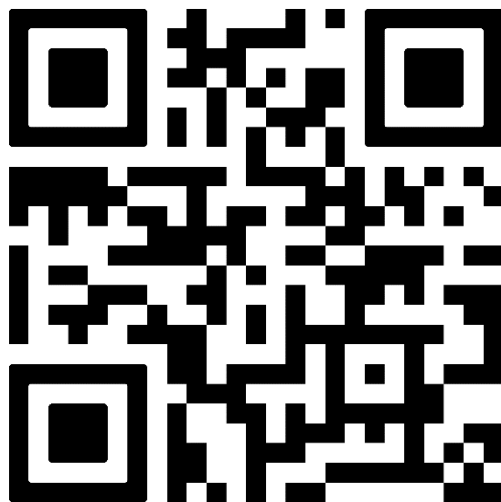




**Actualización Temas del Canal
-documento informativo-**

**Accede a este documento en formato virtual y a la Ley Orgánica del
Canal de Panamá, mediante este código QR**



CANAL DE PANAMÁ

Contenido

| | |
|--|----|
| Título Constitucional | 8 |
| Temas del Canal | 12 |
| ¿Cómo son distribuidos los aportes que realiza el Canal? | 12 |
| Sobre el salario del Administrador del Canal de Panamá | 13 |
| Programa de mantenimiento del Canal de Panamá | 16 |
| Flota de remolcadores del Canal de Panamá | 19 |
| Sobre los temporales en el Canal de Panamá y el Plan de Gestión Laboral (PGL) | 23 |
| Administración del Programa de Proyectos Hídricos | 26 |
| Propuesta del Canal de Panamá en Río Indio | 29 |
| Proyectos complementarios | 31 |
| QUINTIQ | 35 |
| Negociaciones colectivas en el Canal de Panamá | 37 |
| Incidencia de Accidentes Laborales | 40 |
| Estructura de peajes del Canal de Panamá | 40 |
| Gestión socioambiental en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) | 43 |
| Últimos resultados operativos y financieros del Canal de Panamá | 51 |
| Sobre el fallo de la Corte Suprema de Justicia del 27 de junio de 2022 y la eliminación del tercer marino en los remolcadores | 53 |
| El efecto de El Niño en las operaciones del Canal de Panamá | 58 |
| Anexo A – Medidas de Ahorro de Agua | 61 |
| Anexo B - Consumo promedio diario en hm3 | 62 |
| Planta potabilizadora de Mendoza | 62 |
| Sobre el Fallo que declara inconstitucional la Ley 20 de 2006: | 63 |

Título Constitucional



CANAL DE PANAMÁ

Título Constitucional

Constitución Política de Panamá Título XIV

ARTICULO 315. El Canal de Panamá constituye un patrimonio inalienable de la Nación panameña; permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones y su uso estará sujeto a los requisitos y condiciones que establezcan esta Constitución, la Ley y su Administración.

ARTICULO 316. Se crea una persona jurídica autónoma de Derecho Público, que se denominará Autoridad del Canal de Panamá, a la que corresponderá privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. Tendrá patrimonio propio y derecho de administrarlo.

A la Autoridad del Canal de Panamá corresponde la responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, constituidos por el agua de los lagos y sus corrientes tributarias, en coordinación con los organismos estatales que la Ley determine. Los planes de construcción, uso de las aguas, utilización, expansión, desarrollo de los puertos y de cualquiera otra obra o construcción en las riberas del Canal de Panamá, requerirán la aprobación previa de la Autoridad del Canal de Panamá.

La Autoridad del Canal de Panamá no estará sujeta al pago de impuestos, derechos, tasas, cargos, contribuciones o tributos, de carácter nacional o municipal, con excepción de las cuotas de seguridad social, el seguro educativo, los riesgos profesionales y las tasas por servicios públicos, salvo lo dispuesto en el Artículo 321.

ARTICULO 317. La Autoridad del Canal de Panamá y todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al sector marítimo, formarán parte de la estrategia marítima nacional.

El Órgano Ejecutivo propondrá al Órgano Legislativo la Ley que coordine todas estas instituciones para promover el desarrollo socioeconómico del país.

ARTICULO 318. La administración de la Autoridad del Canal de Panamá estará a cargo de una Junta Directiva compuesta por once directores, nombrados así:

Un director designado por el Presidente de la República, quien presidirá la Junta Directiva y tendrá la condición de Ministro de Estado para Asuntos del Canal.

Un director asignado por el Órgano Legislativo que será de su libre nombramiento y remoción.

Nueve directores nombrados por el Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Gabinete y ratificados por el Órgano Legislativo, por mayoría absoluta de sus miembros.

La Ley establecerá los requisitos para ocupar el cargo de director, garantizando la renovación escalonada de los directores señalados en el numeral 3 de este artículo, en grupos de tres y cada tres años. A partir de la primera renovación, el período de todos los directores será de nueve años.

ARTICULO 319. La Junta Directiva tendrá las siguientes facultades y atribuciones, sin perjuicio de otras que la Constitución y la Ley determinen:

Nombrar y remover al Administrador y al Subadministrador del Canal y determinar sus atribuciones, de acuerdo con la Ley.

Fijar los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal, sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

Contratar empréstitos, previa aprobación del Consejo de Gabinete y dentro de los límites establecidos en la Ley.

Otorgar concesiones para la prestación de servicios a la Autoridad del Canal de Panamá y a las naves que lo transiten.

Proponer los límites de la cuenca hidrográfica del Canal para la aprobación del Consejo de Gabinete y la Asamblea Nacional.

Aprobar privativamente los reglamentos que desarrollen las normas generales que dicte el Órgano Legislativo a propuesta del Órgano Ejecutivo, sobre el régimen de contratación, compras y todas las materias necesarias para el mejor funcionamiento, mantenimiento, conservación y modernización del Canal, dentro de la estrategia marítima nacional.

Ejercer todas aquellas que establezcan esta Constitución y la Ley.

ARTICULO 320. La Autoridad del Canal de Panamá adoptará un sistema de planificación y administración financiera trienal conforme al cual aprobará, mediante resolución motivada, su proyecto de presupuesto anual, que no formará parte del Presupuesto General del Estado.

La Autoridad del Canal de Panamá presentará su proyecto de Presupuesto al Consejo de Gabinete, que a su vez, lo someterá a la consideración de la Asamblea Nacional para su examen, aprobación o rechazo, según lo dispuesto en el Capítulo 2º., Título IX de esta Constitución.

En el Presupuesto se establecerán las contribuciones a la seguridad social y los pagos de las tasas por servicios públicos prestados, así como el traspaso de los excedentes económicos al Tesoro Nacional, una vez cubiertos los costos de operación, inversión, funcionamiento, mantenimiento, modernización, ampliación del Canal y las reservas necesarias para contingencias, previstas de acuerdo a la Ley y su Administración.

La ejecución del presupuesto estará a cargo del Administrador del Canal y será fiscalizada por la Junta Directiva, o quien ésta designe, y solamente mediante control posterior, por la Contraloría General de la República.

ARTICULO 321. La Autoridad del Canal de Panamá pagará anualmente al Tesoro Nacional derechos por tonelada neta del Canal de Panamá, o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes que transiten por el Canal de Panamá. Estos derechos serán fijados por la Autoridad del Canal de Panamá y no serán inferiores a los que deberá percibir la República de Panamá por igual concepto al 31 de diciembre de 1999.

Por razón de su tránsito por el Canal de Panamá, las naves, su carga o pasajeros, sus propietarios, armadores o su funcionamiento, así como la Autoridad del Canal de Panamá, no serán sujetos de ningún otro gravamen nacional o municipal.

ARTICULO 322. La Autoridad del Canal de Panamá estará sujeta a un régimen laboral especial basado en un sistema de méritos y adoptará un Plan General de Empleo que mantendrá como mínimo, las condiciones y derechos laborales similares a los existentes al 31 de diciembre de 1999. A los Trabajadores y aquellos que deban acogerse a la jubilación especial en ese año cuyas posiciones se determinen necesarias de acuerdo a las normas aplicables, se les garantizará la contratación con beneficios y condiciones iguales a los que les correspondan hasta esa fecha.

La Autoridad del Canal de Panamá contratará, preferentemente, a nacionales panameños. La Ley Orgánica regulará la contratación de empleados extranjeros garantizando que no rebajen las condiciones o normas de vida del empleado panameño. En consideración al servicio público internacional esencial que presta el Canal, su funcionamiento no podrá interrumpirse por causa alguna. Los conflictos laborales entre los trabajadores del Canal de Panamá y su Administración serán resueltos entre los trabajadores o los sindicatos y la Administración, siguiendo los mecanismos de dirimencia que se establezcan en la Ley. El arbitraje constituirá la última instancia administrativa.

ARTICULO 323. El régimen contenido en este Título sólo podrá ser desarrollado por Leyes que establezcan normas generales. La Autoridad del Canal de Panamá podrá reglamentar estas materias y enviará copia de todos los reglamentos que expida en el ejercicio de esta facultad al Órgano Legislativo, en un término no mayor de quince días calendarios.

Temas del Canal



CANAL DE PANAMÁ

Temas del Canal

¿Cómo son distribuidos los aportes que realiza el Canal?

Las disposiciones contenidas en la Constitución y en la Ley Orgánica, establecen a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) la responsabilidad en el manejo financiero de sus recursos, única y exclusivamente para la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá a fin de que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. (Art. 316 de la Constitución)

En este sentido, le está prohibido constitucionalmente a la ACP decidir dónde o cual será el destino que le del gobierno central a los aportes que realiza el Canal, los cuales para el año 2023 sumaron los US\$2,544 millones.

Las normas que establecen que uso o la administración que el gobierno central otorga a los aportes del Canal están contenidas en: (1) La Ley del Fondo de Ahorro de Panamá [Ley 34 de 2012]; y (2) la Ley de presupuesto general del Estado [Ley 418 de 2023].

La Ley del Fondo de Ahorro de Panamá (Ley 34 de 2012)

Esta Ley creó el Fondo de Ahorro de Panamá (FAP), el cual constituye un mecanismo de ahorro a largo plazo para el Estado Panameño, así como también un medio de estabilización en casos de estado de emergencia y desaceleración económica.

Según lo establecido en el artículo 3 de esta Ley, una vez entregados los aportes del Canal de Panamá al tesoro nacional, se procede a establecer la relación porcentual de estos aportes respecto al PIB nominal del Estado.

Una vez determinado el porcentaje que representan estos aportes respecto al PIB nominal los aportes se dividen de la siguiente manera:

1. Los aportes que representen hasta un 2.25% del PIB nominal son utilizados por el tesoro nacional para la administración del Estado, conforme a las reglas establecidas en la Ley de Presupuesto.
2. El 50% de la porción de los aportes que exceda el 2.25% del PIB nominal, “permitirán reducir las necesidades de financiamiento del Estado”, según lo establece esta norma.
3. El otro 50% de este excedente, entra a formar parte del fondo de ahorro de Panamá.

La Ley de Presupuesto General del Estado (Ley 418 de 2023)

Con respecto a los aportes que representan hasta un 2.25% del PIB nominal y que son utilizados conforme a las reglas establecidas en la Ley de Presupuesto General del Estado, tenemos que la Ley de presupuesto vigente establece en su artículo 364 lo siguiente:

“ARTÍCULO 364. Identificación de obras de inversión. El Órgano Ejecutivo identificará en el Proyecto de Ley del Presupuesto General del Estado para la vigencia fiscal de 2024 las obras de inversión que se realizan con los aportes de la Autoridad del Canal de Panamá. Cada institución adicionará a los pliegos de cargo que el proyecto de inversión disponga de un letrado con la especificación del financiamiento de la Autoridad del Canal de Panamá.”
(Resaltado es nuestro)

La responsabilidad por la verificación del cumplimiento de la Ley de presupuesto corresponde al ministerio de Economía y Finanzas, sin embargo, a la fecha no se cumple con esta norma de la Ley de presupuesto, razón por la cual se tiene la percepción de que los dineros del Canal no se ven en las comunidades.

En este sentido, destaca la necesidad de las entidades del Estado de cumplir de normas relacionadas con la divulgación de la inversión de los aportes provenientes de la operación del Canal de Panamá, a fin de resaltar la importancia de estos rendimientos en el desarrollo nacional tal como lo establece la Ley.

Sobre el salario del Administrador del Canal de Panamá

¿Por qué el administrador del Canal se aumentó el salario?

No es cierto que el administrador se haya aumentado su salario. Él no puede aumentarse el salario a si mismo por Ley.

El salario que reciben actualmente tanto el Administrador como la Subadministradora el Canal de Panamá fueron fijados por la Junta Directiva con antelación a la designación de los actuales titulares, como parte del proceso de selección que inicio un año antes que terminará el plazo del Administrador y Subadministrador anteriores (2018-2019).

¿Por qué le aumentaron el salario entonces?

Durante el proceso de reclutamiento para identificar al reemplazo del exadministrador Quijano en el año 2109, la Junta Directiva (que es quien fija el salario) se hizo acompañar de cazatalentos reconocidos internacionalmente para ubicar candidatos (panameños realizando labores similares en empresas multinacionales) que cumplieran con la descripción de puesto definida para este puesto de alto perfil.

Estos cazatalentos le indicaron a la Junta Directiva sobre la dificultad de encontrar candidatos con estas características, pues el salario anterior no les era interesante a los candidatos identificados, dado el nivel de responsabilidad del cargo. La Junta Directiva, atendiendo a la recomendación de los cazatalentos (quienes recomendaron una cifra superior a la actual), tomó la decisión en base a las atribuciones otorgadas por ley de fijar un salario mayor para el Administrador y Subadministrador. El nuevo salario se fijó en el 2019, antes de elegir al nuevo administrador y la nueva subadministradora.

¿El administrador es la persona que más gana en el Canal?

No. Hay 250 trabajadores del Canal de Panamá con responsabilidades de menor jerarquía que las del Administrador, que ganan más que el Administrador y 10 de ellos superan el salario del administrador en un 40% o más.

Sin ánimos de comparar, y solo como referencia, el exentrenador de la selección nacional, Bolillo Gómez, ganaba más de 40K al mes, que corresponde a un salario mucho mayor que el actual administrador 26K. De igual forma, sólo para referencia, el Administrador del Canal de Suez recibe un salario mensual equivalente a casi el doble del salario actual del administrador del Canal de Panamá.

¿Han recibido el resto de los trabajadores del Canal aumentos de salario?

Los trabajadores del Canal si han recibió ajustes salariales. El aumento otorgado a la mayoría de los trabajadores (más del 90%) para los años 2020 y 2021, fue otorgado por el administrador unilateralmente, en uso de sus facultades legales, precisamente para no afectar a los trabajadores cubiertos por aquellas convenciones en las cuales no se había podido llegar a acuerdos con sus representantes sindicales.

Por otro lado, para el período 2022, 2023, 2024 y 2025, las partes pudieron ponerse de acuerdo y los nuevos ajustes acordados han sido el producto de las “negociaciones” ente las 2 partes (sindicatos y administración).

Estos ajustes no fueron de B/.0.12 centavos como algunos han señalado, sino de 197.00 dólares mensuales en total o B/.1.23 para los salarios más bajos, lo cual es superior a los aumentos otorgados en virtud de la negociada convención CAPAC – SUNTRACS para el mismo período tal como se aprecia en el cuadro adjunto.

COMPARACIÓN DEL AJUSTE SALARIAL (SALARIO BÁSICO)

ACP (20-2025) vs CAPAC - SUNTRACS (2021-2025)

| ACP (2020-2025) | Variación 2020 - 2025 | | | |
|-----------------------------|-----------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| | Absoluto | | | Porcentua l |
| | Salario por hora | Salario Mensual (160 horas) | Salario Anual (2080 horas) | Salario por hora |
| Pasacable de cubierta | 1.23 | 197 | 2,560 | 13.18% |
| Guardia de seguridad (NM 5) | 1.73 | 277 | 3,600 | 13.13% |

| CAPAC - SUNTRACS (2021-2025) | Variación 2021 - 2025 | | | |
|--|-----------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| | Absoluto | | | Porcentua l |
| | Salario por hora | Salario Mensual (160 horas) | Salario Anual (2080 horas) | Salario por hora |
| Construcción de Inversión Privada | | | | |
| Puesto | | | | |
| Peón/Ayudante (Albañil, mosaiquero, azulejero, carpintero, reforzador) | 0.28 | 45 | 582 | 6.62% |
| Calificado (Albañil, mosaiquero, azulejero, carpintero, reforzador) | 0.40 | 64 | 832 | 7.02% |

| ACP (2020-2025) | Variación 2020 - 2025 |
|-----------------|-----------------------|
|-----------------|-----------------------|

| Puesto | Absoluto | | | Porcentua l |
|-------------------|---------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| | Salario por hora | Salario Mensual (160 horas) | Salario Anual (2080 horas) | Salario por hora |
| Ingeniero (NM 12) | 5.03 | 805 | 10,462 | 13.12% |
| Abogado NM 13 | 5.99 | 958 | 12,449 | 13.13% |

| CAPAC - SUNTRACS | | Variación 2021 - 2025 | | | |
|--|--|-----------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| Construcción de Inversión en Obras Especiales | | Absoluto | | | Porcentua l |
| Puesto | | Salario por hora | Salario Mensual (160 horas) | Salario Anual (2080 horas) | Salario por hora |
| Soldadores de 1ra. (en campo) | | 0.44 | 70 | 915 | 4.28% |
| Tuberos e 1ra. (en campo) | | 0.44 | 70 | 915 | 4.79% |

Programa de mantenimiento del Canal de Panamá

¿Es cierto que en el Canal de Panamá no se da mantenimiento?

No es cierto que en el Canal de Panamá no se da mantenimiento. El mantenimiento ha sido la clave para que el Canal siga operativo luego de 110 años de funcionamiento. La aparición en redes sociales y los comentarios de terceros sobre algunos casos o temas aislados o específicos, son la excepción a la regla y no reflejan el arduo trabajo que realiza toda la fuerza laboral en mantener una instalación que tiene más de 100 años de existencia.

¿Cuánto dinero invierte el Canal en mantenimiento?

Para el año fiscal 2025 propuesto, la ACP tiene presupuestado alrededor de 663 millones de balboas en los programas de mantenimiento, que incluyen desde infraestructuras centenarias como las esclusas panamax, hasta las más modernas esclusas neopanamax, así como de equipos flotantes como los remolcadores que apoyan en la operación diaria del Canal.

| | Servicio | AF 2021 Real | AF 2022 Real | AF 2023 Real | AF 2024 Aprobado | AF 2025 Estimado |
|--------------|--|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|---------------------|
| 1 | Mantenimiento de infraestructura e instalaciones | 80,457 | 81,360 | 89,565 | 116,717 | 147,743 |
| 2 | Mantenimiento de equipo flotante | 116,568 | 131,375 | 116,270 | 133,372 | 148,325 |
| 3 | Mantenimiento de esclusas | 70,367 | 119,194 | 136,391 | 167,347 | 162,798 |
| 4 | Mantenimiento de cauce | 43,314 | 55,925 | 75,881 | 74,715 | 164,118 |
| 5 | Mantenimiento eléctrico | 15,071 | 14,692 | 14,176 | 16,420 | 19,113 |
| 6 | Mantenimiento de equipo rodante | 11,045 | 10,872 | 7,219 | 9,132 | 9,077 |
| 7 | Control de erosión | 13,511 | 16,683 | 13,979 | 15,778 | 11,680 |
| Total | | 350,333 | 430,101 | 453,481 | 533,481 | 662,853 |

*Se incluye el estimado de depreciación para las esclusas neopanamax en el AF 2023.

