los trámites legales para el tema de Panamá Canal Colon Ports y como siguiente punto adicional la lectura de la correspondencia.

CGM: Lo único que me hace el señor Contralor una observación, para qué día fue recibido el informe de auditoría de PCCP.

NAV: ¿Flor? ¿Cuándo recibimos lo de PCCP?

CGM: Si porque se ajusta, dice el Contralor, sugiere adecuarse en base al informe y no se haga mención, sino que fue reforzado.

NAV: ok estás claro, Raul.

RG: Buenos días señores directores, Presidente gracias. Bueno como en las sesiones anteriores de la junta directiva, el presidente Royo se declaró impedido por participar en dicha reunión entonces vamos a tocar el siguiente tema. Esta junta directiva decidió acoger el impedimento del mismo y tenemos una nota que él envió a esta junta directiva que pasamos a leer.

Distinguidos señores, tengo a bien informarle que luego de que el Ministro de Asuntos del Canal me informara de su decisión de recusarse de participar en las reuniones de junta directiva de la Autoridad Marítima de Panamá en la que se decidirá sobre la posible prórroga de la concesión portuaria de las terminales de Balboa y Cristóbal, he evaluado cuidadosamente la conveniencia de mi participación como suplente del Ministro en las reuniones de la junta directiva de la Autoridad Marítima de Panamá tal cual lo establece la ley. En este sentido, existen conflictos de intereses entre el Canal de Panamá y la AMP en lo que respecta al uso de ciertos activos del Canal de Panamá, los cuales son de conocimiento del Administrador de dicha entidad, lo que me impide participar en dicha reuniones. Aprovecho la oportunidad para reiterarle las seguridades de mis distinguidas consideraciones y aprecio. Respetuosamente, Ricaurte Vázquez, Administrador del Canal de Panamá.

Con esto pues, tampoco lo tendremos como miembro de la Junta Directiva y presenta sus excusas.

Siguiente correspondencia.

Señores miembros de la Junta Directiva de la Autoridad Marítima, por este medio le adjuntamos un comunicado a la nación que la Asociación firmante abajo han difundido al país en el día de hoy, de manera tal que el mismo sea leído en la Sesión Permanente que celebra la junta directiva sobre el contrato N°5 de Panamá Port y Panamá Canal Realway. Nuestras organizaciones están a su disposición para sustentar todos los puntos contenidos que están en el comunicado adjunto y están los firmantes.

Comunicado a la nación

La asociación de vecinos de la ciudad de jardines de Diablo Heights, Corregimiento de Ancón, han respaldado a los trabajadores de la comunidad ambientalista panameña, denunciando cómo nuestro patrimonio portuario está siendo prebendas y negociaciones oscuras por parte de políticos y empresarios extranjeros con el fin de beneficiarse de los bienes de todos los panameños. El sistema está contaminado y está corrupto, lo cual no permite la distribución de riquezas por lo cual destacamos que somos un país en los peores niveles de

equidad del planeta. Todos los días amanecemos con noticias de grandes negociados que de una u otra forma afectan a cada panameño, ya sea en el campo, en la comarca o las ciudades como son ríos hídricos, minerías, canal de Panamá, puertos entre otros, en donde nuestra posición geográfica aumenta con valor del negocio por la conectividad del comercio internacional gracias a las inversiones megas millonarias de la ampliación del canal que todos pagamos y que hoy a espalda de todos los panameños el gobierno de turno pretende continuar negociar los contratos leoninos como el contrato ley 5 del 5 de enero de 1997 entre Panamá y PPC incluyendo sus adendas. Hemos presentado acciones legales como una denuncia criminal en la Procuraduría de la Nación en contra de PPC una demanda civil en contra de PPC por el incumplimiento en los estudios de impacto ambiental del puerto, lo cual es un delito penal que a pesar de estar admitida, misteriosamente aún no se les ha notificado a pesar de nuestra insistencia presentado pruebas múltiples de incumplimiento del contrato ley y estudios de impacto ambiental en todas sus fases por parte de PPC a quien a pesar de ello reclama al Estado las cesiones gratuitas de espacio entre Corozal Este. En cuanto a Corozal Este a los 20 años no ha cumplido con lo pactado en los contratos por la cual en el 2015 solicitamos a la Asamblea Nacional realizar una auditoría a este contrato y el resto de concesiones portuarias, PSA, Manzanillo Ports, etc., para demostrar el pésimo servicio que representan estas concesiones, destrucción al ambiente, empleos mal pagados, pésimas condiciones laborales, muertes y accidentes a los trabajadores como el trabajador Reynaldo Cedeño que falleció por culpa de PCC y la corrupción y tráfico de influencia entre los allegados al gobierno de turno. Es una vergüenza nacional e insulto a todos los panameños que el Estado y sus gobernantes continúen con esta infame práctica de concesiones mineras y otras de nuestros recursos nacionales exonerando el pago de todos los impuesto y que en pago de una ínfima concesión logren acceder a que generen miles y millones de dólares reteniendo aun la que corresponde por ley al Estado percibir so pretexto de inversión por mejora e infraestructura de la concesiones otorgadas para eso no es una concesión. El Estado panameño en 23.5 años según la Contraloría recibió 8 millones de PCC ni siquiera el correspondiente a participación accionaria de la concesión ya que la participación unilateral Panamá Ports decidió mantener 909 millones de dólares. Es importante leer el informe de auditoría de la contraloría publicado el 4 de febrero del 2020 que cubre el periodo del 16 de enero de 1997 al 30 de junio del 2020. Transcurridos 23 años con 5 meses este panorama tétrico no incluye la exoneración por equiparación de impuesto otorgada a PPC por el gobierno de Mireya Moscoso, en donde el Estado dejó de percibir cerca de mil millones de dólares en materia de impuesto. Requerimos una política de desarrollo que respete a la nación, sus ciudadanos como lo tienen Europa, Brasil, Chile y otros que a pesar de no contar con un canal y su norma establece un pago millonario a estas empresas por el manejo de cada contenedor que ingresa la puerto, con datos bien fiscalizados para lograr el trato de lo acordado de las ganancias. Jamás se deja la voluntad de como aquí de forma descarada PCC se beneficia y queda evidenciado en la auditoria publicada el 4 de febrero de 2020 por la Contraloría General de la República. Por eso hoy rechazamos firmemente y pedimos la cancelación de estas concesiones portuarias minera y otras exigimos

una política de desarrollo que respete la inversión ambiental del país, que garanticen los mejores beneficios para nuestro país así como el respeto del ordenamiento jurídico, por la vida de la nación y los ciudadanos. Dada en la ciudad de Panamá el 3 de junio de 2021, Asociación de Vecinos Jardín Heights, Diablo Heights, Federación de Profesionales de Panamá, Asociación de Comunidades del Área del Canal de Panamá, Asociación de Derecho Ambiental y Asociación Ecológica de Panamá.

Y esta es la correspondencia del día de hoy señor presidente.

CGM: Siguiente punto secretario.

