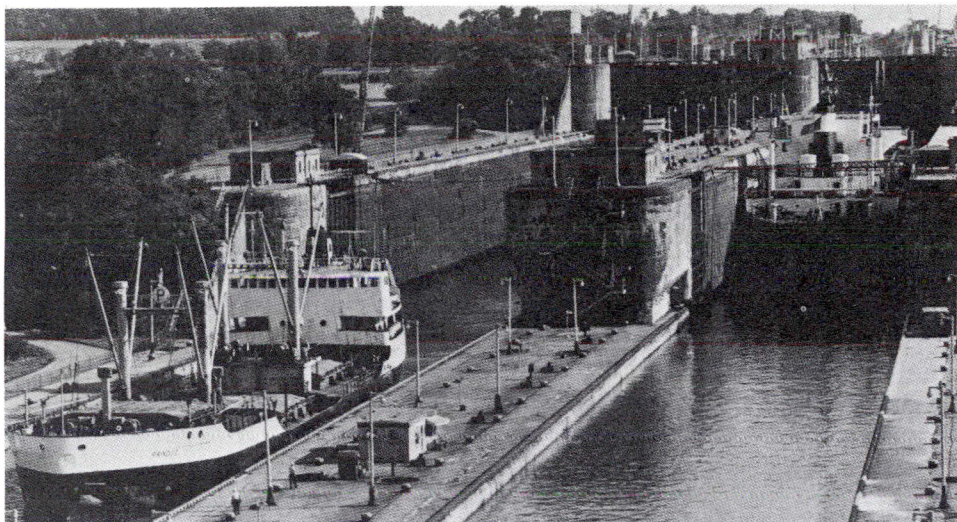


modificaciones introducidas en el canal Welland completadas en 1972. Además, se deben otros 220 millones de dólares en concepto de intereses acumulados diferidos.



El Sr. Normandeau, presidente de la Administración de la Vía Marítima del San Lorenzo propone la siguiente solución:

(a) Convertir la deuda de 625 millones de dólares en derecho de propiedad transferido al Gobierno Federal.

(b) Convertir los \$200.000.000 de intereses impagados en un préstamo sin intereses que sería perdonado.

(c) Pagar al Tesoro Federal un 1% anual sobre los 625 millones de dólares invertidos en la Vía Marítima.

(d) Aumentar las tarifas suficientemente para proporcionar a la Administración de la Vía Marítima un ingreso anual capaz de absorber los costos de operación, las inversiones normales de capital y que permitan el reintegro al gobierno del 1% antes mencionado.

(e) Establecer una tarifa uniforme para la sección comprendida entre Montreal y el lago Ontario y el canal Welland.

El Sr. Normandeau añadió que "por este procedimiento, la Vía Marítima del San Lorenzo debería convertirse en una corporación capaz de mantenerse de

sus propios recursos como fue inicialmente su objeto y poder establecer objetivos financieros realizables, tan importantes para la administración al proporcionar incentivos a la eficiencia y moral de la organización".

Medida ventajosa

El Sr. Normandeau considera esta medida como "ventajosa" ya que libera a los usuarios de la Vía Marítima de la obligación de cargar con el peso de tan enorme deuda. "En lugar de aproximadamente doblar las tarifas tendríamos que multiplicar por cinco para hacer

frente a nuestras obligaciones iniciales", dijo el Sr. Normandeau.

Productos a granel-carbón, grano y mineral de hierro- representan 85% del tráfico que pasa por la Vía Marítima. La carga general representa una parte relativamente pequeña que sólo aumenta lentamente.

La nueva medida financiera y los aumentos de tarifas entrarán en vigor en 1978. El Sr. Normandeau opina que los aumentos de las tarifas -incluso el doblarlas- es una medida relativamente insignificante, ya que los ingresos calculados ascenderán a unos 55 millones de dólares por año en lugar de los actuales \$25.000.000. El Sr. Normandeau añadió: "Esto no es nada si lo comparamos con el valor de más de 8.000 millones de dólares de mercancía transportada en 1976. Los derechos de peaje representan una fracción tan pequeña tanto del valor de los artículos transportados como del costo total de su transporte, que los aumentos propuestos no deberían ejercer impacto alguno en el tráfico futuro".