¿Qué incluyen estos mantenimientos?

De esta cifra, aproximadamente 163 millones de balboas están destinados al mantenimiento de las esclusas panamax y neopanamax. Entre los proyectos a ejecutarse en el año 2025 para garantizar un Canal seguro y confiable destacan:

- Mantenimiento de compuertas en las esclusas de Miraflores y válvulas en las esclusas de Agua Clara.
- Proyecto de migración de los controladores programables SCL 500 de maquinarias en las esclusas de Miraflores y Gatún.
- Mantenimiento de defensas en las esclusas neopanamax (flotantes, transición, arco, rectangulares y hypercell), Panamax: (rectangulares y de arco).
- Rehabilitación de los cruces bajo cámara de las esclusas de Miraflores.
- Limpieza, pintura y metalizado de estructuras y edificios en las esclusas de Miraflores.
- Mantenimiento mayor de las locomotoras.
- Proyectos para reparar las socavaciones en las entradas de las esclusas panamax.
- Dragado para la remoción de sedimentación para el mantenimiento de los sectores Pacífico y Atlántico.
- Estabilización del deslizamiento en Culebra este, Corte Culebra.
- Inspección del Puente de Las Américas y del Puente Centenario.
- Construcción del puente y reparación de la carretera hacia la planta potabilizadora de Mendoza.
- Reacondicionamiento de 40,000 horas máquinas principales de remolcadores, mantenimiento preventivo de máquinas y carenado.
- Mantenimiento preventivo de máquinas principales y carenado de la flota de lanchas.
- Mantenimiento de unidades generadoras de electricidad.
- Limpieza rutinaria y profunda de instalaciones, servicios de mantenimiento de predios, árboles y afines.

Del total presupuestado para el año fiscal 2025, el mantenimiento del equipo flotante, terrestre, así como del cauce de navegación es por un monto aproximado de 322 millones de balboas.

De la misma forma que en las esclusas panamax y neopanamax, el plan de mantenimiento incluye trabajos regulares programados en los vertederos de Gatún, Madden y Miraflores, donde existe un programa multianual de trabajo.

¿Cómo se hacen estos mantenimientos?

Los trabajos de mantenimiento del Canal se llevan a cabo por una combinación de métodos, que incluyen trabajos realizados por recursos internos del Canal, así como por medio de contrataciones externas. Los programas de mantenimiento del Canal incluyen áreas como:

- Programa de control de erosión y derrumbe
- Mantenimiento del cauce de navegación, incluyendo dragado y ayudas a la navegación
- Mantenimiento de equipo flotante y rodante
- Mantenimiento de infraestructura e instalaciones (incluyendo el puente del Atlántico, muelles y estaciones de amarre)
- Mantenimiento del sistema eléctrico (generación, transmisión y distribución)
- Mantenimiento de presas y vertederos
- Mantenimiento de esclusas
- Mantenimiento de potabilizadoras y sistemas de tratamiento de aguas servidas

Los trabajos de mantenimiento del Canal de Panamá se llevan a cabo siguiendo una planificación que depende de múltiples factores, considerando los diferentes tipos de activos, por lo que no es igual en todos los casos.

El plan de mantenimiento anual del Canal considera la frecuencia estipulada para cada tipo de equipo, y para elementos como componentes estructurales, se llevan a cabo inspecciones rutinarias y análisis de la condición de la infraestructura para definir las necesidades.

Como ejemplo, las compuertas panamax son sometidas a un reacondicionamiento completo cada 25 años, sin embargo, durante ese plazo también se desarrollan trabajos de mantenimiento menores a las mismas para garantizar su confiabilidad.

Con respecto al sistema eléctrico, se realizan tareas de mantenimiento a la infraestructura eléctrica de media y baja tensión, equipos industriales, edificios y talleres tanto del sector Pacífico como del Atlántico.

A su vez, el mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades de generación Termoeléctrica e Hidroeléctrica, de sus equipos auxiliares, las subestaciones de interconexión y distribución ubicadas dentro de las plantas. En la planta termoeléctrica se incluye el mantenimiento de la finca de tanques de combustible y en ambas plantas hidroeléctricas se brinda el servicio de mantenimiento de los equipos de vertederos y represas.

En las represas del Canal se realizan inspecciones anuales para verificar su integridad en temas como erosión, deterioro, taludes, estabilidad e infiltraciones.

Entre las obras de mantenimiento más recientes en el año fiscal 2024, se realizaron trabajos de Cámara Seca de las Esclusas de Gatún: reacondicionamiento de las compuertas 35 y 36, reparaciones de válvulas en la alcantarilla lateral Oeste, mantenimiento de rieles de remolque y componentes, reemplazo de rejillas sobre mamparos de admisión, pintura de maquinaria sumergible, trabajos civiles en la alcantarilla y limpieza de conductos de agua en la cámara inferior. En las Esclusas de Miraflores, relleno con material pétreo en el cauce de navegación, instalación de geobolsas para vaciados de concreto en los muros de aproximación. Reparación de las compuertas 116/120/121 en las Esclusas de Miraflores para cambios de bujes del yugo y ajuste.

En otro aspecto importante es que continúan los trabajos de control de erosión para la estabilización de la bordada Cucaracha. Debido al alcance a cubrir, se definió un proyecto multianual que inició en el año fiscal 2021 y se estima culminar en el primer trimestre del año fiscal 2025.

Flota de remolcadores del Canal de Panamá

¿Cuál es la flota de remolcadores con la que cuenta el Canal de Panamá?

La Autoridad del Canal de Panamá cuenta en este momento con una flota de 46 remolcadores de 5 familias o tipos:

| Familia | “Bollard Pull” Tracción o tiro a punto fijo [1] | Cantidad |
|-------------|--|-----------------------|
| ATT (ARMON) | 75 toneladas | 14 (8 son FIFI-1) [2] |
| ZTECH6500 | 65 toneladas | 13 |
| ZTECH6000 | 60 toneladas | 8 |
| ASD | 50 toneladas | 4 |
| VOITH | 30 toneladas | 7 |

[1] En toneladas

[2] External Firefighting System (Sistema externo de extinción de incendios)

Además, la Autoridad del Canal de Panamá bajo el contrato No. 515925 (Adquisición y Reemplazo de remolcadores) adquirió 10 remolcadores híbridos con opción a 10 más y donde los primeros remolcadores ya se encuentran en construcción y serán entregados en el siguiente orden:

- 2 remolcadores en AF25
- 6 remolcadores en AF26
- 2 remolcadores en AF27

¿En qué consiste el mantenimiento que el Canal le da a esta flota de remolcadores?

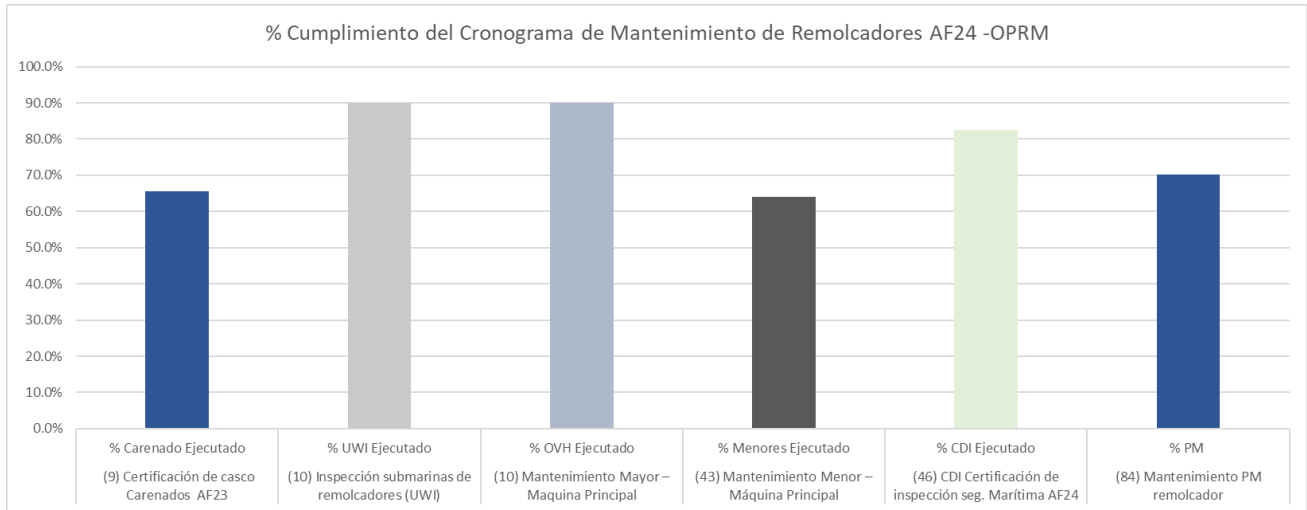
A esta flota se les da mantenimientos conforme a los siguientes estándares:

- a. Mantenimientos preventivos abordado: El ingeniero abordado es la primera línea de mantenimiento, asigna y distribuye los trabajos de mantenimiento y algunas reparaciones a su tripulación. Se generan a través del sistema de gestión de activos (SAA) o los trabajos que determine el jefe de máquinas encargado del remolcador.
- b. Mantenimientos programados preventivos: Se programan paradas de dos remolcadores por semana para mantenimientos por 5 días, los cuales se pueden extender hasta completar los trabajos. Se atienden los trabajos solicitados por los jefes de máquinas previa aprobación del jefe de distrito, y los generados por horas de uso de acuerdo con los manuales. Anualmente se programan 104 paradas siendo de 2 a 2.6 paradas por remolcador. Entre los mantenimientos están reacondicionamiento de motores principales, carenados, inspecciones de seguridad.
- c. Mantenimientos programados correctivos: Se programan paradas a solicitud de los ingenieros responsables de remolcador para reparaciones y asistencias que sean necesarias (abastecimiento de suministros, descarga de sentina, aire acondicionado, etc.).

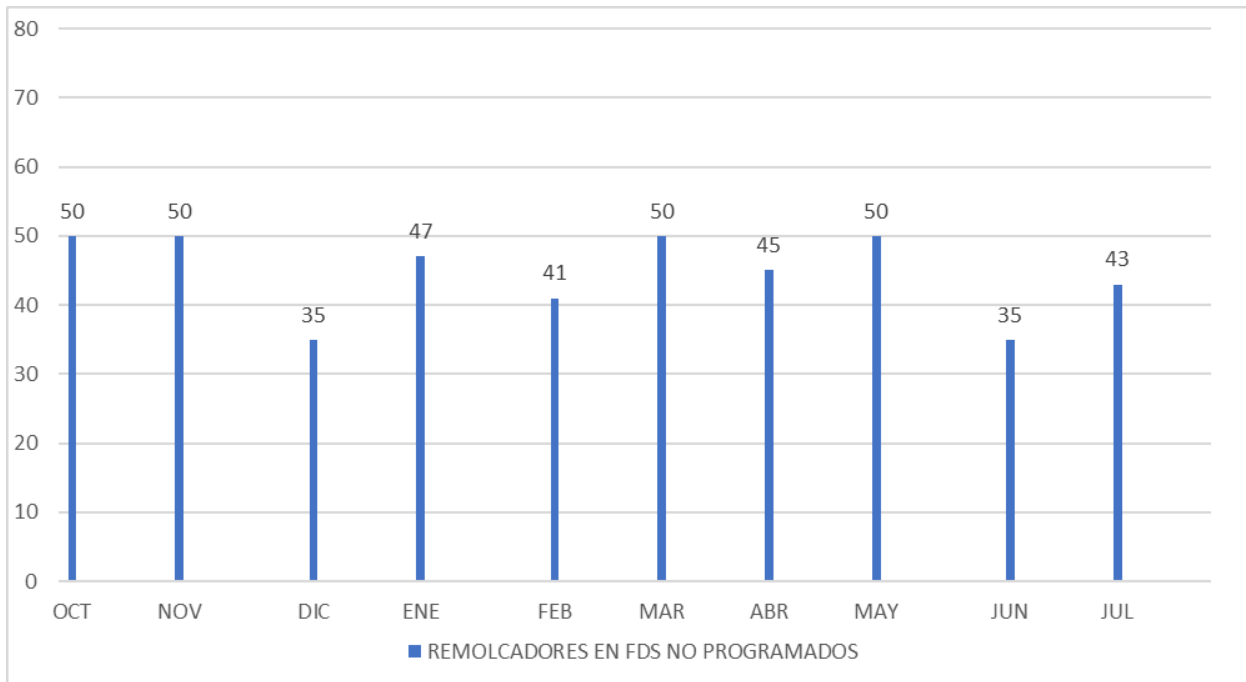
- d. Mantenimientos predictivos: Mantenimientos basados en confiabilidad utilizando análisis de aceites, análisis de vibración, tomas de parámetros durante funcionamiento e inspecciones boroscópicas para determinar la condición del equipo.
- e. Acondicionamientos mayores: En este grupo de mantenimientos se incluyen los mantenimientos mayores de máquinas principales, unidades de propulsión y embragues, en adición a los trabajos de certificación de casco o carenado. Los trabajos de máquinas y embragues se atienden por horas de recorrido de las máquinas principales y, dependiendo de la familia del remolcador, este se realiza en intervalos de entre 40K y 55K horas máquinas, en el caso de la certificación de casco, este se realiza cada 7 o 5 años dependiendo la vida de equipo (cada 7 años para equipos de hasta 15 años de vida y 5 años para los equipos con más de 15 años). En el caso de las unidades de propulsión, se inspeccionan en cada carenado y se le realiza un acondicionamiento completo cada dos carenados.
- f. Inspecciones y certificaciones: En adición a los mantenimientos señalados, anualmente se realiza una certificación por parte de la oficina de seguridad marítima, en la cual se verifican todos los aspectos operativos y de seguridad del equipo y se emite un certificado de operación con vigencia de un año. Cada 2.5 años se realiza una inspección intermedia, en la que se incluye una inspección subacuática de la condición del casco, ánodos, enfriadores, unidad de propulsión y demás equipos y componentes bajo la línea de flotación como requisito para la certificación anual.
- En función de lo anterior, se lleva por año fiscal un control del cumplimiento del cronograma de mantenimiento, el cual como se aprecia en el cuadro siguiente tiene un 77.1% de cumplimiento de octubre 2023 al mes de julio del 2024¹ (pendiente aún dos meses del año fiscal 2024).

| Mantenimientos Programados | | % cumplimiento |
|---|----------------------|----------------|
| (9) Certificación de casco Carenados AF23 | % Carenado Ejecutado | 65.6% |
| (10) Inspección submarinas de remolcadores (UWI) | % UWI Ejecutado | 90.0% |
| (10) Mantenimiento Mayor – Máquina Principal | % OVH Ejecutado | 90.0% |
| (43) Mantenimiento Menor – Máquina Principal | % Menores Ejecutado | 64.0% |
| (46) CDI Certificación de inspección seg. Marítima AF24 | % CDI Ejecutado | 82.6% |
| (84) Mantenimiento PM remolcador | % PM | 70.2% |
| % Mantenimiento Programado al Mes de Julio | | 77.059% |

¹ Algunos remolcadores por el horario de uso no han acumulado las horas para el mantenimiento programado. El 100% se debe alcanzar al final del periodo fiscal del 2024. Se han dado atrasos en la ejecución de algunos mantenimientos principalmente debido a falta de piezas debido a largos tiempos de entrega y reparaciones de emergencia, correctivos no programados.



En adición, se dan mantenimientos correctivos no programados, fuera de los servicios por daños (eléctricos, electrónicos, mecánicos, aire acondicionado, reparación de defensas, succión de aguas de sentinas, generadores, incidentes en operación, encalles, obstrucciones, etc.). Adjunto se aprecia el detalle de estos mantenimientos no programados en lo que va el AF 2024:



¿Cuál es el costo de estos mantenimientos?

Los costos asociados al mantenimiento de la flota de remolcadores de la ACP, incluyendo: carenados, mantenimientos correctivos, mantenimientos preventivos y reacondicionamientos ascendió en el año fiscal 2022 a B/.28,652,195.00, en el año fiscal 2023 a B/.30,074,960.00, para el año fiscal 2024 se cuenta con un presupuesto aprobado de B/.36,806,022.00 y para el año fiscal 2025 se cuenta con un presupuesto propuesto de B/.35,939,000.00.

| COSTOS DE MANTENIMIENTO | | | | | |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| Detalle del Trabajo | AF 2022 | AF 2023 | AF 2024 (Aprobado) | AF 2025 (Propuesto) | Gran Total |
| CARENADO | 5,935,762 | 7,486,114 | 10,243,218 | 10,143,000 | 33,808,094 |
| CORRECTIVO | 9,106,995 | 7,724,297 | 4,514,461 | 7,055,000 | 28,400,753 |
| REACONDICIONAMIENTOS | 2,866,629 | 6,031,350 | 8,659,496 | 5,484,000 | 23,041,475 |
| PREVENTIVO | 10,742,809 | 8,833,199 | 13,388,847 | 13,257,000 | 46,221,855 |
| Grand Total | 28,652,195 | 30,074,960 | 36,806,022 | 35,939,000 | 131,472,177 |
| | | | | | |

¿Cuáles son las razones por las cuales a veces no se cuenta con la disponibilidad de remolcadores?

Las afectaciones que se han dado durante el AF 2024 a la disponibilidad de remolcadores, se ha debido a los siguientes factores:

- Reparaciones no programadas por accidentes durante operación: encalles, colisiones, daños catastróficos en máquinas.
- Obstrucción en unidades de propulsión (hélices) con sogas, defensas y otros materiales succionados. A veces generan daños en las hélices y unidades de propulsión.
- Daños mecánicos con tiempos de reparación prolongados por retrasos de proveedores y fabricantes. Daños en piezas que son fabricadas a pedido y con largos tiempos de entrega.
- Daños en las unidades de propulsión debido a esfuerzos no contemplados propios de nuestra operación única en el mundo.

En el caso particular de los motores de los remolcadores ARMON las horas para este mantenimiento se extendieron de 40,000 horas de uso a las 60,000 horas después de un estudio realizado. Bajo este concepto en el año fiscal 2023 se realizaron siete reacondicionamientos mayores, y en lo que va del año fiscal 2024 se han realizado seis reacondicionamientos mayores, uno último en proceso para completarlos todos. Es importante indicar que no hemos tenido fallos en estos motores debido a desgaste excesivo ni por envejecimiento de partes asociados a esta extensión.

