

UN PASO CLAVE |

Acelerarán las obras del Canal de Panamá

Las esclusas se encuentran excedidas en su capacidad y deben adecuarse al tráfico de buques de mayor porte

El gobierno de Panamá acelerará los trabajos de ampliación del canal con el fin de permitir que la vía navegable mantenga su actual tránsito. Un 27% de la flota mundial de buques portacontenedores circula por allí y ya excede la capacidad de las esclusas del Istmo. En 2011, esa cifra podría elevarse a un 37 por ciento.

Así lo manifestó Antonio Grenald, ex funcionario de la Autoridad Nacional del Canal de Panamá y especialista en rutas de navegación, durante una conferencia que brindó en la Jornada Inaugural del 6º Congreso Internacional de Transporte de Cargas, que sesionó recientemente en la Rural, en el marco de la muestra Exportrans 2007.

"La ampliación del canal beneficiará no sólo a Panamá, sino a todo el comercio mundial", aseguró Grenald, que explicó que el tránsito por esa vía navegable se ha visto resentido por la preferencia actual, en el comercio marítimo, por buques portacontenedores de gran porte del tipo Pospansamax.

En las últimas décadas, el aumento del tráfico marítimo adquirió características diferentes. Históricamente, el incremento del comercio internacional solía traducirse en una mayor can-

tidad de buques. No obstante, desde los '80, el mayor volumen de intercambio mostró la aparición de menos navíos, pero de mayor tamaño.

Por eso, y para asegurar que Panamá "continúe su éxito en el negocio marítimo, la autoridad del canal ha previsto dotar a la planta de mayor capacidad operativa y flexibilidad, mediante obras de ampliación", señaló el ex funcionario, y agregó que el proyecto contempla la construcción de "dos nuevas esclusas, dos nuevos canales y la profundización de los ya existentes".

Por referéndum

En 2006, y debido a una cláusula constitucional, el gobierno panameño convocó a un referéndum para que la población decida sobre los trabajos de ampliación. La aprobación de las obras recibió el 80% de los votos emitidos. "El segmento de buques portacontenedores es el principal impulsor del crecimiento del tráfico en el canal. Durante el año fiscal 2006, este segmento representó unas 96 millones de toneladas, un 35% del volumen total que transitó por el canal y un 40% de sus ingresos", puntualizó.

Precisamente, la preferencia que existe en la actualidad por los buques del tipo Pospansamax ha causado que por primera vez las esclusas existentes se hayan convertido en una limitación al comercio internacional.

Grenald detalló que en la actualidad "los buques Pospansamax que no pueden transitar por el canal representan el 27% de la capacidad mundial del transporte marítimo en la categoría de portacontenedores".



El 27% del tráfico mundial de portacontenedores utiliza el canal.

Sin embargo, esa cifra se agudizará en el mediano plazo ya que "los astilleros tienen contratos para construir más de 250 buques adicionales de este tamaño, que serán entregados en los próximos cuatro años, es decir antes de 2011. Para fines de 2011, la flota total de Pospansamax será de 650 buques con una capacidad de carga de 4,6 millones de TEU (unidad de medida equiva-

lente a un contenedor de 20 pies), casi el doble de la capacidad de la flota Pospansamax actual. Para ese momento, un 37% de la capacidad de la flota mundial de buques portacontenedores no podrá transitar por el canal y la mayor parte será desplazada hacia rutas intermodales o al canal de Suez", indicó.

Texto Exportrade

Afirman que los ómnibus de doble piso son seguros

(Telam).- Los ómnibus de doble piso son seguros, cumplen con las normativas internacionales y son utilizados en muchos países del mundo, afirman las cámaras de transporte de larga distancia, sobre la base de un informe difundido el viernes por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN).

Sobre la velocidad de estas unidades, el informe presentado en la Secretaría de Transporte señala que el peligro comienza a más de 100 km por hora, por lo que los empresarios sostienen que si se establece ese límite los ómnibus son totalmente seguros.

La Cámara Empresaria de Larga Distancia (Celadi) y la Asociación Argentina de Empresarios de Transporte Automotor (Aaeta) indicaron que "las velocidades medias reales de circulación de los vehículos son superiores a las velocidades medias teóricas" por lo que si consideran necesario "incluir un limitador de velocidad programado de fábrica.

Al margen de la velocidad, las cámaras sostienen que "el 35% de la Red Vial Nacional no concesionada requiere de intervención, mientras que el 10% presenta inconvenientes severos de congestión de tráfico. El crecimiento del tránsito interurbano desde 2003 a 2005 fue del 8 por ciento".

SERVICIOS A MEDIDA SIN LÍMITES

www.ocasa.com

- ↳ COURIER
- ↳ POSTAL Y DE DISTRIBUCIÓN
- ↳ FARMACÉUTICO Y BIOTÉCNICO
- ↳ CARGA EXPRESA NACIONAL/INTERNACIONAL
- ↳ MULTIPAD
- ↳ EXPOSICIONES, EVENTOS Y FERIAS
- ↳ TRANSPORTE DE DOCUMENTACIÓN COMERCIAL
- ↳ TRANSPORTE DE CLEARING BANCAIRO
- ↳ IMPRESIÓN Y FINISHING
- ↳ MAIL ROOM
- ↳ DEPÓSITO Y ALMACENAMIENTO
- ↳ CHECK MAIL

OCASA
Soluciones Logísticas

CASA CENTRAL - ECHEVERRÍA 1262/64 - C. A. DE BUENOS AIRES - C1428DQN - TEL. FAX: (54 11) 4785-8585

Y UNA RED DE SUCURSALES EN TODO EL PAÍS