NAV: Siguiente punto:

IV. **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)**.

CGM: Correcto secretarios ofrecemos la palabra

JLA: Señor presidente bueno yo creo que retomando el tema de donde lo dejamos en la última reunión del día 31 de mayo, nosotros teníamos pendiente y así lo habíamos conversado con el Administrador, confirmar algunos puntos adicionales que se habían establecidos en la discusión la junta directiva, como por ejemplo la posibilidad de que el Estado tuviera algún tipo de digamos, de reconocimiento por aquellos terrenos que no están siendo utilizados, con el objeto y el propósito digamos que el principal de la concesión que es portuario, que ese es un tema que si sería bueno saber si hubo algún tipo de actualización y algún tipo de acuerdo adicional con respecto a ello y lo segundo, algún tipo de proyección que la empresa nos haya podido proporcionar en cuanto a los ingresos estimados a recibir en caso que se de la extensión como establece el contrato de manera automática, siempre que se cumplan las condiciones, porque al final del camino el objetivo de todo y creo que los directores aquí estamos muy conscientes de todo ello y en primera instancia es que como Estado nosotros tenemos que mostrar que hay una seguridad jurídica en este país, sobre todo en la situación en que estamos viviendo producto de la pandemia, que obviamente ha mermado en las capacidades de inversión pública y por consiguiente a nosotros como Estado nos obliga a incentivar y fomentar cada vez más la inversión privada en la medida de

lo posible y sostener aquellas inversiones privadas que se dan en el país en esta jurisdicción, tanto inversión local como extranjera y como segundo punto, que creo que también es crucial, haríamos un análisis de aquellas acciones, digamos, por los efectos que pudieran resultar de el no cumplimiento con estas clausulas contractuales que ya nosotros hemos acordado como Estado, que no fue esta administración sino que fueron muchas administraciones anteriores las que llevaron a estos contratos y los acordaron pero que a nosotros nos corresponde cumplir y hacer valer siempre y cuando se den las condiciones, que obvio, eso puede traer algunas connotaciones desde el punto de vista político, de riesgo legal, financiero y que ya lo hemos conversado que a la fecha de hoy pudiera poner en riesgo, inclusive la posibilidad de que aumente la tasa de desocupación a nivel nacional por los empleos directos e indirectos que generan concesiones e inversiones de este tipo, entonces yo creo que si podemos presidente, yo recomendaría como punto inicial que el Administrador tenga un reporte de aquellos avances desde la última reunión a la fecha, que se hayan podido lograr en ese sentido y después, si es necesario obviamente, sí decidir dependiendo de lo que nos convenga fortalecer con alguna intervención que quiera hacer el señor Contralor General de la República o alguno de los otros directores para apoyar esa decisión.

CGM: Adelante.

NAV: Sí, según las instrucciones que hemos recibido por parte del Ejecutivo, que ha sido el ente que ha hecho las negociaciones con la empresa, el Ejecutivo logró negociar con la empresa un monto de por lo menos 7 millones de dólares por año en concepto de dividendos, lo que esto sumaría en un total de 25 años un pago mínimo básico de 175 millones más todos los pagos adicionales es que están haciendo los 150 millones que están aportando al Estado, más el cobro de movimiento de contenedores, más el muellaje, más el anclaje. Eso fue al final lo que se logró que la empresa reconozca, mínimo 7 millones de balboas por año en concepto de dividendos.

JDLL: Hay alguna forma de poner en el tablero cuantificar porque una imagen dice más que mil palabras. Ok, estos son los ingresos que estamos proyectando anualmente, pero también al cabo de los 25 años. Ya comenzamos con este de 7 millones anuales que son obviamente interesantes, pero que al final sería 175 millones en los 25 años. Mira, esas son cifras importantes pero, si hay formas de verlos, que alguien los escriba rapidito o no sé si hay algún tablero o algo donde se pueda establecer o por lo menos que nos digan exactamente qué es lo que vamos a generar en retribución futura, para que eso sea la línea de comunicación cada vez que hay una entrevista o un comentario o inclusive un comunicado de parte de las autoridades competentes, sea la AMP sea la Contraloría. Me explico, si hay forma de hacer eso o algo por el estilo.

NAV: Flor tu puedes ir allá y abrirte un Excel y colocar los 150 que nos van a dar más los 175 de los 25 años más por año. Nosotros estamos, si la memoria no me falla, nosotros estamos recibiendo por parte de ellos cerca de 7 millones de

dólares en concepto de movimiento de contenedores, muellaje. Flor es así o yo me equivoco?, Un poco más.

JLA: Puede ser entre 12 y 13 millones conservadoramente.

NAV: Okay, 13 millones por año por 25 más 150 más 175.

JDR: Si me parece positivo la palabra mínimo el campo hemos sostenido si ellos hicieron la inversión e infraestructura, prácticamente ya todo está hecho. Consecuentemente las utilidades deberían ser mejores para esta compañía así que… pero bueno recuerdo que en la reunión se dijo si se podía hacer un análisis de cuál podría ser esa proyección versus la que tenemos actualmente, que si no me falla la memoria podrían ser 4 millones anuales más o menos.

NAV: Sí, ellos estaban ofreciendo 4 millones de dólares anuales mínimo porque el reporte de la Contraloría decía que ellos ganaban aproximadamente 40 millones de dólares al año y el 10 % nos representaba 4 millones de dólares para el Estado. Ellos están ofreciendo casi el doble en mínimo de lo que arrojaron los números de la auditoria. Entonces actualmente nosotros hemos recibido, si se acepta recibimos los 150 millones de dólares, ya hemos recibido 14 millones de dólares en esta Administración. Ya vamos por 164 más 175 que sean los próximos 25 años más 14 por 25.

JDR: ¿La empresa mostró su anuencia a un acuerdo de accionista?

NAV: Sí, si por eso es el reconocimiento de los 7 millones anuales y aparte, ellos están totalmente anuentes a que nosotros a principios del próximo año podemos dar actualización al cobro de los movimientos de los contenedores según lo establece la misma adenda, así que eso aumentaría como 1 dólar 41 más por cada contenedor a principio de próximo año.

JDR: Como 13 dólares por TEUS

NAV: Claro, como 13 dólares por TEUS, actualmente está en 12.

FP: Señor administrador, Señor presidente, no sé, les propongo si se pudiese hacer esto ya con datos más reales por año mientras se revisa el documento propio de la resolución y así lo pueden tener con gráfica en 15 minutos.

NAV: Okay.

CGM: Bueno, podemos hacer un receso de unos 15 minutos mientras terminan el cuadro.

NAV: Perfecto, así almorzamos.

CGM: Reanudémonos la sesión y cedemos entonces la palabra al señor Contralor de la República.