¿Cuántas horas trabajan los capitanes de remolcadores?

Se ha mencionado que los capitanes de remolcadores están sometidos a horas excesivas de trabajo. Los capitanes y marineros de remolcador están contratados a tiempo completo en jornadas de 8 horas diarias, cinco días a la semana, para un total semanal de 40 horas básicas de trabajo. De igual forma, cada trabajador tiene dos días libres consecutivos por semana.

Los turnos que se asigna a la tripulación de los remolcadores para atender la operación ininterrumpida del Canal son los siguientes:

- 12:00 a.m. a 8:00 a.m.
- 5:00 a.m. a 1:00 p.m.
- 8:00 a.m. a 4:00 p.m.

- d. 1:00 p.m. a 9:00 p.m.
- e. 4:00 p.m. a 12:00 p.m.

Si bien es cierto se otorgan horas extraordinarias, las mismas se trabajan y pagan según lo acordado en las convenciones colectivas correspondientes. Se paga a razón del equivalente a 1.5 horas por cada hora trabajada.

Los trabajadores pueden, según lo acordado en convención colectiva, presentar excusas para no trabajar horas extraordinarias, en cuyo caso la administración consulta con otros trabajadores la disponibilidad para trabajar las horas extraordinarias. Es decir, el trabajo en horas extraordinarias no es obligatorio y los capitanes no están obligados a trabajar horas extraordinarias

La necesidad de trabajo en horas extraordinarias en la operación ininterrumpida surge generalmente por dos razones: (1) Logística necesaria para el relevo de las tripulaciones; y (2) Ausentismo.

En los últimos meses, específicamente en los periodos de que van desde la penúltima semana de marzo, hasta el periodo de pago que finaliza la primera semana de mayo, el promedio de horas trabajadas por jornada son las siguientes:

| | PP-05 | PP-06 | PP-07 | PP-08 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|
| Capitanes | 8.93 | 9.33 | 9.38 | 9.17 |
| Marineros | 9.14 | 9.70 | 9.84 | 10.10 |

Durante el año fiscal 2023 el promedio mensual de asistencias o trabajos de remolcador fue de 9,174 asistencias, de las cuales aproximadamente el 1% fueron realizadas por compañías privadas en las entradas de mar del Canal, pues estos remolcadores privados no pueden entrar a hacer asistencia en las esclusas.

En los seis primeros meses del año fiscal 2024 el promedio mensual de asistencia fue de 6623 con un porcentaje similar de asistencias realizadas por compañías privadas en las entradas de mar.

El promedio de asistencias por turno en el AF 2023 fue de 3.46 y en los seis primeros meses del AF 2024 el promedio de asistencias por turno fue de 2.62.

Sobre los temporales en el Canal de Panamá y el Plan de Gestión Laboral (PGL)

¿Por qué el Canal tiene empleados temporales?

La operación del Canal de Panamá es por naturaleza una operación que, aunque constante (ininterrumpida), requiere de recursos oscilantes de trabajadores temporales, en función de la demanda de tránsito y proyectos de mejora del cauce e infraestructura del Canal.

Para cubrir esta carga temporal de trabajo se establecen anualmente puestos temporales que son utilizados de acuerdo con la demanda de tránsito y la ejecución de proyectos. Es importante mencionar que estamos hablando de empleados cuya contratación en el Canal es temporal, distinto a otros trabajadores permanentes en la organización, que están ocupando “transitoriamente” otras posiciones en condición de relevo.

¿Cuál es el problema con los temporales?

Sobre los trabajadores temporales, el Canal ha reconocido que en los últimos 10 años se han mantenido un número de trabajadores en situación de temporalidad por más de 6 años, situación que no debe ser y que debe corregirse.

Al respecto, durante la sustentación del presupuesto para el año fiscal (AF) 2022, en septiembre del año 2021, el Administrador indicó ante la Asamblea Nacional, que se estaba trabajando en un plan para resolver esta situación. Por ello, cada una de las vicepresidencias de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se avocó en un análisis profundo de sus procesos y volúmenes de trabajo en función del recurso humano necesario para el logro de sus objetivos. Este proceso de definición de necesidades permitió el establecimiento de lo que se denomina la “línea base de puestos”, que de manera formal queda definida como el conjunto de puestos permanentes que requiere la organización para operar.

Una vez definida la línea base de puestos de la organización, se puso en marcha el Plan de Gestión Laboral (PGL).

¿Qué es el Plan de Gestión Laboral (PGL)?

El Plan de Gestión Laboral (PGL) que tiene como propósito principal, llenar las vacantes permanentes disponibles, de acuerdo con esa línea base de puestos.

Este plan le brinda la oportunidad a todos los empleados del Canal de Panamá a competir por una vacante permanente acorde con el sistema de mérito que rige el proceso de colocación y contratación. Es decir, es un proceso competitivo para llenar vacantes considerando tanto empleados permanentes (a través de anuncios) como a empleados temporales (a través de certificados de elegibles), garantizando la ética, igualdad y transparencia que caracterizan a nuestro sistema de mérito. En función de lo anterior, la administración ha sido clara en señalar que no existe “un plan de conversión automática” bajo el sistema de méritos, por lo que no todos los temporales podrán ser convertidos a permanentes; sino que los trabajadores temporales deben concursar por un puesto permanente vacante y si es seleccionado, entonces se convertirá en permanente.

Tanto la línea base de puestos como el Plan de Gestión Laboral ha sido ampliamente divulgado a toda la fuerza laboral del Canal de Panamá, así como a los representantes sindicales de las distintas organizaciones de trabajadores del Canal de Panamá. Inclusive se le entregó a cada organización las posiciones que forman parte de la línea base de puestos bajo su representación y se les aclaró/reiteró que la ACP no está en un proceso de reducción de la fuerza laboral.

Uno de los retos de este proceso, ha sido emprender esfuerzos que facilitaran, a estos empleados su proceso de aplicación y a la empresa la gestión de esas aplicaciones. Además, se han tenido que realizar esfuerzos significativos para lograr que en un corto plazo nuestros colaboradores actualizaran su perfil en el sistema de búsqueda de talentos y además que las

publicaciones de estas oportunidades laborales se convirtiesen en masivas, al alcance de todos, con el fin de promover siempre la más amplia competencia.

¿Cuáles son los resultados del PGL?

Todo el esfuerzo adelantado a través del PGL ha permitido gestionar un total de 2,481 concursos para llenar plazas permanentes. De estas 2,481 plazas, 1,201 empleados temporales han sido seleccionados competitivamente y han logrado obtener un nombramiento permanente bajo el sistema de mérito. De los 1,201, temporales seleccionados, 272 tenían más de 6 años de servicio continuo en el Canal.

Hemos logrado gestionar alrededor del 75% de las vacantes validadas y continuamos gestionando las vacantes que surjan producto de la rotación interna.

Es importante señalar que, como parte de este plan, se han tomado otras medidas y correctivos administrativos necesarios que permitan el control de las contrataciones temporales y evitar que la situación de permanecer por mucho tiempo en una plaza temporal no se produzca nuevamente a futuro.

¿Qué pasa con los trabajadores que están próximos a retirarse?

Existen en el Canal puestos permanentes ocupados por personal que está próximo a alcanzar la edad de retiro, por lo que estas personas podrían acogerse al retiro al llegar a esa edad. En el evento de que efectivamente se retirasen, el Canal de Panamá cuenta con un incentivo económico en función de los años de servicio desde el 2012.

Los puestos de las personas que efectivamente se retiren, deben ser evaluados por sus supervisores, con el fin de validar que efectivamente tienen carga de trabajo y sean necesarios. Esto no implica la eliminación automática de estos puestos. Si de esa evaluación resulta que efectivamente dicho puesto continúa vigente y es necesario, se procederá a llenarlo por concurso, siguiendo los procedimientos de mérito existentes en la ACP. En este sentido, cada gerencia de área tiene la responsabilidad de evaluar sus procesos y volúmenes de trabajo en búsqueda de eficiencias y métodos de trabajo que optimicen los recursos.

En adición a lo anterior, se están llevando a cabo diversas acciones de desarrollo a lo interno de la organización; así como también, a lo externo con instituciones educativas, tanto públicas como privadas, que permitan brindar programas de formación y capacitación de calidad y relevancia. Algunas de estas iniciativas son:

Convenio de colaboración con el Instituto Técnico Superior Especializado (ITSE) para incluir en su oferta educativa carreras técnicas de nivel superior en las áreas de mecánica, metalmecánica y electricidad. El Canal ha colaborado en el diseño curricular de estas carreras, así como en la

provisión de equipos, materiales y docentes. Además, el programa contempla estipendios y pasantías a los egresados.

Convenios con universidades nacionales e internacionales, que permitan al Canal contar con programas de educación superior y especializaciones en diversas áreas de interés para el desarrollo del Canal, como lo son: ciencia de datos, economía ambiental, programas de liderazgo, entre otras. Los convenios también facilitan el intercambio de conocimientos, experiencias y buenas prácticas entre el Canal y las instituciones académicas, así como la participación en proyectos de investigación e innovación.

Cursos de matemáticas, como Pilando Ando, que son iniciativas de responsabilidad social del Canal, que busca fortalecer las habilidades matemáticas de los estudiantes de primaria y secundaria de las comunidades aledañas al Canal. Estos cursos se imparten de forma gratuita y lúdica, utilizando una metodología basada en el juego y el razonamiento. Los cursos han beneficiado a más de 7,000 estudiantes desde su inicio en el 2016, y han contribuido a mejorar sus resultados académicos y su interés por las ciencias. A lo interno de la organización, contamos con estos cursos que incluyen: aritmética, álgebra, geometría y trigonometría.

Cursos de matemáticas y de inglés para personal operativo, que permitirá que cuenten con los conocimientos requeridos para aspirar a puestos dentro de su plan de carrera.

Programa de desarrollo para fomentar un entorno de aprendizaje continuo y promover el crecimiento personal y profesional de los trabajadores del Canal con miras a desarrollar el relevo generacional. Esta oferta de desarrollo incluye: programas de coaching y mentorías, entrenamiento cruzado, aprendizaje por observación, formación corporativa, gestión de conocimiento, rotación de personal, entrenamiento estructurado en el trabajo y radiestramiento y desarrollo de habilidades.

Finalmente, resulta fundamental indicar que en la ACP se aplica el sistema de méritos. El objetivo del Canal es ser rentable y otorgarle la mayor cantidad de recursos a la Nación panameña, donde, gracias al régimen legal especial, el sistema político panameño no tiene injerencia en su administración ni toma de decisiones. El sistema de méritos obliga al Canal a contratar, en forma competitiva, al personal que es requerido para mantener la operación en forma continua.

Administración del Programa de Proyectos Hídricos

¿En qué consiste el Programa de Proyectos Hídricos?

El Programa de Proyectos Hídricos es un programa de inversiones que consiste en la evaluación de alternativas desde la perspectiva técnica, económica, ambiental y social, para el desarrollo y puesta en marcha de un conjunto de soluciones que asegurarán el abastecimiento del agua para la mitad de la población del país y las operaciones del Canal a largo plazo. La Oficina de

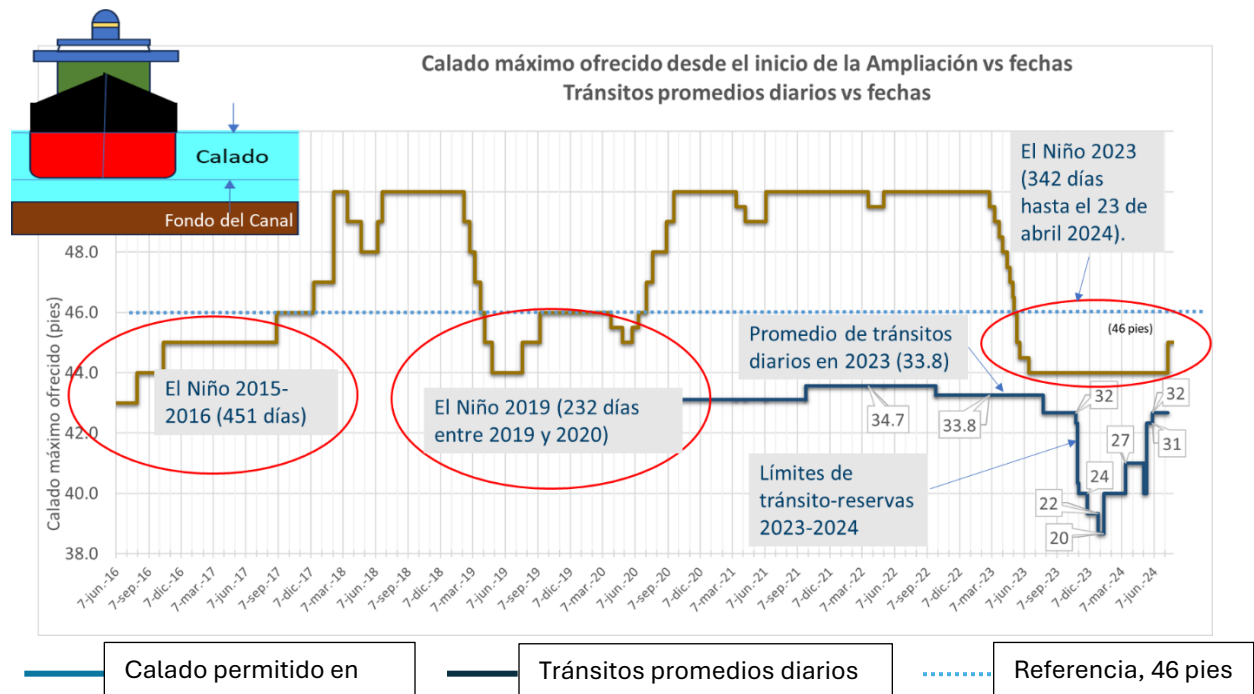
Proyectos Hídricos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se encarga de la administración de este programa cuyo objeto es ejecutar varias soluciones que se complementen para aumentar la eficiencia en el uso de agua y para adicionar más recursos hídricos.

¿Por qué el Canal lleva a cabo este Programa de Proyectos Hídricos?

Las contribuciones actuales a la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) no son suficientes para satisfacer la demanda de agua previsible de manera sostenible tanto para el consumo humano como para la operación del Canal.

Aproximadamente la mitad de la población y una gran parte de la actividad económica e industrial del país se encuentra concentrada en las ciudades de Panamá, Colón, Arraiján y La Chorrera, y en su gran mayoría, el agua que se requiere para atender estas necesidades proviene de las potabilizadoras que extraen agua de los lagos Gatún y Alhajuela que también son los lagos de los que depende el Canal de Panamá para su operación.

El aumento de las extracciones de agua de estos lagos representa una competencia entre ambos usos. En los años 2023 y 2024, ante la disminución de las precipitaciones asociadas al fenómeno de El Niño y las necesidades crecientes de agua, la ACP se vio obligada a limitar los tránsitos.



A futuro, sin proyectos hídricos, con los aumentos esperados de demanda y años relativamente secos más frecuentes y estaciones secas más prolongadas, el Canal podría requerir limitar aún

más el número de tránsitos diarios, y eventualmente, tener que suspender temporalmente operaciones para priorizar el agua para el consumo humano. Las restricciones operativas tendrían como consecuencia la reducción de los ingresos del Canal y su aporte a la nación, además de otros impactos a las actividades económicas que dependen o están asociadas al Canal. Las restricciones o suspensión de servicios también pueden impactar en la imagen del Canal como ruta confiable y con ello tienen el potencial de provocar que los usuarios opten por otras rutas y así crear daños que sobrepasen la coyuntura de dichas restricciones o suspensión. Las interrupciones del servicio, adicionalmente, resultarían en incumplimiento de la responsabilidad establecida en el artículo 315 de la Constitución Política de la República de Panamá.

Estudios de expertos del Canal en conjunto con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE):

Con el propósito de evaluar la condición actual y definir las soluciones al problema hídrico, la ACP contrató en noviembre del 2021, al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés) para que, junto con los expertos del Canal, analizara la situación y posibles soluciones.

El Cuerpo de Ingenieros fue seleccionado pues tiene conocimientos previos de la infraestructura, hidrología, geología y operación del Canal de Panama; ha participado en análisis, mantenimiento y mejoras de la vía en el pasado; cuenta con conocimientos y experiencias en análisis hídricos, planificación, análisis de riesgo, capacidad de modelaje, diseño, construcción, operación y mantenimiento de infraestructuras similares a las del Canal y; dentro de sus actividades regulares, atienden retos parecidos a los que enfrenta el Canal en su Programa Hídrico. El contrato se realiza con apego a las normas legales vigentes en Panamá.

El análisis incluía tres etapas:

Evaluar formas de ahorrar agua (reducir el consumo de agua o estudio de salinidad). El volumen de agua utilizada para la mitigación de la intrusión salina, fenómeno que siempre ha existido, pero que aumenta al tener esclusas más grandes, por lo que se ha abordado y priorizado.

Evaluar potenciales soluciones dentro de la Cuenca del Canal de Panamá (dentro de su jurisdicción) que permitan almacenar agua en los años lluviosos, de tal manera que estos aportes excedentes pudieran ser usados en los años con déficit de lluvias y;

En caso de que esas dos etapas no produjeran los resultados necesarios, evaluar proyectos externos a la jurisdicción del Canal.

De concluir técnicamente que las opciones dentro de la jurisdicción del Canal fueren insuficientes para solucionar el problema, se podría entonces identificar y justificar opciones fuera de la misma, las cuales implicarían cambios en las legislaciones o la validación, o aprobación de terceros, ajenos al Canal.

Entre las conclusiones de la primera fase de los estudios realizados están:

- A futuro, si no se realizan proyectos, las demandas de agua serán mayores a los aportes.
- Afectaciones a la navegación al 2075: En promedio, se podría esperar el cierre de operaciones aproximadamente 14% del tiempo (51 días al año en promedio).
- El mayor crecimiento de la demanda se prevé en los próximos 10 años.
- No es compatible el aumento de las demandas de uso municipal y la operación del Canal a plena capacidad.
- Los proyectos dentro de la jurisdicción (aún combinados) no podrán cumplir con los objetivos de confiabilidad a largo plazo de la ACP.
- Se necesita de una combinación de medidas – dentro y fuera de la jurisdicción actual de la ACP. En función de esta conclusión, actualmente se analizan las posibles combinaciones de proyectos complementarios con el fin de determinar el conjunto de ellos que brinden las soluciones más eficientes y sostenibles.

Otros antecedentes:

En diciembre de 2015, el Ministerio de Ambiente (MiAMBIENTE) y la ACP, firmaron tres contratos para estudios para el establecimiento de reservorios multipropósito en los ríos Indio, La Villa, Perales, Parita y Santa María, así como el análisis de pre factibilidad y factibilidad para determinar el potencial del río Bayano para trasvase y la producción de agua potable para la región Metropolitana y Panamá Este. Los estudios culminaron y se entregaron en el 2020 al gobierno. De estos estudios resalta el diseño conceptual del proyecto de reservorio en la parte media de la cuenca de río Indio que considera la administración del recurso para usos locales y el trasvase de agua al lago Gatún para contribuir a atender las crecientes demandas de consumo humano y para el tránsito de los buques, y a mitigar los impactos de los años secos asociados al fenómeno del El Niño. La parte media y alta de la cuenca del río Indio es parte de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá desde el año 1999, en la porción que se conoció como la Región Occidental de la Cuenca del Canal (ROCC).

