

ECONOMÍA Y EMPRESAS

INFORME GRÁFICO

España se abre paso en el Canal de Panamá

Dos consorcios españoles, liderados por ACS y Sacyr, parten como favoritos para ampliar la principal vía de tráfico marítimo del mundo, una gran obra con un presupuesto de 3.600 millones de euros Por Mercedes Gómez

Las grandes empresas de construcción y de ingeniería civil a escala mundial librarán una dura batalla por hacerse con alguno de los concursos del ambicioso proyecto de la ampliación del Canal de Panamá, la principal vía de tráfico marítimo del planeta -con una longitud de 80 kilómetros- y que comunica los océanos Atlántico y Pacífico.

El proyecto aprobado por el Gobierno de Martín Torrijos consiste en construir una segunda vía con un cauce de mayores dimensiones -como si del desdoblamiento de una carretera se tratase- para descongestionar el tráfico del canal original, y permitir el paso de buques de gran capacidad. El desembolso previsto en la nueva arteria asciende a 3.600 millones de euros.

Las compañías españolas, posicionadas en los primeros puestos del ranking mundial, tampoco han querido perderse la licitación de la obra civil de mayor envergadura del panorama internacional. De hecho, está considerada como la gran infraestructura de América Latina en las próximas décadas. En concreto, pujarán por el pedazo del pastel más suculento de los ocho en los que se ha fragmentado la obra: la construcción del tercer carril de esclusas por un importe de unos 2.200 millones de euros.

Después de superar los rigurosos criterios de selección impuestos por la Autoridad del Canal de Panamá, dos consorcios liderados por empresas españolas han logrado superar el corte y alcanzar la fase de precalificación. El grupo ACS

lidera una de las agrupaciones, acompañado por Acciona, FCC, la alemana Hochtief -en la que el grupo presidido por Florentino Pérez ostenta el 25% del capital-, y la fir-

El contrato por el tercer juego de esclusas sale a concurso por un importe de 2.200 millones de euros

ma mexicana ICA, entre otras. Según la propuesta, ACS se encargará de las compuertas por su dilatada experiencia en dragados y obras hidráulicas, mientras que FCC y Acciona llevarán la batuta de la obra civil.

La otra candidatura estaría abanderada por Sacyr, que comparte barco con su filial portuguesa Somague, la italiana Impregilo, la constructora belga Jan de Nul, el fabricante de compuertas holandés Heerema y la panameña Cusa, entre otros. Los socios de Sacyr tienen experiencia contrastada en construcciones marítimas y portuarias.

Aunar esfuerzos entre compañías ha sido el primer escollo que se ha tenido que salvar para poder acudir al concurso. «El objetivo era que entre todos los miembros del consorcio se aportaran las soluciones técnicas que exige el proyecto», comentan desde una de las sociedades participantes.