GS: Muchas gracias señor Presidente de la Junta Directiva, la Contraloría General de la Republica hizo un audito en virtud de su obligación constitucional de velar por el fiel cumplimento de las concesiones y de los ingresos para el Estado. Producto de ese áudito, la Contraloría encontró que Panama Ports Company sí cumple con las obligaciones básicas del contrato, no solamente eso, sino que pudimos hacer un estudio y determinar una serie de beneficios adicionales que recibió el Estado producto de esta contratación. Lo que yo he llamado la revolución portuaria que no había en Panamá, que inicio en la administración de 1994 en el país. El movimiento de TEUS se dio de 1980 a 1994 en 153,000 TEUS máximo, máximo, iniciando con 65,000 estamos hablando un periodo de quince años, así que podemos hacer las matemáticas de cuantos TEUS eran por años. Producto de este contrato con Panama Ports se inicia la revolución portuaria. Nosotros tenemos una proyección que hicieron los economistas y financistas de la Contraloría y podemos decir que el crecimiento en TEUS hubiera sido siguiendo la tendencia de esos quince años, para este año a duras penas un millón de TEUS para que no le quepa duda a nadie de lo que significó este contrato y el impacto positivo en nuestra economía. Hoy día, tenemos de 7 millones de TEUS. De esos 7 millones de TEUS nosotros podemos ver que el sistema portuario ya a la fecha está casi llegando a 8 millones, 7 millones, 7 punto siete, 7 punto ocho, sin embargo la realidad lamentable para Panama Ports es que ellos vienen bajando el movimiento de TEUS, ellos tuvieron puntos pincos en el año 2010 y en el año 2017 en donde manejaron el 61 y 63% de los TEUS del sistema portuario. Eso representó en el mejor de los años 2017 y 2011, 4 millones 200mil TEUS y el año pasado aproximadamente 3 millones, es decir no llegaron al 40% de los TEUS del sistema portuario. Eso es importantísimo porque si a la empresa le va bien, a la economía relacionada al sector marítimo y portuario le va bien, el total de ingresos brutos de la empresa y es importante tenerlo presente porque este contrato, es un contrato que ha sido modificado por voluntad contractual de mutuo acuerdo entre las partes en diferentes momentos. En la primera etapa del funcionamiento del contrato, tal cual como se pactó, obligándose a la empresa a invertir 50 millones en la modernización portuaria y en operar un puerto con una inversión de 50 millones, los números de la empresa estaban en rojo. La empresa no estaba teniendo ganancia y sus ingresos eran 27 millones, 30 millones, 31 millones, aproximadamente con las reglas originales. Luego vino una modificación contractual que se hizo durante la administración que va del 1999 al 2004 y producto de esa modificación contractual los números de la empresa se pusieron en negro, o sea que la empresa necesitaba esa modificación. Miren lo importante que es tener presente que la empresa necesitaba esa modificación para poder sostener su operación. Lo que pasa es que la forma de la modificación contractual no fue legal, la fórmula que usaron, fue de mutuo consentimiento entre las partes, pero no fue legal y los ingresos de la empresa aumentaron de 31 millones a 38 millones de 58 millones, 52 millones, 59 millones, 66 millones. Es decir, la empresa salió de números rojos, sin embargo, no había un crecimiento exponencial. Es la Administración que entra en el 2004 al 2009 cuando se logra el

perfeccionamiento de esa voluntad de las partes de forma legal mediante una adenda ley, al contrato y de acuerdo a la voluntad de las partes de ese momento se mantiene la fórmula de calcular los ingresos para el Estado que se había pactado o acordado en el 1999, 2000 en ese periodo. Se mantiene la fórmula de ingresos, es decir se varió la fórmula original y el gobierno de ese momento obtuvo un ingreso superior a cualquier otro ingreso que se hubiera podido tener por años, ciento dos millones de dólares en un solo cheque que el gobierno le logra obtener a la empresa. La certeza jurídica de esa modificación hizo entonces que de 66 millones de dólares de ingresos se sostuvieran hasta el año 2017 en 371 millones de ingresos o sea, ese fue el crecimiento, si lo miramos como una gráfica, el ángulo de crecimiento venía casi chato hasta la revolución. Cuando se da la revolución portuaria empieza a crecer con timidez por pérdidas de la empresa. Cuando se logra la modificación en la Administración que entró en 1999, la gráfica aumenta. Pero cuando se perfecciona de manera legal esa voluntad de las partes, entonces es que se sostiene. Qué se logró en ese momento en esa administración del 2004 al 2009? Que la empresa hiciera una inversión de mil millones de dólares. La obligación original era de cincuenta, se perfecciona la obligación de forma legal y la empresa hace una inversión de mil millones de dólares. Esa inversión de mil millones de dólares es lo que ha permitido ese crecimiento, por diferentes situaciones en la economía mundial. De 371 millones de dólares por año los ingresos de la empresa en el 2019 fueron doscientos sesenta y dos. Eso nos da que los ingresos brutos fueron cuatro mil trescientos cuarenta y cinco millones de dólares, pero es una falacia decir que en el contrato original había pactado el 10% de los ingresos brutos para el Estado, y que corresponde entonces el 10% de cuatro mil trescientos cuarenta y cinco millones de dólares que serían cuatrocientos treinta y cuatro millones para el Estado. Eso es una falacia porque jamás hubiera habido ingresos brutos por cuatro mil trescientos cuarenta y cinco millones de dólares con una inversión de 50 millones y con las reglas pactadas originalmente. Ahí nos tenemos que venir a lo que replantearon los economistas, que las gráficas nos hubiera dicho que al año pasado los ingresos brutos, los movimientos de TEUS hubieran sido un millón no casi ocho, asi que tenemos que dividir entre ocho, los cuatro mil trescientos cuarenta y cinco para decir cuáles hubieran sido los ingresos brutos reales de la empresa. Si nos fuéramos a mantener en esa hipótesis, o sea no podemos utilizar una hipótesis de una fórmula que no existe, para decir que el Estado hubiera recibido cuatrocientos treinta millones dólares de la empresa sosteniendo el porcentaje de ingresos brutos.

Adicional, el análisis de Contraloría encontró que la empresa ha contribuido con mil cuatros ciento diecisiete millones de dólares en remuneraciones a los trabajadores indirectos y directos, ochocientos sesenta y un millón de dólares a empleos formales y quinientos cincuenta y cinco a empleos informales al 2019.

Para un total de aporte a la economía de novecientos noventa y tres millones que muestra el efecto que tiene la producción de PANAMA PORTS COMPANY sobre la producción de todos los sectores y, midiendo con esta cifra la interdependencia con el resto de la economía, el valor agregado generado por la empresa del año

1997 al 2019 es de tres mil doscientos cuarenta y seis millones y sumando el efecto multiplicador como lo indicamos anteriormente es de cuatro mil doscientos treinta y nueve millones de dólares para una aporte combinado del 1997 al 2019 de cinco mil novecientos treinta y cinco millones de dólares entre la inversión que hizo la empresa en los puertos que fue de mil seiscientos noventa y cinco millones, la empresa se obligó originalmente a invertir cincuenta posteriormente a invertir mil millones y finalmente la auditoria de la Contraloría determinó que se invirtieron mil seiscientos noventa y cinco millones más cuatro ciento treinta y siete millones de pagos al Estado más novecientos noventa y tres del efecto de interdependencia de la economía más dos mil ochocientos nueve como valor agregado generado por la empresa, incluyendo los pagos al Estado, dando un total de cinco mil novecientos treinta y cinco millones de dólares a la economía. Eso es lo que ha contribuido este contrato con el Estado.