Propuesta del Canal de Panamá en Río Indio:

Ante lo crítico de la situación hídrica y que el potencial de un proyecto de embalse multipropósito en río Indio se ha estudiado desde principios de la década de los 80 como fuente de agua; los estudios que realizó el Canal para el Ministerio de Ambiente (MiAMBIENTE) entre 2017 y 2020 para desarrollar el diseño conceptual de un reservorio multipropósito en la cuenca de río Indio y; dado que la primera fase de los estudios que ejecuta la ACP con el USACE concluyeron que es necesario incorporar fuentes externas a la cuenca hidrográfica actual, la Administración del Canal de Panamá, determinó que se debía iniciar el proyecto de río Indio a la brevedad posible, como parte del conjunto de acciones que deberán atender el problema del déficit hídrico en la CHCP.

El proyecto de un reservorio multipropósito en río Indio cuenta con estudios técnicos, sociales y ambientales que se han dado a conocer tanto en las áreas de interés con los actores locales, como a instituciones del Estado, autoridades, entre otros. De igual manera, desde agosto de 2023, la ACP ha iniciado la implementación del Plan de Relacionamiento y Comunicación con Actores Sociales, que busca informar a las comunidades del compromiso y proceso participativo y respetuoso que llevaría la ACP, en caso se decida desarrollar este proyecto. Debido a esto, el proyecto de río Indio tiene mayor información que cualquier otro proyecto fuera de la cuenca actual de la ACP, lo que permitiría iniciar su construcción prontamente, y resultaría en un mensaje positivo e inmediato a la industria marítima y la obtención de los beneficios un menor plazo que lo que se podría esperar de cualquier otro proyecto comparable.

El proyecto tendría como objetivo principal aumentar la disponibilidad y calidad del recurso hídrico, optimizar la administración del recurso hídrico, así como generar beneficios sociales, económicos y ambientales para la población local, bajo un esquema de desarrollo sostenible, similar al que se aplica en múltiples lugares dentro de la CHCP. Entre las ventajas de este proyecto se destacan:

- Aumentaría el aporte de agua y la capacidad de almacenamiento para el consumo humano y el funcionamiento del Canal de Panamá y, especialmente en épocas de sequía.
- Debido a que la cuenca de río Indio es relativamente pequeña y se encuentra dentro de la CHCP, se facilita su integración en la estrategia de desarrollo sostenible y la ejecución de programas para el desarrollo socioeconómico y ambiental, tal y como sucede con los programas sociales, ambientales y educativos que promueve el Canal dentro de la CHCP.
- El proyecto de río Indio produce beneficios hídricos significativos que son: a. Muy superiores a cualquier otro proyecto dentro de la jurisdicción del canal; y b. Superiores o muy parecidos a otros proyectos considerados desde el punto de vista de beneficios hídricos fuera de la jurisdicción del Canal.
- La inversión inicial para un reservorio en río Indio, incluyendo las asignaciones presupuestarias previstas para la adecuada atención de los aspectos sociales y ambientales resultan significativamente inferiores a las inversiones que se prevén para otras soluciones capaces de brindar beneficios hídricos comparables.
- La regulación del caudal disminuiría riesgos de inundaciones, las cuales se dan con cierta periodicidad en el área.
- La operación de un reservorio en río Indio implicaría costos operativos mínimos y muy inferiores que cualquier otro proyecto externo a la CHCP, debido a que el trasvase al lago Gatún se produciría por gravedad con un túnel relativamente corto (8.7 Km).

Con el restablecimiento de la Ley 44 de 1999, la ACP cuenta con los límites de la CHCP, que incluye la cuenca del río Indio, se podría permitir la implementación de una estrategia de desarrollo sostenible con beneficios locales del largo plazo, así como la conservación y protección de los servicios ecosistémicos.

La construcción del reservorio en río Indio, permitiría mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la cuenca, generando empleo local, mejorando la infraestructura vial y sanitaria, y ofreciendo oportunidades de desarrollo agrícola, pesquero, turístico y recreativo.

El Canal cuenta con personal que ha trabajado en la cuenca de río Indio y que mantiene relación con actores sociales del área. En los estudios previos, ese personal trabajó la hoja de ruta para elaborar el plan de reasentamiento con participación local, alineado con las mejores prácticas internacionales (Normas de desempeño de la CFI y los Principios de Ecuador).

El proyecto de un reservorio en río Indio requeriría atención apropiada a los aspectos sociales y ambientales, por lo que la ACP ha iniciado el plan de reinserción en la cuenca que incluye las siguientes acciones:

Ejecución del Plan de Relaciones y Comunicación con Actores Sociales:

Establecimiento de oficinas de relaciones comunitarias en la cuenca de río Indio para informar y recibir consultas de los residentes del área sobre los detalles del proyecto y la realización de acciones para mejorar las condiciones locales. Se espera contar con cinco (5) centros de información dentro de la cuenca para el mes de agosto de este año.

Acciones de comunicación con las comunidades, con autoridades locales y otros actores sociales con interés.

Actividades y obras para el desarrollo socioeconómico sostenible en la cuenca de río Indio, incluyendo obras de acceso a agua y saneamiento, fortalecimiento de capacidades, impulso de actividades económicas locales, entre otros.

La reactivación del programa de Catastro y Titulación en la cuenca de río Indio.

En mayo del 2023, se contrató un servicio experto para el establecimiento de mesas de diálogo, la actualización de la línea base socioeconómica detallada (censo) y elaboración del plan de reasentamiento y restablecimiento de medios de vida.

Proyectos complementarios:

Entre los posibles proyectos complementarios se encuentran:

- Toma de agua en Gamboa para Planta Potabilizadora de Miraflores: Con este proyecto se busca hacer un uso casi continuo de las tinajas de reutilización de agua en las esclusas de Cocolí. Para este proyecto se emitió nota de proceder al contratista el 7 de mayo de 2023, y se espera su conclusión en septiembre de 2026.
- Contención de la migración de agua salada: Se evalúan soluciones (barreras de burbujas de aire, barreras flexibles de fondo, extracción selectiva de agua con mayor nivel de salinidad) en las esclusas Neo Panamax, con el propósito de reducir la intrusión salina y utilizar menos agua para el control de la salinidad. Se espera definir el o los métodos que produzcan mayores beneficios para finales del 2024.

- Dragado del Canal de Navegación en el lago Gatún: Este proyecto se evalúa como posible complemento al reservorio multipropósito en río Indio. Es el proyecto, dentro de la jurisdicción del Canal, que mejores beneficios hídricos brindaría, aunque por sí solo, no tiene capacidad de resolver las demandas del futuro. Su factibilidad está directamente asociada a las limitaciones de acceso que requieran imponerse a los equipos de dragado y perforación y voladura para no afectar el tránsito de las naves. Esta limitación es particularmente significativa en la porción más angosta y geológicamente más compleja que incluye al Corte Culebra y el Canal de acceso norte a las esclusas de Cocolí.
- Aumentos de las demandas del agua de los lagos de la CHCP (amenaza): En adición a los efectos de la variabilidad climática y la amenaza de fenómenos de El Niño, más frecuentes y extremos, se espera que las demandas de agua de la CHCP sigan creciendo. Los aumentos de demanda incluirán mayores extracciones de agua para potabilizar en potabilizadoras en prueba, construcción o en expansión (Sabanitas II, Arraiján en Howard, Gamboa en Cerro Tigre y expansión de Mendoza).

| Plantas Potabilizadoras | Presente | | Corto Plazo | |
|-----------------------------|----------|-------|-------------|-------|
| | MGD | hm3/d | MGD | hm3/d |
| Federico Guardia (Chilibre) | 265 | 1.00 | 265 | 1.00 |
| Miraflores | 50 | 0.19 | 50 | 0.19 |
| Monte Esperanza | 35 | 0.13 | 35 | 0.13 |
| Mendoza | 40 | 0.15 | 60 | 0.23 |
| Arraiján (Howard) | 0 | 0.00 | 45 | 0.17 |
| La una Alta | 20 | 0.08 | 20 | 0.08 |
| Cerro Tigre (Gamboa) | 0 | 0.00 | 65 | 0.25 |
| Sabanitas | 15 | 0.06 | 50 | 0.19 |
| Río Gatún | 2 | 0.01 | 2 | 0.01 |
| Escobal | 0.1 | 0.00 | 0.1 | 0.00 |
| Totales | 427.1 | 1.62 | 592.1 | 2.24 |

Tabla 1: Capacidades de Plantas potabilizadoras en la CHCP y proyecciones de aumento de capacidad (Hm3D: Hecto-metros cúbicos Diarios = 1 Millón de Metros cúbicos Diarios), (MGD: Millón de Galones Diarios)

Ante esta realidad, la incorporación de medidas como las incluidas en el siguiente listado contribuirían a reducir la presión sobre la CHCP:

- Inversión en infraestructura, micro-medición y políticas para reducir el agua no-contabilizada. Reducirían las extracciones de forma significativa y el agua que actualmente se extrae alcanzaría para atender apropiadamente a la población.

- Construcción de una potabilizadora abastecida desde el lago Bayano, que asuma el 50% de la producción de la Potabilizadora de Chilibre (140 MGD)
- Nuevos reservorios en Río Caimito (que permitiría aumentar la capacidad y confiabilidad de la Planta Potabilizadora del Trapichito) y en Río Grande: para una potabilizadora para abastecer a las playas y comunidades del sector.

Estas medidas no solo reducirían la presión sobre la CHCP sino que también contribuirían con la adaptabilidad al cambio climático y reducirían el riesgo que implica que la producción de agua potable para la mayoría de la población del país, dependa de los dos (2) lagos del Canal. Como ejemplo de ese riesgo se puede recordar que, en el 2010, la Planta Potabilizadora de Chilibre disminuyó significativamente su producción por aproximadamente tres meses debido a la turbiedad que ocurrió en el lago Alhajuela luego de la tormenta La Purísima. Esta condición repercutió significativamente en la calidad de vida de muchos panameños.

Como parte de los proyectos hídricos el Canal ha realizado las siguientes acciones:

- El proyecto de un reservorio en río Indio requeriría atención apropiada a los aspectos sociales y ambientales, por lo que la ACP ha iniciado el plan de reinserción en la cuenca que incluye las siguientes acciones:
 - Ejecución del Plan de Relaciones y Comunicación con Actores Sociales:
 - Establecimiento de oficinas de relaciones comunitarias en la cuenca de río Indio para informar a los residentes del área sobre los detalles del proyecto. Se espera contar con 5 centros de información dentro de la cuenca para el mes de agosto de este año.
 - Acciones de comunicación con las comunidades, con autoridades locales y otros actores sociales con interés.
 - Actividades y obras para el desarrollo socioeconómico sostenible en la cuenca de río Indio, incluyendo obras de acceso a agua y saneamiento, fortalecimiento de capacidades, impulso de actividades económicas locales, entre otros.
 - La reactivación del programa de Catastro y Titulación en la Cuenca de río Indio, en la cual se efectuaron 1,908 titulaciones de terrenos desde el año 2003 hasta el 2020.
 - En mayo del 2023, se contrató un servicio experto para el establecimiento de mesas de diálogo, la actualización de la línea base socioeconómica detallada (censo) y elaboración del plan de reasentamiento y restablecimiento de medios de vida.
 - Toma de agua en Gamboa para Planta Potabilizadora de Miraflores: Para este proyecto se emitió notificación para proceder al contratista el 7 de mayo de 2023, y se espera su conclusión en septiembre de 2026. Permitirá un mayor uso de las tinas de reutilización de agua en las Esclusas de Cocolí sin requerir la asistencia de la draga Quibián.
 - Contención de la migración de agua salada: se evalúan soluciones (barreras de burbujas de aire, barreras flexibles de fondo, extracción selectiva de agua con mayor nivel de salinidad) en las esclusas Neopanamax. Se espera definir el o los métodos que produzcan mayores beneficios para finales del 2024.

- Aumentos de las demandas del agua de los embalses de la CHCP (amenaza): En adición a los efectos de la variabilidad climática y la amenaza de fenómenos de El Niño, más frecuentes y extremos, se espera que las demandas de agua de la CHCP sigan creciendo y, a falta de proyectos a futuro, resulten en afectaciones a los servicios a la Industria con mayor frecuencia y por mayor duración por evento. Los aumentos de demanda incluirán mayores extracciones de agua para potabilizar en potabilizadoras en prueba, construcción o en expansión (Sabanitas II, Arraiján en Howard, Gamboa en Cerro Tigre y expansión de Mendoza)
- Proyectos que podrían reducir la presión sobre la CHCP:
- Inversión en infraestructura, micro-medición y políticas para reducir el agua no-contabilizada. Reducirían las extracciones de forma significativa y el agua alcanzaría para atender apropiadamente a la población.
- Construcción de una potabilizadora abastecida desde el embalse Bayano, que asuma el 50% de la producción de la Potabilizadora de Chilibre (140 MGD)
- Nuevos reservorios en río Caimito (que permitiría aumentar la capacidad y confiabilidad de la Planta Potabilizadora de El Trapichito) y en Río Grande: para una potabilizadora para abastecer a las playas y comunidades del sector.
- El Canal continúa evaluando los méritos de otras opciones, entre ellas:
- Bayano como fuente de agua para el Canal: Bayano representa menores relaciones de beneficio sobre costo que un proyecto en río Indio, aun antes de compensaciones por la concesión existente; requeriría de una servidumbre extensa y; se esperarían costos operativos elevados por bombeo. Preliminarmente, se estudian alternativas con diferentes rutas y volúmenes de trasvase (entre 12 y 65 m³/s). El trasvase de 12 m³/s se evalúa como posible complemento para río Indio en un futuro. Volúmenes mayores, básicamente como sustitución de río Indio.
- Proyecto de Dragado del Canal de Navegación en el embalse Gatún: Este proyecto resulta en beneficios hídricos importantes, aunque insuficientes para satisfacer las demandas a futuro por si solo. Podría ser un complemento para un proyecto como el de río Indio o el de trasvase desde Bayano. Conlleva complejidad y costos significativos asociados a las limitaciones de acceso al centro del Canal de Navegación a fin de no interrumpir las operaciones de tránsito, particularmente en las áreas estrechas (corte Culebra y acceso norte a las Esclusas de Cocolí) y por la variabilidad geológica en el área.

Es imperativo prevenir una situación en la que se tenga que decidir entre abastecer a la población y restringir los tránsitos de buques. Se requiere anticipar la situación, ya que, ambas circunstancias son negativas, pues la población panameña pierde al no tener acceso al agua potable, pero también pierde sin los recursos que aporta el Canal.

QUINTIQ

¿Para qué se compró el software Quintiq?

Con la finalidad de optimizar los beneficios de la ampliación, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) inicio en el año 2012, la implementación de un programa de renovación de procesos y sistemas medulares, que contenía un portafolio de siete (7) grandes proyectos tecnológicos. Cinco (5) de estos siete (7) proyectos se implementaron y los otros dos (2) restantes se consolidaron en uno, el cual se denominó “Programación de Servicios y Recursos Marítimos”.

Para este proyecto en particular, la ACP realizó un estudio de mercado con 30 compañías para evaluar plataformas de planificación y programación operativa, de las cuales 8 compañías o posibles proveedores contestaron presentando información de sus servicios.

Luego de una evaluación técnica realizada por los expertos se aprobó la contratación restringida por marca para la adquisición de la plataforma avanzada de planificación y programación operativa para el Canal de Panamá, marca Quintiq. Con esta plataforma se pretendía incrementar la capacidad y los ingresos operativos del Canal, a través de una mejor programación del horario de los buques y optimizar la disponibilidad, utilización y costo de los recursos marítimos a través de una mayor integración y coordinación de la programación de los trabajos de pilotos, remolcadores, esclusas, pasacables, lanchas y vehículos.

Quintiq consistía en una licencia de un programa que permitiría manejar los requisitos generales de planificación y programación operativa del Canal de Panamá de forma integral y flexible mediante la configuración paramétrica de las reglas operativas del Canal.

¿Cuánto costo Quintiq?

El costo de adquisición de las licencias y del soporte y mantenimiento de Quintiq fue de B/.11,280,000.00, sin embargo, esta adquisición formaba parte de un proyecto de inversión que involucraba los siguientes aspectos adicionales:

| Rubro | Monto |
|---|------------------|
| Adquisición de Licencias | B/.8,000,000.00 |
| Mantenimiento del primero año en curso | B/.1,600,000.00 |
| Mantenimiento del segundo año | B/.1,680,000.00 |
| Implementación del primer año por The Logic Factory B.V | B/.542,240 |
| Servicios personales (planilla interna) | B/.3,992,282.07 |
| Total de los Rubros | B/.15,814,522.07 |

¿Por qué no se pudo implementar?

Una vez adquirido el licenciamiento, la ACP decidió dividir la implementación en dos fases, para lo cual adjudicó dos contratos adicionales, de forma competitiva mediante licitación, con dos compañías socios “Platinum Partner” de Dassault Systéms:

En 2017, la aplicación para planificación de horarios de buques y planificación de remolcadores fue adjudicada a The Logic Factory B.V., por un monto de B/.1,694,500.00. De este contrato sólo se pagaron B/.542,240.00.

En 2018, la aplicación para la asignación y rotación de prácticos fue adjudicada a AB OVO Nederland, por un monto de B/.928,400.00. Este contrato no se pagó, pues el servicio no se proveyó.

Una vez contratado The Logic Factory B.V en el 2017, se inició el proceso de implementación de la herramienta; sin embargo, no pudo adaptarse a las complejidades de la operación del Canal de Panamá.

Luego de dos años de intentar su implementación, en el 2019, se decidió asignar un equipo interno multidisciplinario, para que realizara una revisión integral del proyecto, buscando minimizar el riesgo de continuar invirtiendo recursos y tiempo, sin la obtención de beneficios tangibles para el Canal de Panamá.

Como parte de las acciones a desarrollar por el equipo multidisciplinario, se realizaron gestiones directamente con la empresa distribuidora, dado que los implementadores no habían podido lograrlo. Así pues, se coordinó la realización de una prueba de concepto directamente con la empresa distribuidora Dassault Systéms.

Luego de varios intentos, el equipo de la ACP concluyó en septiembre del 2019, que en esta prueba no se logró que los optimizadores y algoritmos de Quintiq produjeran un entregable satisfactorio, ni evidencia de avances concretos con respecto a los beneficios esperados de esta herramienta.