OHL, Ferrovial e Isolux, según comentan fuentes del sector, estu-

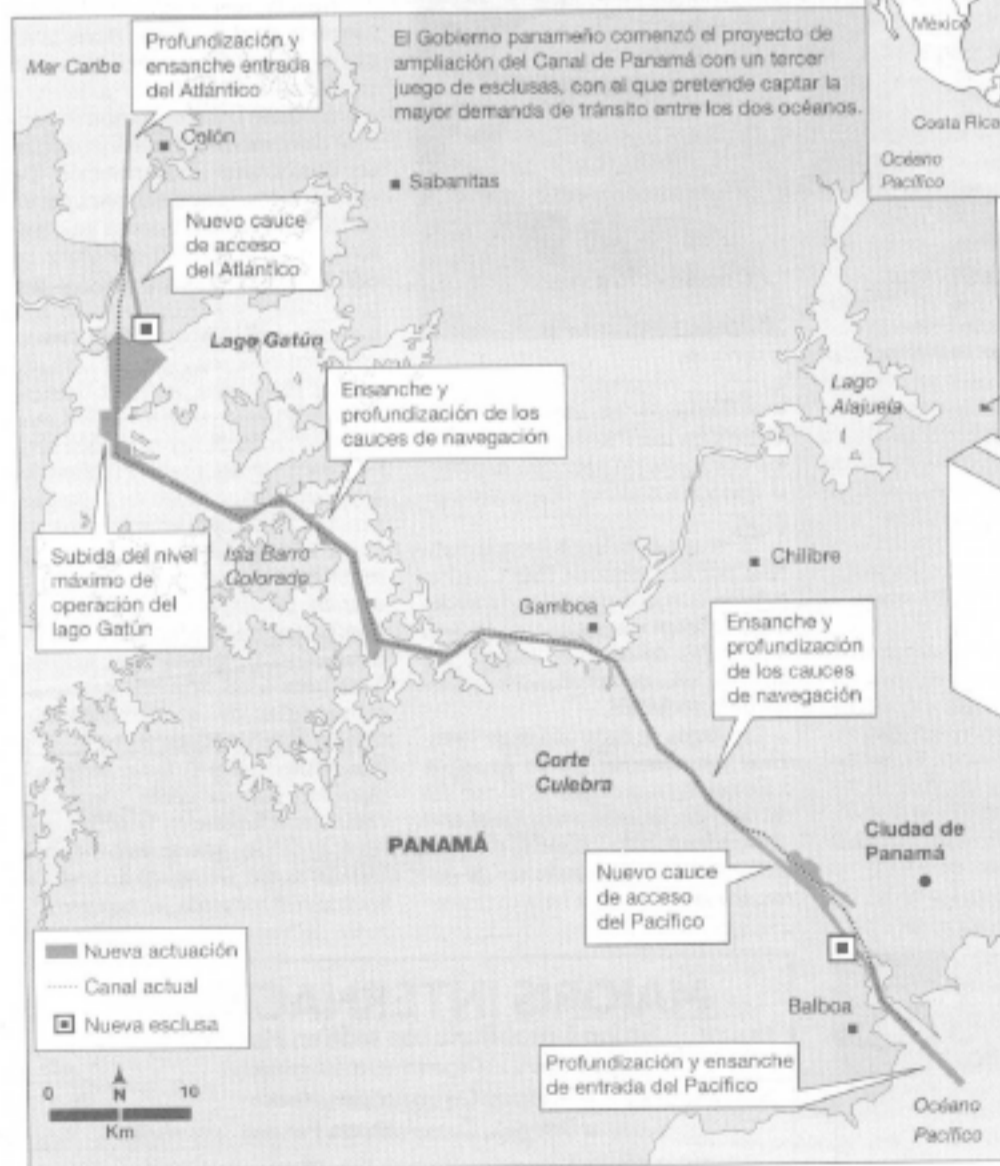
diaron las posibilidades de acudir a la ampliación. Pero, precisamente, las dificultades para encontrar aliados para reunir todas las soluciones técnicas que exige el proyecto les dejaron sin opciones.

Los consorcios españoles tendrán que medir sus fuerzas en esta primera fase con las otras dos propuestas empresariales que también han superado la presentación de credenciales. Por un lado, se enfrentan al gigante estadounidense de la construcción Bechtel, en alianza con las japonesas Mitsubishi y Taisei. Como fabricante de las compuertas, les acompaña la china Wuchang Shipyard.

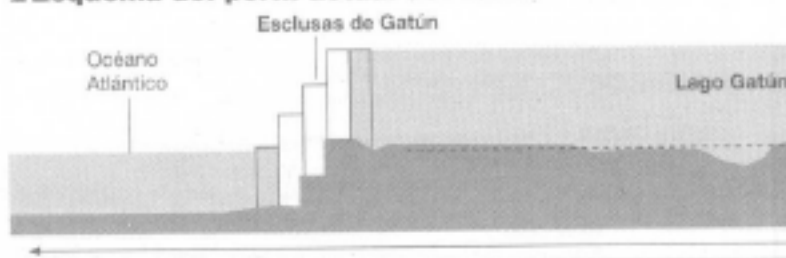
Otro rival de peso será el grupo liderado para la constructora francesa Bouygues, que acude en consorcio con la alemana Bilfinger. Las también galas Vinci y Alstom y cuatro firmas brasileñas se integran en esta asociación.