JDLL: Bueno yo creo que el reporte que el señor Contralor nos ha dado, es muy completo. Indiscutiblemente, el tema de la seguridad jurídica preocupa enormemente, porque si nosotros estamos interesados en promover o atraer o mantener la inversión extranjera directa demostrando seguridad jurídica precisamente es una de las vías, porque no hay nada más cobarde que el capital, y ya ni siquiera hablar del dólar, es el capital, porque nadie va a arriesgar su capital de trabajo en un país donde simple y llanamente las reglas no son respetadas, y lastimosamente como junta directiva obviamente nosotros hemos estado sujetos todos al escrutinio público de personas, que inclusive a mí me encanta el adagio en inglés "Monday morning quarterback" todo el mundo es experto después del Super Bowl del domingo, el lunes todos somos expertos y emitimos opiniones, y me molesta cuando yo he visto personas que estuvieron íntimamente relacionadas con el contrato, no hicieron absolutamente nada cuando estaban precisamente en la Autoridad Marítima o en los diferentes puntos y eso es vergonzoso, porque es el tema de los 5 minutos de fama, a la gente le encanta ser mediáticos y aparecer y decir: y entonces estos son los salvadores ¿no? y yo creo que no debe ser, como sector privado, nosotros obviamente vemos con buenos ojos el tema de honrar un contrato, es un Binding Contract, tú tienes que renovarlos, es las condiciones pactadas en el contrato original, hay observaciones que ahora vamos pasar a mencionar, que sí quisiéramos hacer, pero lo cierto es que vemos un cumplimiento por parte de la empresa en todos los términos pactados, nos guste o no nos guste, es que este es el tema fundamental, ahora a nadie le gusta renovar un contrato porque ¡ah! estas no son las condiciones adecuadas para estos 25 años, bueno mala suerte, así fue que se negoció el contrato, así fue que se aprobó, pero si nosotros perdemos de norte el concepto de seguridad jurídica, vamos a perder mucho más. Yo le tengo pavor a las demandas internacionales en tribunales internacionales porque realmente, no solamente, pagamos lo que teníamos que pagar si no mucho más por el tema de costas y todo lo que esto implica, aparte de la reputación que no tiene precio obviamente, así que yo agradezco que nos hayan ilustrado precisamente con el resultado de este audito que se hizo. Vemos con buenos ojos que se esté poniendo orden en ciertos temas donde controla el tiempo, por ejemplo, la cancelación del otro contrato, lesivo a todas luces y lesivo por el tema de que,

lesivo no es solamente un tema de perder dinero, es simplemente dejar de hacer algo, se convierte en un tema lesivo para el Estado, si un puerto que supuestamente debió haber estado operando, y no está operando, es lesivo para el país, porque el país dejó de recibir un ingreso, entonces, como miembro de la Junta Directiva yo me siento muy cómodo, con la determinación pero vuelvo al tema fundamental, y esa es la comunicación, yo no estoy muy claro cómo funciona el Estado con el tema de comunicación, ya dije que hay un mea culpa de parte del sector privado que también tenemos y adolecemos de esa falla de comunicar, pero el Estado debiese tener bullet points y mandar mensajes y escoger a un champion que hable y diga claramente porqué se está renovando el contrato, cómo se pactó ese contrato, por eso yo solicité respetuosamente que nos dieran cifras, cifras que nos sirvan en un momento dado para nosotros desmenuzar eso ante todo el montón de gente, porque créanmelo, salir de aquí esa es la parte que me molesta, porque todo el país sabía que nosotros estábamos reuniéndonos para esto, y como yo lo comenté anteriormente, la joven Flor, la periodista, Flor Mizrachi, se me olvida el nombre, ella dijo claramente en su chat: "Hoy se está reuniendo la Junta Directiva para aprobar el Contrato", esa no es la forma correcta de decir una noticia. Hoy se está reuniendo la Junta Directiva para evaluar las condiciones de posible renovación o no, de un Contrato. Esa es la forma correcta de redactarlo, y se ve que es lesivo, es ofensivo, tienen un interés muy particular, sin duda, yo lo que si voy a sugerir, no sé si todos estarán conmigo, si piensan que no es correcto, bueno, así sea, pero yo lo que iba a decir es que, sea lo que sea que se decida ahora, no sea comunicado hoy, que no se diga que aquí se aprobó, y hacemos una segunda reunión el día que ustedes quieran, mañana si quieren, o el jueves o el viernes, o el sábado, el domingo, el lunes, lo que sea, y entonces decimos okay se aprueba o no se aprueba lo que sea que se decida, y entonces se comunique ¿por qué? porque eso desarma inmediatamente a toda esa gente que está pensando, que sí es verdad, nosotros veníamos ya con un norte que era aprobar. Aquí no se trata de eso. Me encantó la parte que el señor Contralor dice que la posición y obligación de una Junta Directiva es velar por los mejores intereses del Estado. Eso es exactamente lo que debemos hacer como Junta Directiva, y no se trata de aprobar por aprobar. Vamos!, analicemos! y si de repente son los mejores intereses del Estado, y los mejores intereses del Estado están también en ser demandados internacionalmente porque nos va a costar un mundo salir de eso, aparte de que ahora mismo hay muchísimos países en nuestro entorno, alrededor, que estarían matando por llevarse lo poco que queda, no lo poco, la carga que hay de Panamá, así que ese es un mensaje. Yo no sé si tú quieres tocar el tema de lo que hemos conversado, como sector privado, o me refiero, de diferentes puntos que pudieran ser considerados o incluidos en la Resolución, para evaluar y escuchar de ustedes si de repente vale la pena, si lo consideran correcto, nosotros hemos hecho un análisis profundo de todo esto obviamente, y en principio no sé si Juan Diego, quisieras adelantar un poquito en base a lo que hemos conversado, dar pantallazo, ahí Patricia y yo después podemos elaborar más, si nos lo permiten no, gracias.

JDR: Bueno yo, quisiera, a mí me gusta mucho el termino la "Revolución Portuaria", cómo cambió el país después del modelo de "Puerto Operación

Privada". Hay que decir también, por eso yo hago mucho énfasis en el consumo intermedio, en el servicio intermedio, el crecimiento que llevó el país en general, no solamente en el movimiento de carga, en el trasbordo de carga sino también por ejemplo, en la flota de cabotaje y servicio en las Industrias Marítimas Auxiliares. Todo eso forma parte de esa amalgama y creció en parte por estos puertos. Entonces eso es importante, todas esas cosas hay que ponderarlas. Dicho eso, aquí conversamos en la última junta, nos gustó la figura, creo que al unísono, de un acuerdo de accionistas. Es como una forma rápida, de poder mejorar ciertas condiciones, basado en que, los tiempos son distintos. Esa IMA que en ese momento estaba verde, ahora ya está desarrollada, esas cosas quisiéramos verlas, por ejemplo en inversiones futuras del puerto, que tomen en consideración esa industria que ya existe, y que tenga cierta prelación no... hemos conversado también aquí de que debe existir una política de "hinterland", del desarrollo del hinterland, qué hace el puerto con el desarrollo del hinterland. En ese momento quizás no estábamos poniendo esas cosas sobre la mesa. Hoy día eso hay que incluirlo y en eso la AMP tiene que jugar un rol, un rol de planificador de la estrategia de los puertos. Creo que esos fueron los temas principales que conversamos y de alguna manera meter estas cosas dentro de un acuerdo de accionistas, sin quitar que, pensara yo, el Estado siempre va a tener y la empresa, la prerrogativa de poder modificar condiciones por los canales que sean adecuados, como lo hizo en el pasado. Eso siempre va a poder ocurrir; independientemente de lo que aquí nosotros aprobemos. Entonces yo pienso que nosotros como Junta Directiva o me atrevo a decir por el sector privado, no tenemos ninguna objeción y damos nuestra anuencia al siguiente paso basado en todo lo que ya hemos visto. La Contraloría que ha hecho un audito extenso de este contrato y es un ente auditor y certificador, y nosotros poniendo eso como acuerdo, exacto y bueno, esa es mi intervención sobre lo que quiero decir sobre esto. Ah y sin dejar de un lado también que se entienda que nosotros somos un país con carga de transbordo, un puerto privado de trasbordo, tú lo quieres mantener activo y no tenemos ninguna condición única, sí la tenemos, nuestra posición geográfica, definitivamente que es clave, pero eso no significa que no se puede hacer una operación similar en un país vecino. Eso es algo que nosotros tenemos que cuidar, el modelo de puerto privado es el que funciona en el primer mundo. Eso hay que entenderlo, y esas son las cosas que tampoco escuchas de los expertos afuera que opinan mucho, gracias.