Tomando en consideración: (i) los resultados de la prueba de concepto realizada; (ii) las recomendaciones del equipo multidisciplinario, avalada por las Vicepresidencias involucradas; (iii) los informes de auditoría emitidos por el Fiscalizador General; (iv) que se había recibido información de otras empresas que habían adquirido la herramienta, pero no habían podido implementarla; (v) que el costo de mantenimiento se incrementaba anualmente; (vi) que era conveniente tomar una decisión antes del cierre del año fiscal, la Administración aprobó mediante memorando de decisión de fecha 20 de septiembre del 2019 (con fecha efectiva 26 de septiembre de 2019), proceder con el abandono y registro en el presupuesto de operaciones de los costos en proceso del proyecto: “Programación de servicios y recursos marítimos”.

Una auditoría forense posterior, realizada por una firma externa de auditores, concluyó, luego del análisis de la documentación respaldó la decisión de abandonar el proyecto, y consideró que esta decisión fue la correcta.

¿Dónde está este software?

El Canal de Panamá adquirió el derecho de uso de las licencias de Quintiq y ese derecho es perpetuo; por lo que la ACP tiene los ejecutables de esta plataforma y las llaves que permitirían en caso de la ACP, así lo decida, proceder con su uso, a través de las condiciones establecidas en el contrato.

En cuanto a la investigación que adelanta el Ministerio Público, la ACP ha cooperado con las todas las solicitudes que realizado este organismo. La última acción realizada, dentro de la investigación, consistió en una diligencia de inspección ocular. En una primera visita, se realizó esta diligencia en presencia de personal de la Vicepresidencia de Transformación Digital (TD), quienes mostraron el software. Posteriormente, en una segunda visita, se realizó una inspección en el Centro de Control de Tráfico Marítimo donde se mostró al perito la herramienta que se buscaba mejorar mediante el desarrollo del software. La fiscalía nos manifestó que se estaría solicitando una ampliación de la inspección ocular, pero hasta la fecha no se ha emitido una orden formal requiriéndola. Por otro lado, está pendiente de que la Contraloría General de la República entregue el informe de la auditoría ordenada en la investigación del Ministerio Público.

Negociaciones colectivas en el Canal de Panamá

¿Qué dice el régimen legal especial del Canal de Panamá en materia laboral y de relaciones colectivas?

Conforme lo establece Título XIV de la Constitución Política de la República de Panamá y la Ley 19 de 11 de junio de 1997, orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la responsabilidad primordial de la ACP es la de garantizar la seguridad, continuidad, eficiencia y rentabilidad del servicio público que brinda el Canal de Panamá a la comunidad marítima internacional. En función de lo anterior, el modelo de las relaciones laborales en la ACP se sostiene sobre un “régimen laboral especial” que identifica como sus principales pilares: (i) un sistema de méritos, (ii) un Plan General de Empleo que mantiene, como mínimo, las condiciones y derechos laborales similares a los existentes al 31 de diciembre de 1999; y (iii) la preferencia en la contratación a los nacionales panameños.

En este sentido el “régimen laboral especial” establece que no se permite por ninguna causa interrumpir el servicio que presta el Canal, por lo que los conflictos laborales entre los trabajadores o los sindicatos y la Administración se deben dirimir entre ellos, siguiendo los mecanismos de resolución que establece la Ley. En cumplimiento a lo anterior, cada convención colectiva contiene un procedimiento para la tramitación de quejas en donde la última instancia administrativa es el arbitraje y la Junta de Relaciones Laborales (JRL) es la facultada para resolver conflictos laborales que están bajo su competencia, como lo son las denuncias por prácticas laborales desleales, disputas de negociabilidad, entre otros. Además, el Título

Constitucional XIV, también establece que el régimen aplicable a la ACP sólo puede ser desarrollado por Leyes que establezcan normas generales otorgándole la facultad exclusiva a la ACP de reglamentar dichas materias de conformidad con su Ley Orgánica.

En el desarrollo de la norma constitucional, la Ley Orgánica establece expresamente que a sus empleados no les serán aplicables las disposiciones del Código de Trabajo y del Código Administrativo, ni normas legales o reglamentarias que establezcan salarios, bonificaciones, jurisdicciones o procedimientos, salvo lo que expresamente se dispone en la propia Ley 19. Por tanto, excluye la aplicación de los principios y procedimientos establecidos en otras jurisdicciones o regímenes que no estén incorporados expresamente en la Ley Orgánica. En el art. 94 de la Ley se establece que las relaciones laborales de la ACP se regirán por lo dispuesto en la Ley, en los reglamentos y en las convenciones colectivas. Exige además, que las normas laborales sean interpretadas considerando la necesidad de que la ACP, como administradora del servicio, sea eficaz y eficiente.

¿Cuántos sindicatos existen en el Canal de Panamá?

En el Canal de Panamá existen ocho (8) organizaciones sindicales que ostentan la representación exclusiva de siete (7) unidades negociadoras, siendo estas las de: (1) trabajadores no profesionales y (2) trabajadores profesionales, ambas representada por la coalición del Maritime/MetalTrades Council, compuesta por el *Panama Area Metal Trades Council* (PAMTC), el Sindicato del Canal de Panamá (SCPC) y del Caribe y el *National Maritime Union* (NMU); (3) bomberos, representada por la *International Association of Firefighters* (IAFF); (4) capitanes y oficiales de cubierta, representada por la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC); (5) ingenieros de máquina, representada por la Unión de Ingenieros Marinos (UIM); (6) prácticos, representada por la Unión de Prácticos del Canal de Panamá (UPCPC); y (7) guardias de seguridad, representada por el Sindicato de Guardias de Seguridad del Canal de Panamá (SGSCP).

Cada representante exclusivo está debidamente certificado por la JRL. Además, existen aproximadamente 600 trabajadores “excluidos” de cobertura sindical a razón de que el trabajo que realizan o la posición que ocupan dentro de la Autoridad, de alguna forma, podría crear conflicto de intereses entre la Administración, el trabajador y cualquier unidad negociadora. A cada unidad negociadora le aplica una convención colectiva de las cuales, en el año 2022, la ACP logró tres nuevos acuerdos, con lo que en su conjunto se abarca aproximadamente el 95 por ciento de la fuerza laboral (incluyendo los excluidos). En el caso de la unidad negociadora de guardias de seguridad, en el 2023, se acordó un Memorando de Entendimiento (MDE) para extenderle a dicho grupo la aplicación de la mayor parte de los artículos de la convención colectiva de la unidad negociadora de los trabajadores no profesionales hasta el 31 de diciembre de 2024.

En el siguiente cuadro se detallan las unidades negociadoras y vigencias de las convenciones colectivas:

| UNIDAD NEGOCIADORA | APROBACIÓN | VENCIMIENTO | OBSERVACIONES |
|-----------------------------------|------------|-------------|---|
| No Profesionales | 16/May/22 | 30/09/25 | La negociación demoró tres años |
| Profesionales | 8/Jul/22 | 31/12/25 | La negociación demoró tres años |
| Ingenieros de Máquina | 29/9/23 | 31/12/27 | La negociación fue a estancamiento |
| Bomberos | 21/Jun/22 | 20/6/28 | Acuerdo logrado en cinco meses (1er periodo) |
| Prácticos | 15/May/16 | 11/01/25 | En el 2023 las partes no presentaron solicitud de negociación |
| Pendientes | | | |
| Capitanes y Oficiales de Cubierta | 7/Ago/16 | 6/08/20 | Estancamiento resuelto por la JRL y pendiente del trámite por las partes. |
| Guardias de Seguridad | | | MDE hasta 31/12/24 |

¿Quiénes conforman estas organizaciones sindicales y cómo operan?

Las organizaciones sindicales de la ACP están conformadas mayormente por los trabajadores de la ACP, quienes cuentan con la más alta calificación técnica y gozan de ingresos, en una combinación de salarios y remuneraciones adicionales, y otras condiciones laborales más atractivos que el resto de la población laboral panameña en general. Dichos trabajadores realizan las actividades sindicales en tiempo remunerado por la empresa durante horas en las que el trabajador está programado para trabajar. No todos los trabajadores cubiertos por cada unidad participan del sindicato o pagan cuotas, lo cual es opcional dentro del régimen laboral especial de la ACP.

Las organizaciones sindicales de la ACP se mantienen vinculadas a organizaciones laborales norteamericanas e internacionales; no obstante, cada vez más se están interrelacionando con otras organizaciones y agrupaciones sindicales y distintos frentes ideológicos dentro y fuera de la República de Panamá. Esto último se aprecia particularmente cuando surgen temas de

interés nacional como, por ejemplo, el del manejo de la Caja del Seguro Social, alto costo de la vida y otros. Desde esta perspectiva, resulta importante tomar en consideración las influencias que pudieran ejercer sobre las organizaciones sindicales en la ACP, las ideologías y tendencias de los sindicatos que operan en el resto del país y que no sólo tienen en algunos casos intereses de índole laboral, sino de tipo social y político. De igual forma, se ha observado que temas internos del país o del Canal son expuestos ante organismos internacionales como la Organización Internacional de Trabajo (OIT) por intermedio de organizaciones gremiales internacionales que operan en la cadena global de suministros como la International Transport Federation; ya sea de modo directo, por medio de denuncias públicas, o en conjunto con organizaciones sindicales canaleras.

Incidencia de Accidentes Laborales

Dentro de las prioridades organizacionales del Canal de Panamá está la preservación de la seguridad y la vida de las personas, por lo que se realizan importantes esfuerzos para prevenir y disminuir los riesgos de accidentes. De acuerdo con el reporte de accidentes, para el AF2024 se han reportado 72 accidentes al cierre de julio de 2024. Esto significa que menos del 1% de los empleados han tenido accidentes este año. Sin embargo, nuestro objetivo es reducir este número aún más.

Estructura de peajes del Canal de Panamá

¿En qué consiste la actual estructura de peajes del Canal de Panamá?

La actual estructura de peajes, aprobada tanto por la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) como por el Consejo de Gabinete mediante Resolución de Gabinete No. 75 de 12 de julio de 2022, entró en vigor el 1 de enero de 2023 y tiene vigencia hasta el año fiscal 2025. La estructura de peajes consiste en lo siguiente:

Hay dos componentes para el cobro de peajes:

- El primero es una tarifa fija por tránsito, según la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (Regular, Súper y Neopanamax), que se mantendrá estable hasta el año 2025.
- El segundo componente es una tarifa de capacidad por tipo de buque y categoría de tamaño, incremental hasta el 2025.

Tarifas estándares para buques en lastre (vacíos), pagando 85% del peaje de un buque con carga, independientemente del segmento (con excepción de los buques portacontenedores).

Programa de lealtad simplificado para buques portacontenedores (solamente una categoría), aplicado a los clientes que emplacen 1.5 millones de TEU² de capacidad o más por año. Esta tarifa tendrá vigencia durante los años 2023 y 2024. Este programa será eliminado en el 2025.

Los esfuerzos, hasta la fecha, de estas iniciativas han permitido a la ACP en el año fiscal 2023, entregar al Estado, la suma de B/.2,545.00 millones de dólares entre excedentes (B/.1,943.00) y derechos por toneladas (B/.602.00), un incremento de 2.0% con respecto a B/.2,494.00 del año fiscal 2022³.

¿Cómo es la estructura de peajes del Canal de Panamá? ¿Cuáles son los fundamentos de esta estructura?

La estructura de peajes del Canal de Panamá trata de capturar el valor económico que el Canal de Panamá proporciona a sus diversos clientes, representados en los diferentes segmentos de mercado que atiende la vía acuática. Es una estructura de peaje que diferencia el tamaño del buque, toma en cuenta la elasticidad de la demanda al costo del Canal, y considera el impacto de los peajes en los diferentes países usuarios del Canal. Por estas razones se elaboran estudios de impactos, se efectúan consultas a los clientes y se realiza una audiencia de peajes antes de la decisión final en cuanto a la implementación de estos.

La estrategia de peajes actual se fundamenta en tres pilares:

- **Simplicidad:** reducir las líneas tarifarias. Anteriormente existían 430 líneas tarifarias y ahora hay menos de 60. Es una forma más sencilla y fácil para los clientes del Canal para que puedan calcular sus peajes según la esclusa utilizada y el tamaño del buque. Este sistema minimiza la complejidad y facilita las transacciones.
- **Predictibilidad:** se brinda visibilidad en los peajes por tres años, ofreciendo estabilidad de precios y atendiendo las solicitudes de los clientes de conocer las tarifas con suficiente antelación para planificar sus decisiones de negocio.
- **Valor agregado:** refleja lo que el Canal aporta a sus clientes al utilizar la ruta acuática respecto a la alternativa. Los peajes actuales consideran cómo operan los clientes hoy en día, al igual de cómo utilizan y obtienen valor de la ruta por el Canal.

La estructura de peajes del Canal de Panamá ha evolucionado desde 1914, pasando de un sistema de una sola tarifa para todos los barcos durante la administración estadounidense, distinguiendo solamente si el buque transitaba cargado o vacío, hasta una transformación más significativa a inicios del presente siglo bajo administración panameña, por segmentos de mercado y con una mayor granularidad para tratar de capturar la plusvalía debajo de la curva

² TEU es el acrónimo de “*Twenty-foot Equivalent Unit*”, que corresponde a la unidad de medida de capacidad de carga de un contenedor estándar de 20 pies, con dimensiones de largo, ancho y alto de 20’ x 8’ x 8.5’, respectivamente. Se utiliza para describir la capacidad de carga de un buque portacontenedor.

³ Informe Anual del año fiscal 2023.

de demanda. La granularidad y los precios por segmentos de mercado permiten una mayor maximización de los ingresos en comparación a la estructura anterior de cobrar un solo precio a todos los segmentos.

Los segmentos de mercado son: portacontenedores, gas licuado de petróleo, gas natural licuado, portavehículos/RoRo, petroleros, graneles secos, refrigerados, quimiqueros, carga general, pasajeros y otros.

La estructura de peajes del Canal de Panamá también busca adaptarse a los cambios que se dan en los mercados o en los patrones de comercio. A lo largo de la historia del Canal, se han observado cambios en los volúmenes de los diferentes tipos de carga. Por ejemplo, los granos fueron la principal carga desde la década de los ochenta hasta el año fiscal 2002, período en el que cedió el primer puesto a la carga contenerizada. A partir de la ampliación del Canal a finales del año fiscal 2016, ha habido un importante repunte de los flujos de energéticos por el Canal, representando cambios en los patrones de demanda que deben ser tomados en cuenta en la estrategia de precio de la vía acuática.

¿Qué hemos logrado realizar con los otros servicios marítimos?

Con respecto a los otros servicios marítimos, los primeros pasos se dieron con la creación del cargo por agua dulce (CAD) el 15 de febrero 2020, compuesto de un cargo fijo asociado al tamaño del buque y un cargo variable dependiendo del nivel del lago Gatún. Estos fondos están destinados para estudios de futuros reservorios, ya que el agua es para el consumo poblacional y es el insumo para la operación del Canal. Los ingresos generados desde su implementación hasta el año fiscal 2023 suman de B/.718.2 millones, y B/.817.6 millones hasta abril 2024.

Entre los años fiscales 2021-2023, se han implementado cambios importantes como la creación de subastas para cupos de reservación en la esclusa Neopanamax, modificaciones en tarifas con aumentos, cambios estructurales y nuevas tarifas para los servicios de remolcadores, locomotoras y pasacables, reservaciones (subastas Neopanamax, adelantos de la fecha de tránsito, cargos por día de alta demanda), cargos por exceder visibilidad, servicio de disponibilidad de recursos del programa de respuesta y limpieza de derrames de hidrocarburos entre otros, como parte de las iniciativas de gestión de ingresos. Se actualizaron costos y se crearon nuevas tarifas con la finalidad de mejorar el servicio que el Canal brinda y ajustarnos a la demanda de la industria marítima. Para el acumulado del año fiscal 2023, los ingresos por reservaciones totales registraron un incremento de 26.9% en comparación al año fiscal 2022, en gran parte por las subastas que han mostrado un aumento de 112.5% en comparación al año fiscal anterior⁴.

Para las tarifas que entraron en vigor el 1 de enero de 2024, se hizo una evaluación integral de todas las tarifas de servicios marítimos (servicios conexos y servicios complementarios),

⁴ Solamente se incluyen reservaciones normales y subastas. No se incluye el resto de los subrenglones 1050.

consolidando y reduciendo el número de tarifas en un 50%. El propósito de reestructurar las tarifas de los servicios marítimos es simplificar la estructura tarifaria con el propósito de agregar valor y mejorar la experiencia del cliente.

En general, durante estos últimos 4 años hemos incorporado diferentes conceptos de gestión de ingresos como optimización de precios, segmentación, estacionalidad, y cambios en las reglas y condiciones, lo cual ha permitido capturar el valor que le ofrecemos a nuestros clientes. Estos esfuerzos se han basado en su mayor parte en cambios no dinámicos, sin embargo, hay otras oportunidades para expandir los márgenes de ganancia y asegurar el crecimiento continuo, la confiabilidad y sostenibilidad del Canal.

Gestión socioambiental en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP).

Acciones que se realizan en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP):

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) trabaja de manera conjunta con los actores locales, institucionales, autoridades locales, organizaciones sectoriales y educativas, en la Estrategia de Desarrollo Sostenible y Descarbonización (EDSD), así como en el Plan Indicativo de Ordenamiento Territorial Ambiental (PIOTA), que se constituyen en la hoja de ruta para continuar promoviendo el desarrollo socioeconómico local, la gestión integrada del territorio y del recurso hídrico, fortaleciendo la gobernanza del agua e impulsando la descarbonización en la CHCP, considerando un componente de educación y sensibilización relacionado con el cambio climático y la necesidad de mitigar y adaptarnos a escenarios futuros.

Entre las acciones que desarrolla la ACP en la CHCP tenemos:

Impulso al Desarrollo Socioeconómico

El objetivo va dirigido a promover y fortalecer los siguientes componentes:

- Creación de áreas rurales con modelos productivos integrales para la seguridad alimentaria y generación de excedentes para la comercialización. Se vienen desarrollando proyectos de agricultura familiar sostenible en cuatro sectores de las subcuencas Chilibre-Chilibrillo, en cuatro comunidades de la región de Capira y en cuatro comunidades lacustres. Recientemente, se implementaron proyectos en las comunidades de La Chorrera y Arraiján.
- Comunidades con emprendimientos sostenibles que propicien el agroturismo y diversifiquen los ingresos familiares. También, se desarrollan acciones para propiciar el ecoturismo en las áreas rurales de la cuenca, específicamente en la región de Capira y comunidades lacustres. Para ello, se crea un plan de turismo llamado: *La Ruta de Cerros, Cascada y Café*, en las montañas del Distrito de Capira. Esta ruta se vislumbra como un

paisaje único, donde se puede conocer cerros, cascadas y fincas agroturísticas de café de forma segura y cómoda, con gente hospitalaria. Con una proyección de desarrollo al año 2030, se espera que impacte mejorando las condiciones económicas de forma directa de una población de 10,000 personas pertenecientes a la región de Cirí-Trinidad.