En opinión del presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Edelmiro Rúa, las ofertas españolas tienen muchas opciones de llevarse el concurso por la experiencia demostra-

La ampliación del Canal de Panamá

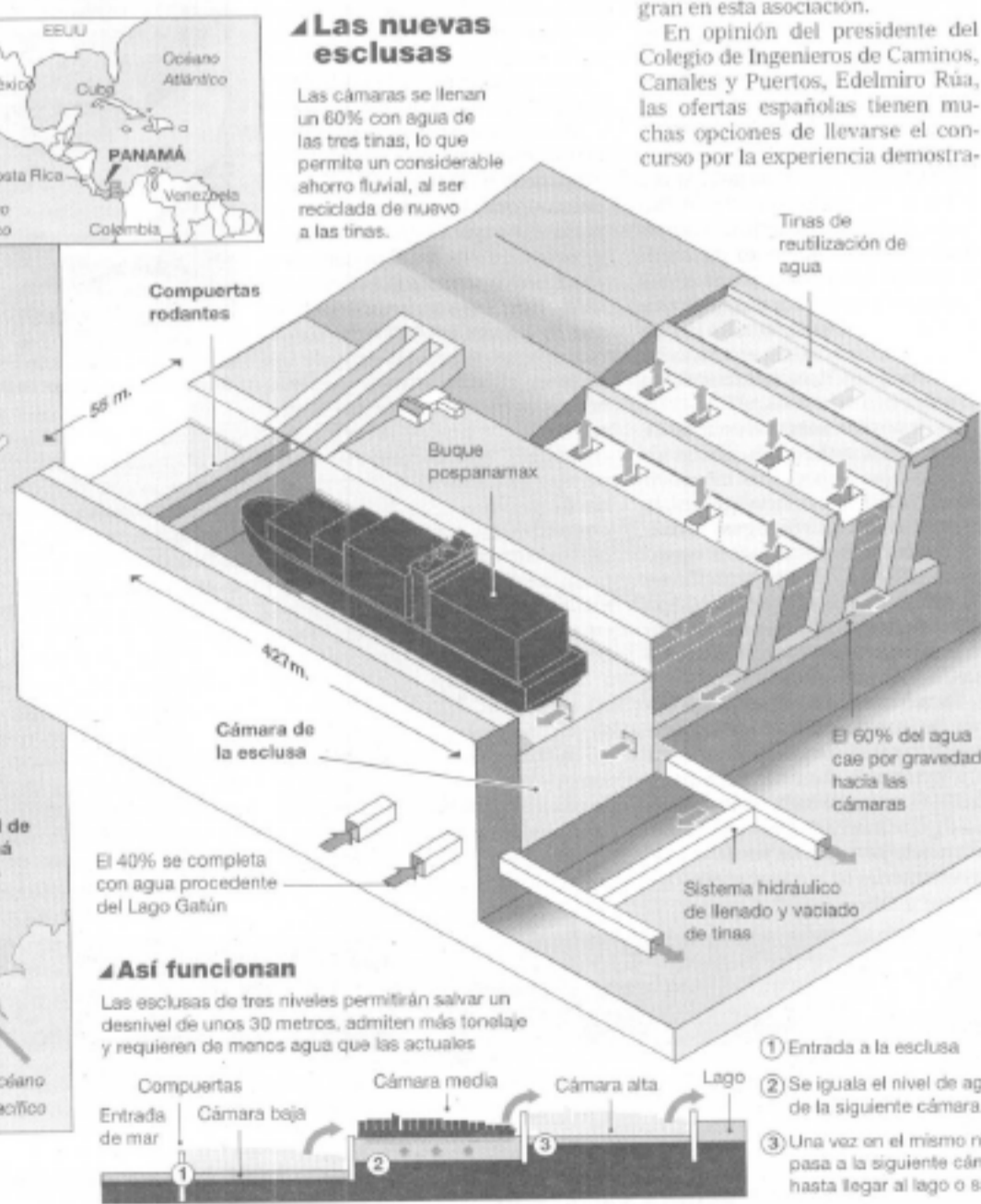


Esquema del perfil actual del canal



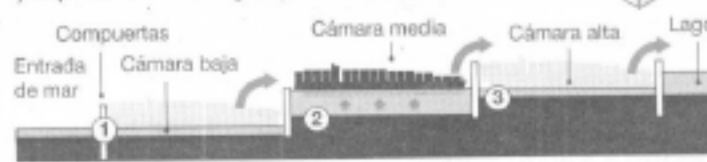
Las nuevas esclusas

Las cámaras se llenan un 60% con agua de las tres tinas, lo que permite un considerable ahorro fluvial, al ser reciclada de nuevo a las tinas.



Así funcionan

Las esclusas de tres niveles permitirán salvar un desnivel de unos 30 metros, admiten más tonelaje y requieren de menos agua que las actuales



1 Entrada a la esclusa

2 Se iguala el nivel de agua al de la siguiente cámara.

3 Una vez en el mismo nivel, el barco pasa a la siguiente cámara, y así hasta llegar al lago o salir al mar.