NAV: Sí, yo solo quería solicitarles cortesía de sala para el Director de Finanzas, David Anguizola, que ya nos tiene listo el gráfico de los números que ustedes solicitaron, para ya tener esos valores en...

CGM: Sí, aprobado

DA: Básicamente lo que acaban de pedir ahorita, es hacer un pequeño resumen y una proyección de cuánto sería un ingreso total de lo que estaríamos recibiendo en los próximos 25 años. Pues aquí hicimos una estimación basado en los resultados de los últimos años en movimiento de contenedores, utilizando un crecimiento promedio anual de 1.53 anual. Eso nos arroja, y utilizando también la

tarifa de incremento por movimiento de contenedores que se da cada 5 años, que en este momento tenemos que renovarla, utilizando esto vamos a tener un ingreso en este rubro de B/. 604,000,000.00 estimado, lo que nos da un promedio anual en los 25 años de B/. 24,000,000, para efectos de dividendos pues, utilizamos un mínimo de B/. 7,000,000.00 anuales que nos da B/. 175,000,000. No obstante, con los resultados que ha tenido en términos de utilidades, obtuvimos un crecimiento promedio de esta utilidad de 8.89 que nos parece bastante razonable, lo que da en 25 años unos B/. 249,000,000.00 de dólares, un promedio en términos de dividendo del 10% para el Estado, que nos quedaría en 9.9 millones de dólares y para ser un poco más conservadores, utilizamos la mediana de estos dos números que nos da B/. 212,000,000.00 de dólares obteniendo un total de ingresos a 25 años de B/.816, 000,000.00 de dólares, lo que significaría prácticamente duplicar lo que se ha recibido en este primer período de concesión, lo que hace sentido puesto que el mercado está subiendo y además los niveles de inversión que tiene que hacer la empresa no van a ser iguales a los pasados 25 años.

JDLL: ¿Yo puedo hacer una consulta nada más? ¿Cuál sería la cifra anual aproximada?

DA: B/. 32,000,000.00... Si utilizamos el valor mínimo de B/. 7,000,000.00 de dividendos anuales nos daría B/. 780,000,000.00 - B/. 31,000,000.00 anuales.

CGM: Doctor Rojas, adelante.

JARP: Muchas gracias, mi estimado y querido presidente, compañeros, la verdad que esta tabla está muy buena. No sé si faltaría o no incluirle el tema del valor agregado a la economía o una proyección de la misma, pero definitivamente que esto, tanto los argumentos del punto de vista del fijo y del variable y de ese mínimo anual, que nunca había estado estipulado y que como estábamos hablando, solamente el primer año vamos a estar recibiendo casi la totalidad, al recibir ese mínimo de B/. 7,000,000.00 millones de dólares fijo, casi la totalidad de lo que habíamos recibido en los últimos 23 años, del punto de vista de dividendos, sin tomar en cuenta, todo el otro impacto que muy bien expuso el señor Contralor. Así que yo creo que esta tabla va a ser un tremendo elemento de comunicación, de manera de que como Julio había propuesto hace creo que dos reuniones, hacer esa película completa que debe ser los B/. 445,000,000.00 que hemos recibido, más los B/. 150,000,000.00 de dólares que estamos recibiendo, más un mínimo fijo de B/. 175,000,000.00, y un variable de 600 y pico millones, que totalice por los próximos 25 años 816 millones, entonces esa película entera, a mi juicio es tal vez lo más importante que debemos comunicar.

JDLL: Sí, yo estoy totalmente en línea con lo que comenta el ministro y volvemos al tema fundamental, la comunicación es esencial aquí. Tenemos literalmente a casi todo un país en contra de esta renovación, producto de mentes que tienen un objetivo en común, y no nos llamemos engaños, tienen un objetivo muy personal, pero la única forma de vencer eso es con comunicación efectiva. Decir esto,

exactamente para eso es este cuadro. Enseñarle a la gente, señores, lo que están diciendo es rubbish, eso no sirve, esta es la realidad del tema, y la realidad de los mercados también, tocando el tema de seguridad jurídica, por eso es que no sé si es propicio que ustedes después se reúnan y escojan a un champion que vaya a una emisora o vaya a las redes y comiencen a decir las cosas como son, pero es importante, de verdad que es importante porque estamos fallando en educar y al final no es que te estás defendiendo, estás educando precisamente... pero bueno al margen de eso y no entrar obviamente en descalificativo, yo de lo que sí sugiero, es revisar todo el tema, primera proposición o propuesta fue ésta, no necesariamente salir hoy diciendo ya se instruyó; si no vamos a desviar un poquito la atención o hacer el diffuse, de todas las posibilidades bomba o hecatombe que tenemos para que no se vea como que lo que se dijo que hoy se decidía, no se va a decidir, eso puede ser mañana, puede ser como dije, sábado, domingo, lunes, el día que ustedes quieran pero no hoy, lo segundo cuando aquí hablan de resolver, "Resuelven: primero instruir al Administrador de la Autoridad Marítima", yo sugiero, eliminar esa palabra instruir, nosotros no le estamos dando una instrucción, nosotros número 1, vemos con buenos ojos en base a los elementos planteados de ingresos, egresos, etc.. O potables o aceptables el hecho de que se renueva el contrato por 25 años pero ya la cláusula está y me gustó mucho la explicación del Contralor, porque estamos confundiendo peras y manzanas, esto es un Contrato de 50 años, la gente está pensando que este es un Contrato a 25 años ¡no!, este es un contrato a 50 y ahora lo que nos toca es renovarlo a la segunda fase que es los 25 años adicionales, y eso posiblemente por falta de explicación, no se está entendiendo, ... yo lo que sí sugiero vuelvo y repito cuando hablan de primero instruir más que todo es que la Junta Directiva ve con buenos ojos la renovación y autoriza.....
Sí instruir y ordenar son términos un poquito autoritarios, entonces la Junta Directiva, autoriza, un acuerdo exacto, porque instruir y ordenar suena como que ¡ey! nosotros tomamos esta decisión.

Patricia: La Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, considera que hay mérito suficiente y es viable aprobar y autorizar al Administrador, yo diría considera que no ve objeción en aprobar, esa es la penúltima página, en la parte de abajo, el último párrafo.