- Estructuras organizativas fortalecidas en capacidades y con infraestructuras básicas para garantizar la sostenibilidad de los procesos productivos. Se ha iniciado un programa de fortalecimiento de doce (12) asociaciones productivas de la CHCP. Actualmente se trabaja con cuatro (4) asociaciones en los rubros de café, productos agrícolas y apícolas.
- Comunidades con infraestructura adecuada para el abastecimiento de agua potable y saneamiento básico, mejorando las condiciones familiares y potenciando emprendimientos sostenibles. Al año 2024, se han rehabilitado treinta (30) acueductos en comunidades rurales e indígenas ubicadas en los distritos de Panamá, Colón, La Chorrera y Capira, impactando a una población de 12,255 personas. De igual forma, se está realizando el diagnóstico de la condición de los acueductos en el sector Oeste de la CHCP y el área lacustre, para elaborar una estrategia de intervención en Agua y Saneamiento para las 450 comunidades de la CHCP, proyectando al año 2,030, mejoras de las condiciones de vida para cerca de 250,000 personas.
- Construcción de Centros de Capacitación y Desarrollo Sostenible (CCDS).
- Se pretende establecer en al menos siete (7) áreas de la cuenca. Mediante la licitación No. 205851 se realizarán los diseños conceptuales de los CCDS (la licitación cierra el 13 de agosto de 2024). Se tiene previsto iniciar la construcción de dos primeros CCDS en el 2025. Ya fueron adquiridos los terrenos (19.6 hectáreas) para la construcción del primer centro de capacitación en la comunidad de Mendoza de La Chorrera. Estos dos primeros centros permitirán al Canal de Panamá desarrollar programas de capacitación y ampliar las actividades de gestión socioambiental, beneficiando a más de 20,000 pobladores de la CHCP.

Programa de Catastro y Titulación

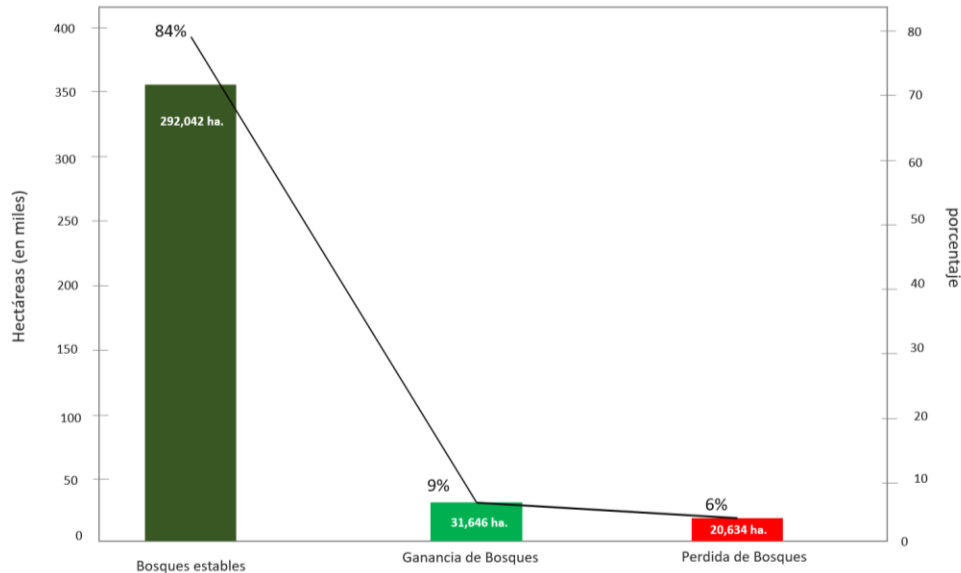
En coordinación con la Autoridad Nacional de Tierras (ANATI), se continúa con la ejecución de este programa que inició en el año 2006. Al finalizar julio de 2024, se ha logrado catastrar 98,634.28 hectáreas y entregar 11,253 títulos en el 56.27% de las áreas catastrables, beneficiando de manera directa a más de 56,265 personas. Entre los años 2024 y 2025, el barrido catastral está orientado al área del Corredor Transístmico. Para el año 2025, se proyecta alcanzar las 99,129 hectáreas catastradas y la cifra de 12,031 títulos de propiedad entregados.

Programa de Monitoreo de la Cobertura Vegetal

Se continua con el análisis de imágenes satelitales y sobrevuelos coordinados con MiAmbiente, principalmente, en el sector de Alto Chagres. Los niveles de alteración de la cobertura boscosa son bajos en toda la cuenca y se asocian principalmente a actividades de rosa y quema en algunas áreas de producción agropecuaria. Los bosques secundarios y maduros representan el 57.8% de la superficie de la Cuenca. Estudios realizados por el Ministerio de Ambiente para el

año 2022, indican que la cuenca del Canal reporta una ganancia neta de 11,011 ha. de bosques para los últimos 11 años.

DINÁMICA DE BOSQUES EN LA CHCP, PERIODO 2012 - 2021 Y CONSERVADAS 2009 – 2023



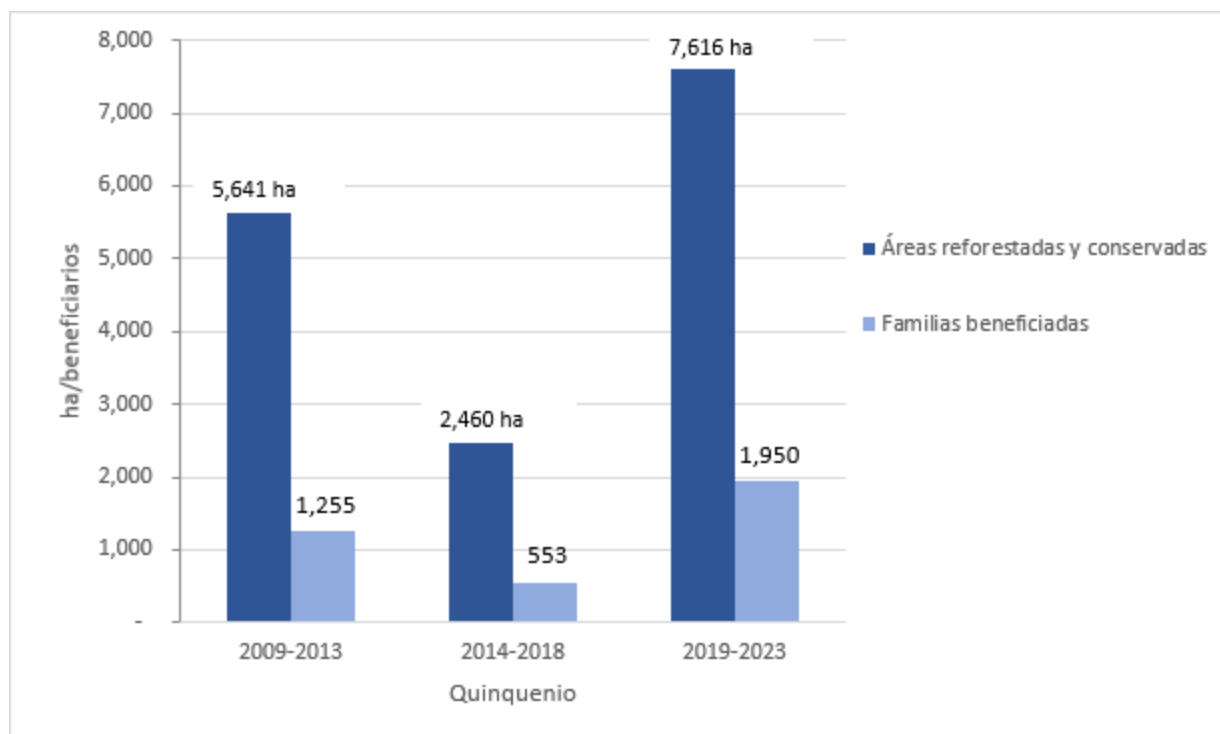
Ministerio de Ambiente, 2022

Programa de Incentivos Económicos Ambientales

Inició en el año 2009, con el propósito de proteger el recurso hídrico y los recursos naturales en la CHCP, promover el establecimiento y permanencia de coberturas vegetales protectoras mediante modelos de reforestación, agroforestería, protección boscosa existente, uso adecuado de la tierra, perfeccionamiento de las técnicas agropecuarias y mejoras en las condiciones económicas rurales. Para ello, se realizan reforestaciones bajo las modalidades agroforestales (café, cacao y frutales) y silvopastoriles (fincas ganaderas), enriquecimiento de matorrales, reforestación para la conservación y reforestación con especies comerciales, control de erosión en fincas piñeras y restauración de paisajes. Recientemente, se agregó la modalidad de agricultura familiar sostenible con el objetivo de proveer al campesino de productos para el auto consumo y la comercialización de excedentes. Estas modalidades se complementan con la transferencia de incentivos por la protección y vigilancia de los bosques existentes en sus fincas como un mecanismo de Pago por los Servicios Ambientales (PSA) que el mismo brinda.

A julio de 2024, se han reforestado y protegido un poco más de 17,628 hectáreas en la CHCP con más de 6,219,000 de plántulas sembrados generando beneficios económicos directos a más de 3,800 familias. Para el año fiscal 2024, el programa actúa en 1,177 hectáreas y participan 106 familias.

ÁREAS REFORESTADAS Y CONSERVADAS 2009 – 2023



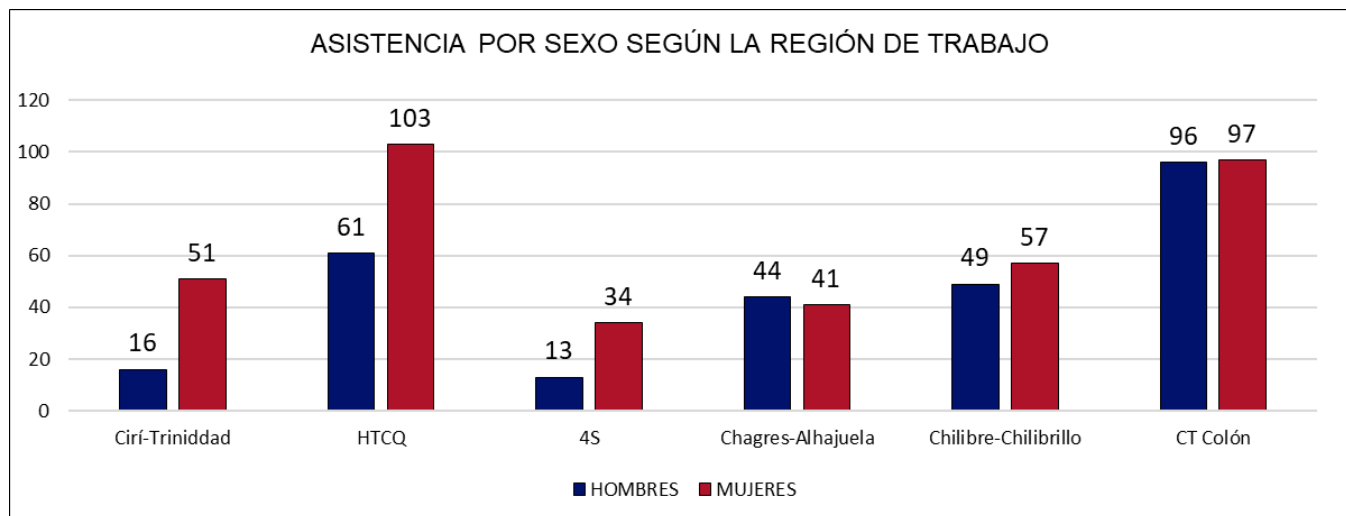
Estos proyectos han generados ingresos directos para las poblaciones beneficiadas por el orden de B/.7,200,000 en los últimos 15 años, resultados de incentivos por el pago de jornales de trabajo, generación de viveros comunitarios y transferencias por la vigilancia y protección de bosques. Además de los beneficios recibidos por la venta de productos agropecuarios principalmente café, lo cual suma aproximadamente B/.5,100.000 para el mismo período, más otros incentivos recibidos relacionados con capacitaciones, herramientas y equipos de trabajo.

Plataformas participativas

Con un enfoque de gobernabilidad del agua que encuentra su fundamento en la arquitectura social comunitaria, se han conformado seis (6) Consejos Consultivos de Cuenca (CCC) y veintisiete (27) Comités Locales dentro de la CHCP. Este programa tiene impacto en las 450 comunidades de la CHCP.

A julio de 2024, se realizaron trece (13) Asambleas Trimestrales de los Consejos Consultivos de Cuenca y 70 reuniones bimensuales de los Comité Locales para la implementación de los planes operativos anuales de gestión local del territorio. Se estimó una participación de 2,362 asistentes, 1,237 mujeres (52.37%) y 1,104 hombres (46.74%).

Se ha mantenido la paridad de género o participación equitativa de las mujeres en las estructuras de gobernanza local; incluso, fueron nombradas dos nuevas coordinadoras de Consejos Consultivos de Cuenca, de tal manera que, en la actualidad, 4 de los 6 concejos son liderados por mujeres.



Participación de la mujer en las asambleas de la plataforma participativa.

Por otra parte, nos encontramos ejecutando el proyecto de fortalecimiento de las asociaciones productivas vinculadas a la plataforma participativas. El proyecto tiene como objetivo mejorar las competencias técnicas y blandas de las asociaciones productivas comunitarias y las oportunidades de comercialización de sus productos y servicios, para la gestión de negocios verdes o emprendimientos sostenibles y la agregación de valor a las cadenas de producción y comercialización actuales y potenciales, en el marco del desarrollo sostenible, la gobernanza del agua y la igualdad de género.

A julio de 2024, se han ejecutado las siguientes acciones:

6 talleres de capacitación de 5 horas cada uno con la participación de al menos 6 personas de cada una de las organizaciones y dos directivos de cada CCC. El promedio es de 48 participantes por taller, de los cuales el 56% son mujeres. Los temas de los talleres han sido: 1) administración de las asociaciones productivas, manejo financiero eficiente y rendición de cuentas; 2) marco legal y personería jurídica, 3) emprendimientos verdes y agregación de valor; 4) elaboración de plan de negocios; y 5) asociatividad, comercio justo y resolución de conflictos; 6) diseño de imagen de negocio.

También se han ejecutado 4 sesiones de acompañamiento en campo en el área de trabajo de cada asociación productiva; 24 sesiones para garantizar la generación y apropiación de conocimientos y la aplicación de las herramientas que se brindan en los talleres.

Se ha ejecutado la medición del nivel organizativo de las organizaciones con una sesión individual en campo, así como una sesión grupal con participación de 40 personas en total, 53% de ellas, mujeres, y en la cual se elaboró una matriz preliminar para la inversión de capital semilla de hasta 3 mil dólares según el plan de negocios del año 2022, así como el diseño participativo del logo de cada negocio.

Se ejecutó una gira técnica de intercambio de experiencias con las doce (12) asociaciones productivas y los delegados de los Consejos Consultivos de Cuenca de región oeste (HTCQ, 4S y Cirí-Trinidad), en esta gira técnica de intercambio de experiencias participaron 27 representantes de las organizaciones productivas y delegados de los Consejos Consultivos de Cuenca, 17 mujeres y 10 hombres.

Se realizaron seis (6) talleres para la revisión y actualización de los estatutos de los Comités Locales como parte del contrato de caracterización de la Plataforma Participativa en estos talleres participaron alrededor de 90 delegados de los Comités Locales donde es 58% fueron mujeres.

Red de Jóvenes por el Ambiente y la Cuenca del Canal de Panamá:

A julio de 2024, la Red de Jóvenes por el Ambiente y la Cuenca desarrolló actividades, dentro del Contrato Multianual del Servicio para desarrollar capacidades de los miembros de la Red de Jóvenes por el Ambiente y la Cuenca del Canal, en su plan quinquenal, orientado a los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). Estas actividades tienen como objetivo el desarrollo de habilidades y competencias que permitan mejorar las acciones que, en el marco de la protección de los recursos naturales, desarrollan los miembros de la RED.

A continuación, algunas de las actividades realizadas en el programa de la Red de Jóvenes por el Ambiente y la Cuenca:

- 60° aniversario de la gesta patriótica del 9 de enero, construyendo la memoria histórica a través del cine, poesía, música, teatro y literatura.
- Taller para la actualización de la Propuesta de Educación en la Cuenca para presentarla al Administrador.
- 2do Encuentro de Líderes Canaleros, junto a el Laboratorio Latinoamericano de Acción Ciudadana.
- Capacitación de miembros de la red para Casa Espacio Canal para desempeñarse como facilitadores en las giras.
- Participación en Casa Espacio Canal – Verano Canal, Musicalion, David, Santiago, La Chorrera, Los Andes.
- Tercer Campamento Ambiental de la Red de Jóvenes por el Ambiente y la Cuenca del Canal, “Fijación de Metas y plan de acción para el desarrollo personal y profesional”.
- Desarrollo de proyectos ambientales por región: Ecocamp, jornada de promoción de conservación de agua, confección de mural con material reciclado, jornada de limpieza del río boquerón, Limpiatón Lago Gatún.

- Desarrollo del Concurso Ambiental en sus modalidades de artículo, video y fotografía.
- Desarrollo del Tercer foro de la Red de Jóvenes “Conectando Redes Por El Agua: Nuestra Tierra, Nuestro Futuro, Somos #GeneraciónRestauración”
- Premiación del Concurso Ambiental en sus modalidades de artículo, video y fotografía.
- Ejecución de dos capacitaciones virtuales: “Taller de Identidad y Pertenencia del Canal de Panamá” y “Herramientas de Comunicación y Diseño”.



Se destaca que actualmente los miembros de la Red participan activamente en la plataforma participativa, con dos miembros de la red desempeñándose como Coordinadores del Consejo Consultivo en HTCQ y 4S, Subcoordinador en Chagres – Alhajuela, presidente de JAAR y participaciones activas en los distintos comités locales.

Programa de Educación y Cultura Ambiental (EYCA)

Hasta el mes de julio de 2024, se han capacitado a 327 docentes de los centros educativos ubicados en la CHCP a través del Diplomado de Educación y Cultura Ambiental; se han elaborado 83 Proyectos Ambientales Colaborativos y Creativos e impactado a 7,856 estudiantes.

Este diplomado se extenderá a todos los educadores de la CHCP de manera progresiva, adaptando y actualizando los contenidos.

A continuación, se encuentran las estadísticas que reflejan el alcance del Programa EYCA.

