



Universidad de Panamá
Instituto del Canal y Estudios Internacionales
Oficina de Relaciones de Panamá con los Estados Unidos y Archivo Belisario Porras
"El Canal de Panamá, un canal para la paz"



Carta a quienes concierna:

Para empezar, hacemos referencia a la Resolución de Junta Directiva No. 043-2021, de 23 de junio de 2021, publicada el 25 de junio en la Gaceta Oficial, por medio de la cual se autoriza al Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá responder la solicitud de prórroga por 25 años el Contrato-Ley No. 5 de 16 de enero de 1997, mediante el cual El ESTADO otorgó a la sociedad PANAMA PORTS COMPANY, S.A. la concesión para el desarrollo, construcción, operación, administración y dirección de las terminales de contenedores Ro-Ro, de pasajeros, carga a granel y carga en general, y sus respectivas infraestructuras, en los puertos de Balboa y Cristóbal.

Desde que se dio el anuncio, tanto sectores populares como la sociedad civil, expertos locales y medios de comunicación, han dejado en evidencia que no hay suficiente información y argumentos que justifiquen la decisión tomada por la junta directiva.

Es preciso aclarar, en primer lugar, que el contrato original ha sido modificado varias veces, en detrimento al Estado. Este solo hecho descalifica el argumento de que "por razón de seguridad jurídica, el contrato debe ser prorrogado automáticamente". El contrato original técnicamente dejó de serlo.

Tampoco son insignificantes los ingresos que recibe la compañía de marras en calidad de arrendador de tierras e instalaciones a terceros, cifras superiores a las que ingresan al tesoro nacional.

Igualmente, hay muchos cuestionamientos sobre la estructura financiera utilizada por el concesionario para evitar la generación de utilidades y con ello afectar el pago de dividendos.

Todos estos señalamientos han dejado en entredicho la transparencia con la que la Autoridad Marítima de Panamá y la Contraloría General de la República han actuado, y por lo tanto han afectado la imagen del Gobierno Nacional.

Sobre todo, no queda claro que la prórroga acordada sea conveniente para el país. El tema merece ser analizado en profundidad por **técnicos, tanto nacionales como internacionales especializados**, en materia de puertos y asuntos marítimos. Por esta razón, respetuosamente **sugerimos se pondere seriamente rescindir el contrato, y sin temor, considerar los costos-beneficios de esta acción que no tiene nada de aventurera**. Es importante que esta y las futuras generaciones, permeadas por las historias de corrupción, perciban que el gobierno actúa en el mejor interés de los panameños.

De la misma manera, sugerimos, que se recurra a la ley recientemente reglamentada sobre Asociaciones Público-Privadas. Eso permitiría a tanto a PPC como a otros operadores interesados presentar propuestas debidamente sustentadas, tal como lo requiere la Ley.

Ese mecanismo permitiría que se realicen los estudios técnicos con el fin de determinar claramente el valor de las inversiones realizadas, el potencial comercial de los puertos, la demanda de estructura y las fuentes financieras ideales. Evitemos perpetuar un monopolio que mantiene sepultada la **competitividad** en detrimento del necesario desarrollo económico del país.

"2017 Hacia la transformación y democratización universitaria"

CIUDAD UNIVERSITARIA OCTAVIO MENDEZ PEREIRA

Estafeta Universitaria, Panamá, República de Panamá.

TEL. (507) 523-7420 Oficina principal. TEL. (507) 523-5374 Archivo Porras. TEL. (507) 523-5373 ORPE



Universidad de Panamá
Instituto del Canal y Estudios Internacionales
Oficina de Relaciones de Panamá con los Estados Unidos y Archivo Belisario Porras
"El Canal de Panamá, un canal para la paz"



Ninguno de estos análisis se ha realizado a la fecha.

Otro factor importante es reconocer el beneficio que ha percibido, in crescendo, la industria portuaria nacional, como resultado de la ampliación del Canal de Panamá y la conectividad por vías complementarias, tanto terrestres como aéreas y tecnológicas.

La inversión que ha hecho el Estado debe formar parte, y de hecho lo es, del valor y potencial que se le adjudica a esta ruta. Resulta más que evidente que todos los puertos de la región se han beneficiado de la ampliación del Canal, y es lógico que ese beneficio debe contabilizarse y generar réditos al país dueño de los recursos.

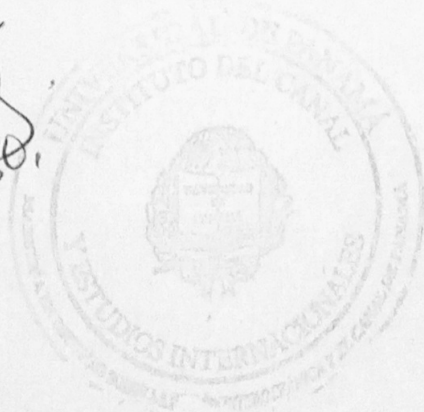
Es imperativo que el gobierno analice de forma más transparente posible. La actual situación de las finanzas públicas obliga, tanto al Gobierno Nacional como a todos los panameños, darle el mejor uso posible a los recursos y los activos del Estado. Es la oportunidad para que en el Bicentenario de nuestra independencia de España concretemos una tarea aún pendiente fijar, como lo mandata la Constitución, la **estrategia marítima de Panamá**. Con esto enriqueceremos nuestros Objetivos del Desarrollo Sostenible. Además, fortalezcamos nuestras instituciones y superemos la subordinación a los bucaneros de hoy.

No por gusto este país ha dado tantas batallas para llegar hasta donde ha llegado. **¡Qué la lucha de varias generaciones permitió a los panameños recuperar tierras, aguas, instalaciones, recursos económicos, al igual que soberanía y dignidad!**

Instituto del Canal de Panamá y Estudios Internacionales

Panamá, Ciudad Universitaria "Octavio Méndez Pereira", 30 de junio de 2021.

Luis Javal
3-46-280



"2017 Hacia la transformación y democratización universitaria"

CIUDAD UNIVERSITARIA OCTAVIO MENDEZ PEREIRA

Estafeta Universitaria, Panamá, República de Panamá

TEL. (507) 523-7420 Oficina principal. TEL. (507) 523-5374 Archivo Porras. TEL. (507) 523-5373 ORPE