JLA: Presidente, si ya vamos a entrar en la discusión, primero un par de temas antes de entrar en la discusión, yo creo que después de la presentación magistral del Contralor no hay nada más que agregar, yo creo que sí es importante dejar claro que uno de los objetivos de todo este análisis comprensivo que se ha hecho del contrato y todos los aportes recibidos era precisamente como el contrato fue siendo modificado en el tiempo, y que originalmente en teoría habían condiciones potenciadas más favorables para el Estado de las que eventualmente hay, porque incluso en teoría, claro, y al final ahí no podemos entrar en una discusión filosófica sobre economía, si deberían o no deberían darse las condiciones para llegar a lo que se debería haber llegado etc... Pero la discusión original en un sistema público político era que estábamos bajo las premisas de un Contrato que era perjuicioso del Estado según se negoció hace 25 años, lo cual no necesariamente

es cierto. Eso también creo que es importante aclararlo. Me parece que tenemos todos los elementos y de hecho esta información era una de las principales para poder ya dar el paso adicional de una decisión aquí en Junta Directiva, y yo creo que es fundamental separar dos cosas: cuánto generó el Contrato durante los primero 25 años, incluyendo la parte de negociación de los B/. 150, 000,000.00, que una gran parte corresponde a un Contrato previo y cuánto generará en función de la porción de los B/. 150, 000,000.00, que son 8 los que quedan hacia delante, más toda la proyección que ya hemos sacado, que a mí en lo personal me da un resultado como de un incremento aproximado entre 31 y 37% dependiendo del escenario que utilicemos, el más moderado y obviamente el medio que también fue establecido, entonces, otro tema que yo creo que es fundamental y crucial para que quede debidamente redactado en la Resolución, es quien hace los aportes, porque una cosa son los aportes por dividendo que realmente nos lo tiene que pagar al Estado PPC, y la otra cosa son los aportes adicionales como por ejemplo, la donación, y eso en teoría le corresponde a HUTCHINSON y no a PPC porque eso puede abrir una discusión de que el Estado está dejando de percibir ingresos potenciales por utilizar recursos que son propios del Estado al 10% que sea, para dar una donación de Responsabilidad Social Empresarial, entonces eso creo que también hay que buscar la manera de que quede claro que es HUTCHINSON PORTS los que están donando por Responsabilidad Social Empresarial, esos B/. 20,000,000.00, para utilizarse en el programa de internet para todos, de lo contrario nosotros como Estado estamos haciendo, prácticamente sacándonos del bolsillo una porción, aunque sea 0.10 centavos de cada dólar para ponerlo en el otro bolsillo, eso creo que hay que plasmarlo bien en la Resolución, aparte que creo es un considerando que habla sobre los aportes, adicionalmente me parece y puede ser que obviamente al momento no tenía la información, cuando hablamos la página 3 en el considerando que va estableciendo, cuánto fueron los aportes que se dieron en cada administración, hay que terminar de circularlo, porque después de que se venció o concluyó la auditoría de contraloría, hemos seguido recibiendo aportes y eso es bueno para esta administración porque esta administración en términos generales, ha recibido más aportes que todas las instituciones anteriores incluyendo la que originalmente inició el Contrato y concluir esa redacción diciendo que durante ese primer periodo se recibieron aportes por un monto total de más o menos 594.9 millones que te dan ahí en ese sentido, y obviamente hay que incluir como un nuevo considerando, la proyección de ingresos estimados hacia 25 años, que según estimaciones de la empresa que han sido de validadas por la Dirección de Puertos y administración y finanzas de la administración marítima de Panamá, se estima como ingresos potenciales en promedio entre tanto y tanto, lo cual representa un incremento potencial de entre 31 y 37% de la generación de ingresos sin perjuicio de que posteriormente las tarifas por ejemplo pueden ser revisadas porque la propia Resolución lo establece, así que con todos esos elementos, yo creo señor Presidente y Directiva, nosotros vamos a tener una Resolución bastante robusta y lo que más me gusta es que es una Resolución que es distinta a una Resolución que no tengo idea cómo se filtró por ahí a los medios, pero que definitivamente no había sido de consideración de esta Junta Directiva, y como último punto en la parte resolutiva, yo sí creo dos cosas puntuales, yo no

creo que la persona indicada para firmar el acuerdo de accionistas con todo respeto no es el director que representa al Estado en Junta Directiva de la empresa, yo creo que debe ser o el Administrador en representación del Estado porque al final el Contrato Ley es entre la empresa y la AMP, así que prácticamente para efectos de la representación de las acciones debería ser el Administrador o a quien el Presidente designe que pudiera ser el Ministro de Economía y Finanzas, como representante de las acciones del Estado en todas las empresas públicas y mixtas. Es un punto importante y lo otro que yo creo que sí deberíamos incluir un nuevo artículo resolutivo para aceptar los B/. 20, 000,000.00 en concepto de donación por Responsabilidad Social Empresarial, que después va a tener que suscribir un acuerdo de donación separado, no sé cómo lo ve el Contralor, yo lo veo de esa manera y la verdad es que me parece que es un tema que hay que separarlo de los aportes recibidos en la empresa, que la verdad es que por Ley establece según el Contrato dividendos y las tarifas, salvo mejor criterio porque Contraloría es el que al final del día, nos va a dar la viabilidad obviamente del uso de esos recursos.

CGM: Bien, entonces, bueno las consideraciones del Director Almengor, han sido recogidas acá por la secretaría, y yo propondría que pasemos a dar la votación, a la autorización para la certificación que tiene que dar el administrador y circulemos posteriormente el borrador de la Resolución, porque de todos modos el mismo ejecutivo tiene que autorizar el contenido del documento. ¿Quiere hacer uso de la palabra Don Julio?

JDLL: Sí, nada más un solo comentario, si se propone ahora para autorización, el propósito o la intención de renovar el Contrato, como todo pareciera que es lo correcto, estamos claros en que hay varios artículos o varias líneas que habría que modificar, eso lo haríamos, posteriormente.

CGM: Exacto, la parte motiva y la resolutiva si el caso lo amerita y realmente, bueno después de la exposición del informe de aseguramiento, que dijo el señor Contralor muy explicado, muy profesional de parte de él y de su equipo, solamente a nosotros nos correspondería aquí dar la autorización al señor administrador para que certifique a la compañía Panama Ports Company, S.A., que ella mediante un memorial pues que ella ha cumplido con la cláusula del referido Contrato Ley.

CGM: Y que se mantiene vigente el Contrato, exactamente, así que solamente restaría la votación, así que los que estén de acuerdo.

JDLL: Yo nada más un solo comentario y disculpen, en los diferentes artículos que hemos visto de todo lo que se ha presentado, en base de haber analizado el Contrato con el Estado y todo, vemos un punto que pudiera o no pudiera ser del entendimiento del Estado y es que se decía que Panama Ports podía autorizar o no la implementación de un segundo puerto que fuera en competencia directa, entendiéndose que Panamá es un mercado abierto, de libre oferta y demanda, no podemos circunscribir a que Panama Ports sea el que diga en un momento dado o cualquier terminal que pueda decirle al Estado, tú no puedes hacer eso porque va

en contra del Contrato, yo creo que el Estado nunca y reitero nunca puede perder su capacidad de poder decir o tener la última palabra en la negociación de un Contrato, entonces no sé si esta por ahí porque se me escapa esa parte creo que lo estuvimos evaluando pero sé que uno de los comentarios era eso, que Panama Ports, si no está, perfecto, no hay problema, porque realmente ellos no tienen nada que decir en relación a eso, pueden opinar, pero es como cuando tienen una Junta Directiva, tiene derecho a voz y voto, en este caso tiene derecho solamente a voz, no a voto.