ESTADÍSTICAS ACUMULADAS (Estrategia EyCA 2021-2024)

| Estadísticas acumulativas Estrategia EyCA 2021- 2024 (julio) | | | | | |
|--|-----------|------|-------|-------|-------|
| Ítem | Acumulado | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Cantidad de Docentes | 327 | 50 | 80 | 74 | 123 |
| Cantidad de Estudiantes | 7,856 | 1800 | 1,622 | 1,610 | 2,824 |
| Cantidad de Escuelas | 115 | 12 | 40 | 30 | 33 |
| Cantidad de Jóvenes Ambientalistas capacitados como facilitadores de cursos para los Guardianes de la Cuenca | 92 | 36 | 0 | 0 | 56 |
| Cantidad de Proyectos Ambientales Creativos y Colaborativos | 83 | 13 | 25 | 22 | 23 |
| Cantidad de Misiones Ambientales | 45 | 7 | 0 | 0 | 38 |
| Cantidad de Proyectos Ambientales | 19 | 4 | 0 | 0 | 15 |
| Cantidad de Veedurías Ambientales escolares | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |

Como parte del fortalecimiento de la cultura ambiental, el Centro Internacional de Desarrollo Sostenible (CIDES), el Ministerio de Ambiente y el Canal de Panamá, organizaron en el mes de julio de 2024, el Primer Congreso Nacional de Cuencas Hidrográficas, bajo el lema *"Juntos hacia la gestión integrada de cuencas en Panamá: construyendo un futuro con seguridad hídrica"*, que tuvo una duración de tres días donde se abordaron temas de interés como: Los Desafíos de la Sostenibilidad en la Gestión de Cuencas, bajo la perspectiva nacional, regional y local en manejo de cuencas; Aumento de la cobertura forestal como medida para la restauración de ecosistemas en las Cuencas Hidrográficas y Participación Comunitaria para el Manejo de la Cuenca, entre otros.

Comunicación socioambiental

Para asegurar la adecuada comunicación, tanto a nivel interno del Canal como a nivel de las comunidades de la CHCP y del país en general, se producen programas y reportajes televisivos relacionados con la gestión socioambiental; se publica la revista Mi Cuenca y cápsulas informativas denominadas EcoTips. La comunicación externa se divulga a través del programa televisivo Tu Canal al Día, Canal TV, Periódico El Faro, Reporte Anual de la ACP, Reporte del Pacto Global, entre otros. Así, a nivel interno se han publicado más de 600 piezas informativas en los distintos medios que posee el Canal de Panamá para sensibilizar a su fuerza laboral en aspectos relacionados con la gestión socioambiental, incluyendo campañas de ahorro de agua y energía, reciclaje, buenas prácticas ambientales, como también, sobre las diferentes actividades que se desarrollan en la cuenca de cara a la protección y cuidado del recurso hídrico.

El alcance de la comunicación externa a lo largo de estos años, supera el millón de personas a través de los medios ante citados.

Cabe resaltar, que todo lo anterior se da en adición a las tareas que regularmente desarrolla la ACP para proteger el recurso hídrico, como lo son la evaluación y seguimiento ambiental de actividades y proyectos que se desarrollan en cuenca; el programa de Vigilancia y Seguimiento de la Calidad del Agua a través de 40 estaciones que permite observar cambios en la calidad del agua y brinda insumos para evaluar la efectividad de las medidas de manejo y gestión, así como para la toma de decisiones sobre acciones de conservación y mitigación encaminadas a proteger el recurso. También, el mantenimiento del Sistema de Gestión Ambiental (SGA); el monitoreo de descarga de aguas residuales de las plantas de tratamiento de agua; la revisión de la calidad de aire, emisiones de fuentes fijas y móviles, el programa de reciclaje corporativo, entre otros.

Por último y no menos importante, en enero de 2024, la ACP dio pasos concretos hacia la sostenibilidad, nombrando a la primera Oficial de Sostenibilidad, función que asumió nuestra Subadministradora, Ing. Ilya Espino de Marotta.

Para el Canal, nuestro recurso hídrico, vital para la población y operación del Canal, no puede desligarse del cuidado de nuestra cuenca hidrográfica, en la cual trabajamos con las comunidades. La sostenibilidad económica se logra cuando tomamos en cuenta primero el desarrollo social, la gente, y la protección del ambiente.

Trabajamos en el diseño de iniciativas sostenibles que crearán más valor a la ruta, enmarcadas en los esfuerzos mundiales por conservar el ambiente y que son requeridas para continuar siendo una empresa eficiente y rentable, proceso que será gradual e involucrará nuevas tecnologías, combustibles limpios e investigación y desarrollo, mediante la transformación digital, incluye iniciativas como generar electricidad de fuentes renovables, entre otros.

Últimos resultados operativos y financieros del Canal de Panamá

¿A qué mercado atiende el Canal de Panamá?

El Canal de Panamá aporta valor al mercado a través de su posición geográfica, mediante el ahorro de tiempo, distancias y costos al transporte marítimo de productos terminados y materias primas entre distintos países, desde su inauguración el 15 de agosto de 1914 y más aún, con la ampliación de su capacidad en el año 2016. Nuestro Canal conecta a 180 rutas marítimas que llegan a 1,920 puertos en 170 países alrededor del mundo, y donde en el año calendario 2022 transitó el 2.5% del comercio marítimo mundial⁵. La ruta principal es Asia-costa este de Estados Unidos en ambas vías.

¿Cuáles han sido los hitos más importantes en los últimos meses?

⁵ Tomando como base cifras de Clarksons del *Seaborne Trade Monitor (Mayo 2024)* para el año 2022.

La restricción de calado y la reducción de la capacidad diaria de tránsitos a partir de noviembre de 2023, debido al Fenómeno de El Niño, es probablemente el principal hito de lo que va del año fiscal (AF) 2024. Debido a estas restricciones en la capacidad diaria, se han reducido los tránsitos y los clientes se han visto en la necesidad de participar en subastas para asegurar un cupo de tránsito. Como consecuencia de estas mayores participaciones en subastas, los ingresos por subastas de noviembre 2023 fueron B/.126.9 millones y B/.178.8 millones en diciembre 2023, niveles nunca alcanzados anteriormente. El buque GLP (gas licuado de petróleo) *Sunny Bright* pagó B/.3.9 millones en una subasta, siendo el monto más elevado hasta el momento⁶.

Por otro lado, el buque *Ever Max*, que pertenece a la naviera Evergreen, sigue siendo el portacontenedor con mayor capacidad que ha cruzado el Canal hasta la fecha⁷. Este buque cuenta con una capacidad total de 17,312 TEU⁸, 366 metros de largo y 51 de ancho; además de un calado mayor a los 50 pies, máximo permitido en condiciones climáticas normales en el Canal de Panamá. Su último tránsito fue el 3 de mayo de 2024, de Asia a la costa este de Estados Unidos, pagando B/.1.5 millones en concepto de peajes y otros cargos.

Como consecuencia del efecto del Fenómeno de El Niño, el Canal se vio forzado a restringir los tránsitos diarios de buques de alto calado para mantener un nivel del Lago Gatún en 79 pies y calado de 44 pies como mínimo. Esto se dio de la siguiente manera: en noviembre de 2023 a 25 tránsitos/día, en diciembre de 2023 y enero, febrero y marzo de 2024 a 24 tránsitos/día, en abril a 27 tránsitos/día, en mayo a 31 tránsitos/día y a partir del 1 de junio de 2024 y hasta nuevo aviso a 32 tránsitos/día. A medida que el nivel del lago Gatún se siga recuperando en volumen y nivel, se harán incrementos graduales en la capacidad en cuanto al número de tránsitos y el calado que se puede ofrecer a los clientes.

¿Cómo están las finanzas del Canal?

Al mes de abril de 2024, el cual representa 7 meses del AF 2024, la ACP tiene acumulado un ingreso real por el orden de los 2,867.3 millones, que representan una variación de 3.7% sobre el plan.

Para este mismo período, la ACP registra un gasto real acumulado de B/.1,037.3 millones que representa una variación de 12.3% menos con respecto al plan.

Al 30 de abril de 2024, se tiene una utilidad neta real acumulada de B/.2,008.5 millones que está un 16.1% por encima del plan.

⁶ Al 28 de mayo de 2024.

⁷ Ibid.

⁸ TEU es el acrónimo de “Twenty-foot Equivalent Unit”, que corresponde a la unidad de medida de capacidad de carga de un contenedor estándar de 20 pies, con dimensiones de largo, ancho y alto de 20’ x 8’ x 8.5’, respectivamente. Se utiliza para describir la capacidad de carga de un buque portacontenedor.

¿Cuáles han sido las principales variaciones del mercado?

En el acumulado octubre-abril AF 2024, se registró una variación negativa en los tránsitos totales de -13.9% versus lo planificado, y una disminución de -26.9% con respecto al mismo periodo del AF 2023. Esto es consecuencia de las restricciones en la capacidad diaria de tránsitos como parte de la estrategia hídrica operativa para el ahorro de agua, en donde muchos segmentos de mercado han optado por el uso de vías alternas al Canal. Las principales disminuciones en los tránsitos con respecto al mismo periodo octubre-abril AF 2023 se dan en los portacontenedores (-2.9%), graneleros secos (-65.1%), gaseros (-18.1%), buques de gas natural licuado (-61.2%), tanqueros (-23.2%) y porta vehículos (-11.6%).

Aunque las disminuciones de tránsitos en la fecha octubre-abril AF 2024, con disminuciones en los peajes de -11.5% con respecto a octubre-abril AF 2023, esta caída ha sido ampliamente compensada por las subastas, las cuales contabilizaron un incremento de 229.9% en octubre-abril AF 2024 versus el mismo periodo del AF 2023. Las participaciones en las subastas han sido clave en los ingresos totales.

Sobre el fallo de la Corte Suprema de Justicia del 27 de junio de 2022 y la eliminación del tercer marino en los remolcadores

Con relación a las publicaciones aparecidas en medios de prensa y redes sociales, así como declaraciones realizadas por parte de la Unión de Capitanes de Remolcadores (UCOC) sobre la eliminación del tercer (3) marino en los remolcadores que asisten a los buques dentro de las esclusas Neopanamax en abril de 2018, se debe aclarar lo siguiente:

El tercer juego de esclusas del Canal de Panamá inició operaciones el 26 de junio del año 2016.

Desde antes de iniciar operaciones, como parte del proceso de familiarización de la fuerza laboral con la nueva operación, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) decidió asignar un tercer (3) marinero adicional en forma temporal, tanto en los remolcadores de Proa (Alfa) y Popa (Delta), con la intención de permitir la exposición al proceso de operación de las nuevas esclusas, a pesar de que la dotación estándar de los remolcadores es de dos (2) marineros.

En el año 2017, la ACP normalizó la operación y volvió a la dotación de dos (2) marineros en los remolcadores de Popa (Delta), lo cual reiteramos es la práctica estándar en el mundo marítimo. Es importante señalar que, frente a esta decisión, ningún trabajador presentó ninguna queja o reclamo.

Posteriormente en el mes de abril de 2018, la ACP decide normalizar también la dotación de dos (2) marineros en los remolcadores de Proa (Alfa), tomando en consideración que ya la fuerza laboral estaba familiarizada con la nueva operación.

Frente a esta decisión, algunos capitanes de remolcadores decidieron no operar bajo estas condiciones, que ya se estaban aplicando a los remolcadores de Popa (Delta), lo cual ocasionó

retrasos que generaron afectaciones en la programación de tránsito de buques por las esclusas Neopanamax.

Como consecuencia de esta acción, la ACP tomó las medidas administrativas disciplinarias que establece el régimen legal del Canal de Panamá en contra de estos capitanes, las cuales han sido presentadas ante las instancias legales correspondientes y todavía están en proceso.

Es importante mencionar que la instrucción de operar los remolcadores con dos (2) marineros es cónsona con lo establecido en el Certificado de Inspección de Seguridad Marítima (CDI) de cada remolcador, donde consta que la tripulación mínima requerida para la operación de dichas embarcaciones es de un (1) capitán de buques a motor, un (1) maquinista auxiliar para buques a motor, y dos (2) marineros.

El fallo mencionando en los medios no se refiere a los reclamos de los capitanes de remolcadores, como se ha pretendido hacer ver. Lo que indica este fallo es que la medida administrativa tomada en abril de 2018, fue imprevista para los marinos y significó un cambio en sus condiciones de trabajo. Los marinos no forman parte de la UCOC.

La ACP, respetuosa del régimen legal del Canal, y sin perjuicio de lo que decidió este fallo, ya había cumplido en el año 2020, con la notificación respectiva a los sindicatos que representan a los marineros de remolcador, a fin de que ejercieran su derecho a solicitar una negociación del impacto e implementación de la decisión tomada en el 2018.

Ante esta notificación, el Panama Area Metal Trades Council (PAMTC), sindicato que representa a los marineros de remolcadores, solicitó negociar una Compensación Adicional Especial (CAE) equivalente al 50 % del salario por hora para los dos (2) marinos que realizan labores a bordo de los remolcadores Proa (Alfa) en las esclusas Neopanamax.

La ACP contestó que estaba dispuesta a negociar el impacto de la implementación de la medida, pero no la propuesta del incremento monetario del salario, por lo que el PAMTC interpuso una disputa de negociabilidad, donde la Junta de Relaciones Laborales determinó que dicha propuesta era negociable y ello fue confirmado por la Sala Tercera de la CSJ en fallo del 14 de noviembre de 2022.

El Título XIV de la Constitución Política de la República de Panamá (Constitución Política) establece que el Canal permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones y que debe funcionar de manera segura, continua, eficiente y rentable. Además, en el artículo 92 de la Ley Orgánica de la ACP se estipula, entre otros aspectos, que el funcionamiento del Canal no podrá interrumpirse ni desmejorarse por causa alguna.

Habiéndose cumplido 7 años de operación de las esclusas Neopanamax, utilizando dos (2) marinos en los remolcadores Alfa y Delta, se ha demostrado que la operación con esta dotación estándar es segura y confiable.

No se ajusta a la verdad, como se menciona en estas publicaciones, que el fallo de la Corte Suprema de Justicia (CSJ) demuestre que las operaciones en los remolcadores con tres (3) marinos aborados sea una operación insegura o que las medidas disciplinarias aplicadas a los capitanes de remolcadores carezcan de fundamento legal.

¿De qué se trata el Fallo del 27 de junio de 2022 emitido por la Corte Suprema de Justicia?

En este fallo, la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo de la CSJ confirmó la Decisión N° 3/2020 del 14 de noviembre de 2019, de la Junta de Relaciones Laborales, indicando entre otros temas, que la medida administrativa tomada en abril de 2018 en la que se eliminó el tercer marino de proa en los remolcadores que brindan servicio en las esclusas Neopanamax fue imprevista y significó un cambio en sus condiciones de trabajo.

¿Qué ocurrió en abril de 2018?

El 12 de abril de 2018, la Administración implementó la decisión de normalizar la dotación en los remolcadores, prescindiendo de contar con un tercer marino en dichos equipos flotantes, para la asistencia en proa (Alfa) en las esclusas Neopanamax. Al ser implementada esta medida, un grupo de capitanes de remolcadores decidió unilateralmente no prestar el servicio de tránsito, afectando la imagen del Canal y la continuidad del servicio.

¿Por qué la ACP decidió eliminar el tercer marino en proa en las esclusas neopanamax?

En el año 2016, al iniciar las operaciones de las nuevas esclusas, la Administración decidió asignar a un tercer marino en los remolcadores (tanto en proa como en popa) con la intención de familiarizarlos y exponerlos con el proceso de esclusaje.

En el año 2017, la Administración decide eliminar el tercer marino en los remolcadores de popa y así se hace. Más tarde, el 12 de abril de 2018, se procede a eliminar el tercer marino en los remolcadores de proa, lo que resulta en la negativa de algunos capitanes de remolcadores en brindar el servicio.

¿Es cierto que la ACP sancionó a los capitanes de remolcadores?

Es correcto, fueron sancionados por no cumplir con lo establecido por:

- El Título XIV de la Constitución Política que establece que el Canal permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones y que debe funcionar de manera segura, continua, eficiente y rentable.
- El artículo 92 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá que estipula, entre otros aspectos, que el funcionamiento del Canal no podrá interrumpirse ni desmejorarse por causa alguna.

- La Convención Colectiva aplicable a los capitanes de remolcador que estipula que éstos deben ejecutar sus funciones apegados al principio de cumpla con la asignación de trabajo ahora y quédese después (obey now, grieve later), por lo que correspondía que los capitanes cumplieran con la asignación de trabajo y posteriormente presentaran cualquier queja, de considerarla pertinente, cosa que no ocurrió.

¿Cuál es el estatus de las sanciones aplicadas/impuestas a los capitanes de remolcador, derivadas de los eventos de abril de 2018?

Es importante señalar que las medidas disciplinarias aplicadas a los capitanes de remolcadores consisten en medidas adversas de suspensión de labores sin salario conforme al Reglamento de Administración de Personal de la ACP.

De estas medidas adversas aplicadas, la máxima sanción aplicada corresponde a 70 días de suspensión sin salario.

Las medidas adversas aplicadas fueron recurridas (impugnadas), y están en etapa de arbitraje bajo las reglas del proceso negociado de quejas establecido en la Convención Colectiva aplicable.

Estos procesos de arbitraje se tramitan bajo el accionar e impulso del representante exclusivo. (A la fecha el representante exclusivo solamente ha dado impulso a un (1) caso de arbitraje.)

Luego de los hechos acaecidos en abril de 2018, ¿cómo manejó la Administración el tema?

En cumplimiento con los reglamentos del Canal, el tema fue llevado a la Junta de Relaciones Laborales por el representante exclusivo de los trabajadores no profesionales. En marzo de 2020, la Administración, respetuosa de la normativa laboral, y en cumplimiento de la Decisión de la Junta de Relaciones Laborales, procedió a notificar a la Unidad Negociadora de Trabajadores No Profesionales, de la decisión de normalizar la tripulación de remolcadores que asisten en posición de proa (Alfa) en las esclusas Neopanamax, con la asignación de dos (2) marineros de remolcador, a fin de que ejerciera su derecho a solicitar una negociación.

Ante la notificación, el sindicato Panama Area Metal Trades Council, en representación de los marinos, solicitó negociar una Compensación Adicional Especial equivalente al 50% del salario por hora para los marineros que realicen labores a bordo de los remolcadores que asisten en la posición Alfa en las esclusas Neopanamax.

La Administración estuvo dispuesta a negociar el procedimiento para implementar el cambio, mas no la propuesta de negociar un incremento monetario, razón por la que el sindicato PAMTC presentó un proceso ante la Junta de Relaciones Laborales. En dicho proceso, la Junta de Relaciones Laborales determinó que la propuesta de una compensación adicional especial era negociable, lo cual fue confirmado por la Sala Tercera de la CSJ en reciente fallo del 14 de noviembre de 2022.

¿Es cierto que la ACP no respeta los fallos de la Corte Suprema de Justicia?

Es totalmente falso. La ACP es una entidad respetuosa de la Constitución Política, las leyes del país y de la normativa legal que rige a la vía acuática.

El fallo de la CSJ fue emitido el 27 de junio de 2022; sin embargo, es importante aclarar que antes de que la CSJ hubiese tomado una decisión, la ACP cumplió desde marzo de 2020, con lo señalado por la Junta de Relaciones Laborales (JRL), al notificar a los sindicatos que representan a los marineros de remolcador, el requerimiento de normalizar la tripulación de los remolcadores que asisten en la posición de proa (Alfa) en las esclusas Neopanamax tras un proceso de familiarización de las maniobras, con la asignación de dos (2) marineros de remolcador, a fin de que los marineros, a través de su representante sindical, ejercieran su derecho a solicitar una negociación del impacto e implementación de la decisión de la Administración.

En adición, es importante mencionar que el día 7 de agosto de 2020, el sindicato PAMTC interpuso ante la Junta de Relaciones Laborales una denuncia por el supuesto incumplimiento de la Decisión N° 3/2020 del 14 de noviembre de 2019. El día 28 de abril de 2021, se realizó la audiencia de este proceso.

Posteriormente, la JRL emitió la Decisión N° 13/2023 del 13 de marzo de 2023, con salvamento de Voto, y resolvió declarar el incumplimiento de la Decisión N° 3/2020 del 14 de noviembre de 2019 emitida por la JRL en el proceso PLD-33/18; declarar en desacato a la ACP; remitir el expediente identificado INC-01/20 al Juzgado de Circuito de lo Civil del Primer Distrito Judicial de Panamá en turno para que ordene el cumplimiento de la Decisión N° 3/2020; y negar el pago de gastos, costos y honorarios profesionales solicitados por el denunciante.

La JRL remitió Oficio del 17 de agosto de 2023 al Juez de Circuito Civil en Turno, solicitando que se ordenara el cumplimiento de la Decisión N° 3/2020, quedando radicado en el Juzgado Quinto de Circuito Ramo Civil de Panamá, y éste mediante Auto N° 2012/2023 de 31 de agosto de 2023 resolvió No Admitir la demanda promovida por la JRL por no cumplir con el artículo 619 del Código Judicial.

El día 5 de febrero de 2024, la JRL presentó nuevo proceso ante el Juzgado de Circuito Civil en Turno, para que se ordene a la ACP ejecutar la Decisión N° 3/2020. La ACP actuará en defensa de sus intereses, de conformidad con las disposiciones aplicables al proceso civil.

¿La ACP procederá a incluir un tercer marino en los remolcadores Alfa en las esclusas Neopanamax?

La instrucción de operar los remolcadores con dos marineros es cónsona con lo establecido en los Certificados de Inspección de Seguridad Marítima de los remolcadores, emitidos por la Junta de Inspectores del Canal de Panamá, los cuales establecen que la tripulación mínima requerida

para la operación de dichas embarcaciones es de un (1) capitán de buques a motor, un (1) maquinista auxiliar para buques a motor, y dos (2) marineros, y así se mantiene en la actualidad.

La JRL determinó que es negociable la propuesta de negociar un incremento monetario para los dos (2) marineros en el remolcador que asiste en posición Alfa a los buques que transitan por las esclusas Neopnamax, decisión que fue confirmada por la Sala Tercera de la CSJ. En consecuencia, lo que procede es que el Representante Exclusivo de la unidad negociadora de trabajadores no profesionales y la Administración inicie una negociación.

A la fecha, la ACP está a la espera de la conclusión de las etapas procesales correspondientes relacionadas con este asunto.

El efecto de El Niño en las operaciones del Canal de Panamá

¿Qué medidas ha adoptado la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) frente al fenómeno de El Niño?

Nuestro negocio depende de la eficiente gestión del agua, y este constituye el principal recurso que debemos administrar y gestionar.

El Canal enfrenta el problema del agua cada temporada seca aplicando la Estrategia Hídrica Operativa Estacional (EHOE); sin embargo, durante la extrema sequía provocada por el efecto de El Niño 2023-2024, la ACP se vio obligada a tomar las medidas de ahorro de agua e incluso restringir el número de tránsitos diarios. Entre las estrategias implementadas se encuentran:

Extremar las medidas de ahorro de agua⁹, como:

- Realizar llenados y vaciados de agua de forma cruzada en las esclusas centenarias de Pedro Miguel y Gatún.
- Utilizar las tinas de reutilización de agua en las esclusas Neopanamax (Cocolí y Agua Clara) del Canal ampliado, en porcentajes adecuados para que no se alteren los límites de salinidad establecidos.
- Mantener el embalse Miraflores a nivel máximo operativo de 55.0' PLD (Nivel de Datum Preciso) para minimizar la necesidad de hacer transferir agua desde el lago Gatún hacia el lago Miraflores.
- Realizar esclusajes utilizando las compuertas interiores de las cámaras (cámaras corta) en esclusas Panamax cuando las dimensiones (eslora¹⁰) del buque lo permitan.
- Maximizar la realización de esclusajes con dos buques de forma simultánea dentro de una misma cámara.

⁹ Ver el Anexo A – Medidas de Ahorro de Agua.

¹⁰ Eslora es la distancia entre los extremos de proa y popa, incluyendo el bulbo de proa y cualquier otra protuberancia. También conocida como eslora máxima o eslora total.

- Para optimizar los tiempos de esclusaje, dejar las tinas de reutilización de agua llenas para evitar uso de agua en el cambio de dirección durante el último esclusaje descendente en las esclusas Neopanamax.
- Minimizar los cambios de dirección entre los tránsitos que van en dirección norte y en dirección sur en las esclusas de Gatún.
- Suspensión de los esclusajes especiales¹¹
- Suspender la producción de energía en la hidroeléctrica de Gatún (desde diciembre 2022 a la fecha).
- En mayo de 2023, se elaboraron los pronósticos hidrológicos a largo plazo bajo tres escenarios para ser considerados en la planificación de ingresos por tránsitos de buques para el presupuesto del año fiscal (AF) 2024¹² para los distintos segmentos de buques que transitarían, el Canal original y el ampliado, así como los niveles de los embalses Gatún y Alhajuela.
- Mantener calado mínimo de 44 pies desde mayo 2023, en función de atender las necesidades prioritarias de la industria marítima y asegurar el funcionamiento sin restricciones de las plantas potabilizadoras.
- Llenar el embalse Alhajuela antes del inicio de la temporada seca 2024, reduciendo gradualmente la producción de energía en la hidroeléctrica Madden, que comenzó desde julio 2023.
- Reducir la tarifa por Cargo de Agua Dulce (CAD) a partir del 1 de octubre de 2023.
- Se implementó un plan estratégico de calidad de agua que contempla el incremento en los puntos de monitoreo y en la frecuencia de muestreo desde octubre de 2023, con el propósito de obtener datos más precisos sobre la variación de la salinidad en las tomas de agua cruda destinadas a la potabilización.
- Reubicar la toma de agua de Paraíso de la planta potabilizadora de Miraflores, donde se instaló la draga Quibián a 5 km más al norte; medida que se implementó desde el 18 de diciembre de 2023, hasta el 8 de junio de 2024. La draga Quibián se utiliza como estación de bombeo temporal para asegurar la cantidad y calidad de agua para consumo humano y para nuestras operaciones.
- Luego de simulaciones realizadas en el modelo de Calidad de Agua del embalse Gatún se determinó que la primera toma de agua que se vería afectada es la de la planta potabilizadora de Escobal, por lo que, se decidió adquirir e instalar una planta desalinizadora piloto como medida de mitigación a Escobal. Como parte del periodo de pruebas del plan piloto de la planta Desalinizadora, se evaluaron los componentes nuevos y existentes del sistema de agua potable de Escobal perteneciente al IDAAN. Se realizaron mejoras en la toma de agua, en los sistemas mecánicos y eléctricos para la operación adecuada de los componentes del sistema existente con la nueva planta. El

¹¹ Esclusajes Especiales son aquellos esclusajes que se realizan por alguna necesidad operativa de recursos hacia algún lugar específico o para embarcaciones menores que estén en tránsito.

¹² Ver Anexo B – Consumo promedio diario en hm³.

23 de mayo del 2024 la planta empezó a operar de forma continua, entregando agua potable a la comunidad de Escobal, supliendo 250,000 galones de agua potable por día.

- Debido a la alta intrusión salina detectada, se acordó implementar las siguientes medidas a partir del 16 de febrero de 2024:
- Suspender el uso de las tinas de reutilización de agua en ambas esclusas Neopanamax (Cocolí en la entrada del Pacífico, y Agua Clara en la entrada del Caribe).
- Mantener el trasvase establecido de 3.8 hm³ diarios del embalse Alhajuela hacia el embalse Gatún.
- Suspender las barreras de agua en los esclusajes Neopanamax.

El 11 de abril de 2024, se implementó el cambio de dirección en las esclusas Gatún para aumentar el consumo de agua fresca desde el embalse hacia el mar por las esclusas Panamax, contribuyendo a reducir la salinidad.

Adicional a lo descrito, se mantuvo una comunicación constante con las navieras a través de 21 circulares (Advisory) publicadas entre abril de 2023 a abril 2024¹³. Dichas circulares tenían como propósito informar sobre medidas temporales tales como modificaciones en el calado, cupos de tránsito diarios, prioridades en los períodos de reserva, recomendaciones de reserva, reducciones en los cupos en el sistema de reservaciones¹⁴, la decisión de no re-ofertar ningún cupo de reservación cancelado en las esclusas Panamax mientras se mantuviera el sistema de reservaciones bajo la Condición 3¹⁵, reducción de cupos de reservación por subasta para embarcaciones Supers, anuncio de ajuste en la fórmula del cargo de agua dulce para reducir el efecto adverso que los bajos niveles del embalse Gatún tiene en los calados de los buques, establecer nuevas reglas de adjudicación de cupos y se prohíbe el tránsito de buques Panamax plus, la eliminación de los cupos de reservación por subasta en las esclusas Neopanamax y Panamax para las fechas de reservación del 23 al 31 de octubre de 2023, con el propósito de disminuir la gran cantidad de buques en espera de tránsito.

En el AF 2024, por primera vez en la historia del Canal, se incluyeron provisiones en el presupuesto para reflejar el impacto de la crisis hídrica. Se estimó un promedio diario de 30.1 tránsitos de alto calado, en comparación con los 34.6 tránsitos diarios registrados en el AF 2023. La severidad del fenómeno del Niño en los últimos meses del año 2023 llevó al Canal a reducir aún más de lo estimado originalmente la capacidad diaria promedio. Durante los primeros ocho meses del AF 2024 se han transitado 2,400 embarcaciones menos en comparación con el mismo periodo en el AF 2023.

¹³ Para más detalles de las circulares y avisos para navieras publicadas, visite el siguiente enlace: <https://pancanal.com/maritime-services/informacion-para-clientes/>

¹⁴ El costo para la ACP sobre las medidas tomadas (Condición 3, reducción de 5 cupos de reserva) fue de aproximadamente entre \$2.0M y \$2.4M para el periodo de 14 días.

¹⁵ La Condición 3 busca brindar mayores oportunidades de tránsito a aquellos buques en aguas del canal que no habían podido obtener un cupo de reservación.

En vista de esto, el Canal también tomó medidas financieras para mitigar el impacto de la crisis hídrica. Estas acciones han mitigado el impacto financiero y permitirán al Canal cumplir con la utilidad neta presupuestada. Las principales medidas adoptadas fueron:

- Mejoras en la tasa de consumo (ahorro de agua) por cada tránsito.
- Implementación de un modelo de tránsito con reserva, para asegurar la confiabilidad.
- Implementación de la estructura de peajes en enero 2024.
- Esquema de subastas, las cuales abrieron la posibilidad a los clientes a obtener cupos según dictaba el interés de la demanda.
- Medidas de control de gastos operativos, implementadas en diciembre 2023.

Las medidas adoptadas permitieron mitigar el impacto financiero. Sin embargo, el Canal debe buscar medidas que resuelvan a futuro y permitan ofrecer un nivel sostenible de tránsitos. Se espera que si el Canal no provee confiabilidad, las navieras ajustarán progresivamente sus cadenas logísticas y no se espera que estén dispuestas a mantener los niveles de las subastas que se observaron durante los meses de mayor congestión.

Anexo A – Medidas de Ahorro de Agua

MEDIDAS DE AHORRO DE AGUA

Los registros confirman que desde hace dos décadas llueve menos en el territorio nacional, incluida la Cuenca Hidrográfica del Canal, que abastece de agua a la mitad de la población del país. Se trata de un déficit hídrico sin precedentes, que ha llevado al Canal de Panamá a redoblar las medidas que aplica para conservar agua y tener un uso más eficiente en las operaciones de la vía interoceánica.

LLENADO CRUZADO
Consiste en enviar agua entre los dos carriles de las esclusas panamax durante los tránsitos para reducir un porcentaje de su vertido al mar.

ASÍ FUNCIONA:

1. La cámara superior del canal izquierdo se llena con agua del reservorio para que el buque entre a la cámara.
2. El otro 50% pasa a la cámara media del mismo canal mediante los agujeros de ambas cámaras y permitiendo el paso del buque.
3. Esta misma agua pasa a la cámara baja y luego al mar.
4. Cuando el buque en la cámara izquierda, el 50% del agua de esta cámara pasa de forma lateral a la cámara superior derecha.
5. El proceso se repite. Ahora desde la cámara superior derecha se llena dicha cámara con agua del empujón, entra el buque, pasa el 50% del agua a la cámara superior izquierda y deposita el otro 50% a la cámara media del mismo sentido.

Con esta medida se ahorra un 50% por esclusaje.

TINAS DE REUTILIZACIÓN
Se mantiene el uso de las tinis de ahorro de agua en las esclusas neopanamax.

Las tinis de ahorro permiten la reutilización de un 60% de agua en cada esclusaje.

Un porcentaje de agua utilizada en las cámaras pasa por gravedad a las tinis en cada esclusaje, y luego se reutiliza repitiendo el mismo proceso.

ESCLUSAJES SIMULTÁNEOS
En la medida en que la dimensión de los buques lo permita, transitan dos barcos al mismo tiempo.

Para que este esclusaje se realice de manera segura, la sumatoria de longitud de ambos barcos no debe sobrepasar los 825 pies.

Con esta acción se ahorra el 100% del esclusaje de un barco en las esclusas panamax.

380 pies
440 pies de eslora

SUSPENSIÓN DE GENERACIÓN DE ENERGÍA EN LA HIDROELÉCTRICA DE GATÚN
Esta acción comenzó en octubre de 2018 para no utilizar agua del reservorio de Gatún a través de las turbinas.

Vertedero de Gatún
Puentes sobre el vertedero
Embalse Gatún

COMPUERTAS INTERIORES
Consiste en hacer el esclusaje utilizando una de las compuertas interiores de la cámara superior, reduciendo la cantidad de agua que requiere para ser llenada.

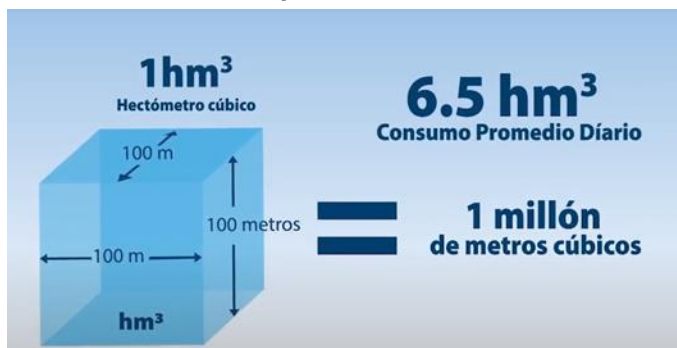
En las esclusas panamax el uso de este sistema acepta buques con eslora de hasta 800 pies ahorrando 2 millones de galones de agua por esclusaje mientras que en las neopanamax aceptan buques de hasta 1050 pies, ahorrando 6.5 millones de galones por esclusaje.

Embalse
El espacio que queda entre las dos compuertas no recibe agua del reservorio, lo que produce el ahorro.

Compuerta interior uso para el esclusaje
Compuerta inhabilitada

CANAL DE PANAMÁ

Anexo B - Consumo promedio diario en hm³



Ejemplo de disponibilidad de agua para consumo de tránsito promedio diario.

Planta potabilizadora de Mendoza

¿Cuándo se adjudicó la ampliación de la Planta Potabilizadora de Mendoza (PPM)?

El 16 de enero de 2024, se adjudicó la licitación del proyecto de “Diseño y Construcción de la Ampliación y Mejoras a la PPM, ubicada en el distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste. El contrato fue adjudicado al Consorcio ETAP Mendoza. La orden de proceder fue emitida el 14 de febrero de 2024. La fecha de terminación de este contrato es el 28 de febrero de 2027.

¿Una vez adjudicado el contrato cuánto tiempo durara la construcción de la ampliación?

El contratista según los términos del contrato tiene 1,110 días, después de la orden de proceder para completar el diseño y construcción de la PPM.

¿Qué sucederá con la carretera que lleva a esta planta, que está en condiciones deplorables?

El contrato adjudicado por el Canal de Panamá también incluye que, durante todo el tiempo que dure la construcción, se garantizará la reparación y el mantenimiento vial de dos tramos de la carretera: el primero, que va desde la planta potabilizadora del IDAAN, en El Trapichito, hasta la entrada de la PPM; y el segundo, que conduce desde este último punto hasta la toma de agua cruda de dicha planta.

Adicionalmente, el contratista construirá un nuevo puente vehicular de dos carriles con losa de concreto sobre el río Caño Quebrado, en la vía principal que conduce a la comunidad de Mendoza.

Se estima que el contratista empiece los trabajos del puente vehicular en el mes de agosto de 2024, y la reparación y el mantenimiento vial de los tramos de carretera en el mes de julio 2024. Mientras esto suceda, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) debe realizar trabajos de mantenimiento en la carretera y puente.

¿Cuál es el estatus actual del proyecto?

El contratista ha formalizado entrega de los siguientes diseños:

- Diseño preliminar: Planta, Toma de agua y Línea de Aducción.
- Diseños Intermedios: Rehabilitación Vial y Puente Río Caño Quebrado.

El contratista inició las actividades de divulgación y volanteo a la comunidad requeridas para la elaboración de los estudios de impacto ambiental del puente y de la línea de aducción.

Sobre el Fallo que declara inconstitucional la Ley 20 de 2006:

El Pleno de la Corte Suprema de Justicia mediante fallo de 17 de junio de 2024, publicado el 23 de julio de 2024 en Gaceta Oficial, declaró inconstitucional la Ley 20 de 2006, con lo cual recobra su vigencia la Ley No. 44 del 31 de agosto de 1999, sobre los límites de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP).

En cumplimiento con este fallo, el Canal de Panamá ejercerá su facultad constitucional sobre el área geográfica contenida en la Ley No. 44 de 1999, a fin de salvaguardar sus recursos hídricos. Esto se hará en estrecha coordinación con las instituciones respectivas, conforme lo señala la Constitución Política de la República de Panamá, la Ley Orgánica y los reglamentos establecidos por la Junta Directiva.

La Junta Directiva del Canal y su Administración coordinarán Gobierno Nacional las acciones necesarias para avanzar en la búsqueda de soluciones de largo plazo a la crisis hídrica que ha enfrentado Panamá, y así garantizar permanentemente el agua necesaria para el consumo de la población y el funcionamiento de la vía interoceánica.



CANAL DE PANAMÁ