CGM: Sí pero ahora mismo lo que nos compete a nosotros como Junta Directiva es entrar a resolver el tema de la certificación, cualquier otra consideración por inconstitucional o que viole alguna Ley o lo que sea, ya es otra instancia, así que sometemos a consideración la certificación del tema, los que estén de acuerdo. Julio, bien ha sido aprobado entonces unánimemente, por favor que conste.

JDLL: Sí, nada más rapidito, qué hacemos con el tema de posponer, el anunciar, el tema.

GS: Gracias, señor Presidente, yo quiero hacer dos observaciones aquí, no me cabe la menor duda, que ustedes al aprobar como acaban de hacer están cumpliendo con la Ley, están cumpliendo con el Contrato Ley, y le están evitando al Estado, una demanda nacional e internacional, innecesaria y están mandando un mensaje contundente de que en Panamá se respeta la seguridad jurídica. Este Contrato ha sido una prueba de éxito, de la inversión extranjera en Panamá, esto es lo que es, es real, ahora voy a hacer una apreciación un subjetiva, es real y entendible que poderes económicos que compiten con la actividad de Panamá Ports Company, vayan a ser todo lo posible para atacar la decisión que ustedes tomaron, pueden hacerlo de cualquier forma, pero lo cierto es que ustedes tenían una obligación, tenían que tomar una decisión, tenía que ser apegada a la Ley, y es lo que ustedes han decidido. Que se ha dicho que ustedes hubiesen podido negociar otros términos y condiciones con la empresa, eso no es lo que estaba en discusión en este momento. En este momento estaba en discusión un solo punto, cumplió la empresa o no y ustedes como autoridad lo reconocen o no lo reconocen, no haberlo reconocido hubiera violado derechos y hubiera afectado negativamente a Panamá, reconocerlo es la ganancia para Panamá, esa es la realidad, reconocer lo que ustedes acaban de aprobar es ganancia para Panamá. Ahora les voy a decir algo adicional, al haber ustedes reconocido la vigencia del segundo periodo que es parte de la duración y como les dije este es un Contrato que dura 50 años, en dos periodos, cada periodo tiene una vigencia de 25 años, al haber reconocido, que entra en vigencia el segundo periodo de manera automática, ustedes han hecho algo por el 10% de las acciones de Panamá, ustedes han incrementado el valor del 10% de Panamá. ¿Cuál es la diferencia que tiene este puerto en la auditoría que hace la Contraloría con cualquier otro puerto? Que en ningún otro puerto, el gobierno, la República de Panamá, el Estado, tiene participación accionaria, en ningún otro puerto, nada más en éste y eso es lo que ha causado y creado confusión, espacio para especulación infundada de los derechos de los accionistas minoritarios. Ustedes como empresarios, saben que

ninguna empresa está obligada a repartir dividendos, lo que ustedes han logrado para hacer que la empresa reparta dividendos como miembro en la directiva de la empresa, eso es un logro, de por sí solo, la Contraloría determinó que la empresa ha dejado de repartir B/. 82,000,000.00 en dividendos, pero es que las empresas no están obligadas a repartir dividendos y máxime cuando una empresa hace reservas e invierte, reinvierte las ganancias, cualquiera que haya estado en una Junta Directiva y que tiene acciones, una empresa sabe eso. Entonces cual es el mayor beneficio para el Estado, y que simplificaría el proceso de fiscalización de la Autoridad Marítima, pero no quise decirlo antes porque tocaba decirlo ahora, después de que hubiesen reconocido la vigencia del segundo periodo, ustedes acaban de aumentar precisamente como dijo el director De La Lastra, hacer una especulación educada de los ingresos de los próximos 25 años de la empresa, ese 10% del Estado vale más, entonces yo me atrevo a hacer una recomendación, piénsenla, vendámosle a la empresa el 10%, una vez que terminó esta parte, al venderle el Estado a la empresa al 10%, la empresa queda en igualdad de condiciones, en paridad con el resto de las empresas portuarias, y nosotros traemos esa plata, ese valor de 25 años lo traemos a valor presente y se puede invertir ahora en beneficio del pueblo panameño, ese dinero, y con eso la Autoridad Marítima se quita el dolor de cabeza de estar fiscalizando esa parte de la actividad de la empresa, y lo único que tendría que fiscalizar, es lo mismo que le fiscaliza a cualquier otro puerto, si están pagando las tarifas que corresponde y están contabilizando adecuadamente los TEUS que mueven, muchas gracias. ¡Ah! Y en cuanto al otro punto de si hay que comunicar o no comunicar, yo coincido en que hay que comunicar bien, lo que desde el punto de vista mío como Contralor, objetaría y que ustedes no tienen poder sobre eso, es no comunicar hoy la decisión que tomaron por transparencia, ustedes han tomado una decisión que yo estoy seguro que si hubieran tomado la contraria, ahí si estuvieran subiendo y bajando escalera, ustedes han tomado una decisión que es transparente, que se las pueden cuestionar, los que tienen interés en que este puerto no opere, porque si este puerto no opera, si este puerto se empantana en demanda, si este puerto se detiene en su actividad comercial y si este puerto entrara en un proceso de licitación donde supuestamente el Estado ganaría más, son los competidores los que sacarían mayor beneficio, no el Estado Panameño. El mayor beneficio lo va a sacar el Estado con lo que ustedes han hecho, respetar la seguridad jurídica y ahora entonces entrar en una etapa de negociación ya renovado el periodo de vigencia, ya la prórroga automática reconocida, entran ustedes entonces en una negociación para la venta del 10%, y yo creo que eso le sacaría muchos más beneficios y crédito al Estado.

CGM: Interesante planteamiento del señor Contralor, como quiera que el gobierno nacional tenga una estrategia de comunicación, yo también coincido con el señor Contralor, ya afuera deben saber que eso se aprobó, entonces aquí lo más importante es que esta tarde pudiera salir un comunicado de la entidad o eso decidirá si lo quiere hacer comunicaciones de la Presidencia. Eso lo consultaríamos con el director de comunicaciones del Estado, y que fuera algo muy didáctico como dice Julio pero que hable de 2 - 3 cifras nada más.

Contralor: Yo no estoy al tanto de lo que estén negociando o no estén negociando el Estado con la empresa, estoy totalmente marginal a eso pero les puedo decir que vi por ahí que hablaron de que van a recibir una cifra por responsabilidad social, una cifra de dividendos adelantado, el solo hecho de comunicar una cifra que alguien mencionó en el periódico que eran B/. 150,000,000.00 de dólares, no sé si es esa más o menos, pero el solo hecho de comunicar una cifra que supere B/. 102, 000,000.00, es la cifra más grande que en un periodo presidencial ha recibido el Estado por parte de un cheque directo de la empresa, ya nadie puede discutir la transparencia. Lo diáfano que ha sido la decisión que ustedes están tomando porque esa cifra duplica lo que se ha recibido en otro periodo de gobierno.

NAV: Yo solo tengo una recomendación para el día de hoy, yo propongo que nuestro vocero el día de hoy sea el director Julio De La Lastra, por la trayectoria que él tiene en el sector marítimo. El respeto que tiene el sector marítimo hacia él y es un buen comunicador y la imagen de él en el sector es muy respetada, así que esa es mi propuesta viendo ya estos números y como bien decía el señor contralor, el simple hecho de anunciar de que Panamá ha recibido B/. 150,000,000.00 de la empresa, de que vamos a recibir B/. 7, 000,000.00 anuales mínimos en concepto de dividendo y de que aproximadamente estaremos recibiendo B/ 24, 000,000.00, el tema de movimiento de TEUS y de muellaje teniendo una proyección de aproximadamente de B/. 800,000,000.00 en los próximos 25 años, yo creo que con esa cifra nosotros podríamos mandar un mensaje muy positivo desde hoy mismo a través de la experiencia y la buena imagen del director Julio De La Lastra.

JDR: Quisiera agregar algo presidente, si me lo permite, yo coincido que como parte de la comunicación, esto va a ser un documento público, la Resolución que saquemos aquí entonces aprovechemos eso también, que aunque simple, enmarque lo que siento yo que ha sido el deseo de la Junta Directiva en general, de que aparte de la renovación, porque no tiene que ver nada, la renovación nunca estuvo condicionada a una negociación, porque el Contrato simplemente así lo exige, pero siempre hay espacio de mejora como lo hemos dicho aquí pues y no es aprovechar la oportunidad de comunicar, que ha sido el afán de la Junta Directiva de que se suscriba por lo mínimo un Acuerdo de Accionistas para mejorar ciertas condiciones, nosotros por sector privado de hecho el punto que dice usted señor Contralor de la venta de las acciones , fue algo que conversamos, porque nos parece también válido, todo eso vale, esto es un negocio al final, en una corporación y nosotros como accionistas del Estado, así lo debemos tomar, así que yo simplemente no desaprovechar la oportunidad de mencionar eso en un documento oficial, claro que no puede ser instruir porque no nos compete, pero sí debemos no dejar dicho que nosotros proponemos. Sí, la estrategia de comunicación es por lo menos en esta primera etapa es salir con el anuncio sin entrar más detalles, el detalle se los dejamos a nuestro Champion que a partir de mañana va a estar en la televisora ¿no?

JARP: Sobre el tema del acuerdo de accionistas que de vuelta no es parte de esto, pero que es una ganancia importante, me parece que es una parte importante dentro de esta Resolución…Con miras a, no sé si le pudiéramos añadir cuando se vea la redacción, después que habla de los B/. 175, 000,000.00, hacer referencia de que ese Acuerdo de Accionistas busque los mejores intereses del Estado, el sector marítimo y logístico y de todos los panameños, de esa manera somos lo suficientemente amplios, de que primero que todo es sumamente innovador y creativo esta propuesta del Acuerdo de Accionistas que permitirían la valoración, que permitirían derechos de socios minoritarios, que permitirían pensar de una manera integral en el sector logístico y marítimo, pero dejar eso ahí, que no hace ningún daño, pudiera sumar lo suficiente para que otros jugadores del sector marítimo y logístico sean defensores de esta Resolución, porque todos los jugadores de la Cámara Marítima, que son los dos puertos más importante que tiene la República y eso haría que todos los gremialistas, todas las personas que participan en la Cámara Marítima y en los sectores empujen a favor de esto para ir sumando más puntos de apoyo.

GS: Yo creo que la Resolución deben mantenerla lo más simple y sencilla posible porque como ustedes van a entrar ahora en una nueva etapa, si consideran vender el 10% no deben amarrarse en esta Resolución a cifras de proyecciones económicas, porque al momento de especular en una transacción de venta, el Estado tiene derecho a especular con las cifras más altas de beneficio, entonces esas cifras no las tenemos ahora, esas cifras entre economistas pueden aplicar formulas actuariales que hagan que la empresa vaya a tener un crecimiento mucho mayor que no podemos prever ahora, lo cual yo pienso que mientras más simple sea el texto, es mejor para una futura negociación entre las partes.

JDR: Si pudiera mencionar un mínimo, sin poner cifras, solamente un mínimo de dividendos.

GS: Ahí está, ahí lo ponen.

JDR: Yo sé pero como dice usted señor Contralor, sin poner un número, para no dar una noticia allá afuera. Simplemente decir, va a haber un mínimo. ¿Cuál va a ser? Bueno, esperemos que sea superior a lo que ahorita mismo se proyecta. Adelante Julio.

JDLL: Disculpen, una sola consulta adicional, estaba elaborando mentalmente y de repente… nosotros sabemos y no somos extraños al hecho de que el país como Estado en 50 años, ha estado en situaciones muy similares donde hemos perdido credibilidad, hemos perdido dinero producto de demandas, en Tribunales Internacionales, ¿Hay alguna forma de cuantificar cuántas demandas tenemos a la fecha? ¿Cuánto hubiera sido realmente la afectación? Y ¿Cuánto fue realmente la afectación por mantener una actitud negativa o caprichosa con relación a estos temas?

CGM: El MEF creo que tiene algo de eso

JDLL: Si tuviéramos una cifra sería buenísimo, para efectos.

JLA: Yo les puedo compartir un informe que le mandamos a la Comisión de presupuesto, hace como un mes y medio que incluye todas las demandas de los últimos 20 años prácticamente, originalmente, antes de la administración del presidente Torrijos, el Estado solamente había sido demandado una vez en arbitraje internacional y después prácticamente, con la entrada de la administración 2009 - 2014, subió como a 7 – 8 demandas al mismo tiempo, y el análisis fue producto de un crédito extraordinario que pedimos para pagar abogados internacionales en donde al final arrojamos, que el costo de pagar los abogados, obviamente un porcentaje bastante mínimo con respecto al exposure potencial que tenía el Estado, que ahora mismo ronda los 1,500 – 2,000 millones de dólares en demandas con cuantía, porque hay otras sin cuantía que también están.

JDR: Solo quiero dejar dicho que se ha dicho la palabra inversión, yo soy del sector marítimo, lo he sido por más de 18 años y nuestro sector, esto es una inversión, puertos es una inversión, a diferencia de algunas discusiones que se han tenido por otros temas, la explotación de ciertas naves que entren aquí por ejemplo cosas como esas le llaman inversión, eso no es una inversión, eso es un desplazamiento de activos. Esto sí es inversión. 40 grúas pórticas es un activo. Solo quiero dejar dicho esto aquí.

CGM: Listo entonces, Director pasamos al siguiente punto, ya agotamos varios,

NAV: Ahora pasamos a la fotografía de evidencia de la reunión…Siguiente punto cierre de la cesión.

CGM: Bien, entonces le agradecemos la comparecencia y damos por concluida la reunión del día de hoy a las 2:18 p.m.

EL PRESIDENTE, a.i

CARLOS A. GARCIA MOLINO
VICEMNISTRO DE LA PRESIDENCIA

LA SECRETARIO, a.i.

NORIEL ARAUZ V.
ADMINISTRADOR DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