

26 y 27 de junio de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Un megabuque chino de 300 metros estrena el nuevo Canal de PanamáABC, 27 de junio

El Canal de Panamá estrena su ampliación y duplica su capacidad.... ABC, 26 de junio

Panamá estrena su nuevo canal....EL PAÍS, 27 de junio

Un megabuque chino de 300 metros estrena el nuevo Canal de Panamá

► Los panameños dejan a un lado el retraso y los sobrecostes para festejar la ampliación de la vía navegable con una demostración de orgullo nacional

MANUEL TRILLO
CORRESPONSAL
EN MIAMI



Entre vivas a Panamá, banderas ondeando bajo un cielo nuboso, fuegos artificiales y las notas del himno del país, el portacontenedores chino Cosco Shipping Panama estrenó ayer la mayor obra de ingeniería realizada hasta el momento.

La inauguración de la ampliación del Canal de Panamá, 102 años después de la construcción por Estados Unidos de esta vía de navegación que comuni-

ca el Atlántico y el Pacífico, se convirtió en una encendida demostración de orgullo nacional, a la que asistieron miles de personas, entre ellas una docena de jefes de estado y de gobierno.

«Estoy muy orgullosa de lo que hemos hecho», aseguraba a la televisión oficial del Canal una mujer de la ciudad de Colón que dijo haberse levantado a las tres de la mañana para acudir a la inauguración, aunque ni siquiera había dormido por «la emoción» que sentía, aseguraba.

Las numerosas dificultades técnicas y económicas que han jalonado la puesta en marcha de esta ambiciosa obra, presupuestado inicialmente en más de 5.000 millones de dólares,

(4.425 millones de euros) se dejaron ayer a un lado para celebrar un acontecimiento histórico que marcará no solo el futuro de este país centroamericano, sino del comercio mundial. Atrás queda una década desde que la Autoridad del Canal de Panamá presentara al presidente Martín Torrijos la propuesta de ampliación, que se ha demorado cerca de dos años sobre el plazo previsto inicialmente y cuyos costes se han elevado 2.700 millones de euros por encima de lo presupuestado.

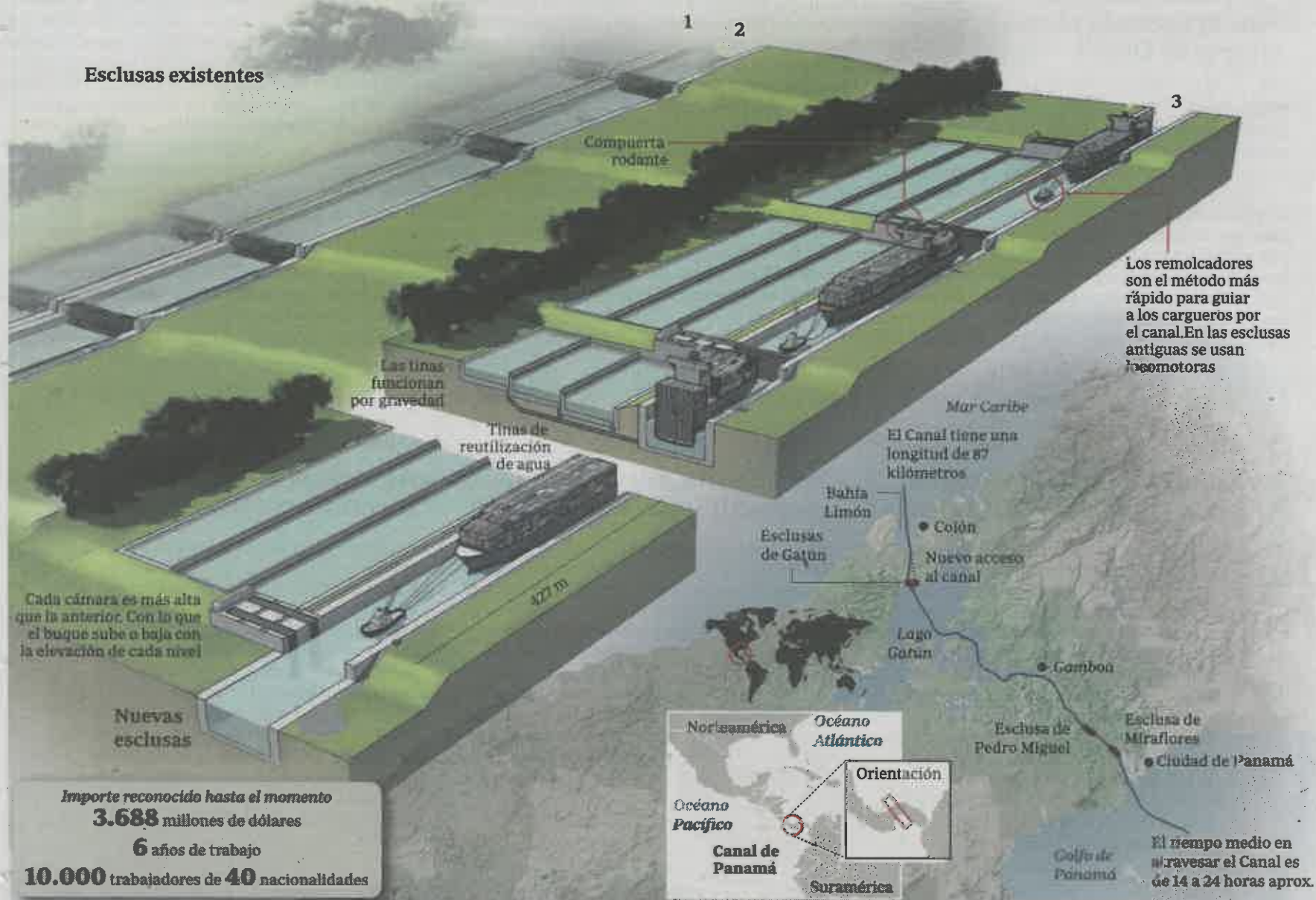
España ha tenido gran protagonismo en este proyecto, ya que la compañía Sacyr ha liderado el consorcio Grupo Unidos por el Canal (GUPC) encargado del principal proyecto, el tercer juego de esclusas que permite la nue-

va conexión entre uno y otro océano. A las 7:30 de la mañana, hora local (las 14:30 en España), el Cosco Shipping Panama, con capacidad para 9.400 contenedores, entró en la cámara baja de la esclusa Agua Clara, en la vertiente atlántica de la nueva infraestructura. Allí fue amarrada con enormes maromas a los remolcadores que situaron al buque para acceder a la cámara media y conducirlo por los cerca de 80 kilómetros que separan ambos océanos por el nuevo paso. Este barco chino en ruta desde Atenas a Corea del Sur, de casi 300 metros de eslora y 48,25 de manga, es del tipo neopanamax, la clase de embarcaciones para los que se ha realizado la ampliación.

Mayor capacidad

Gracias a este nuevo carril de navegación, se duplicará la capacidad del Canal y podrán transitar embarcaciones con capacidad para unos 13.000 contenedores (según la medida estándar TEU), frente a los 5.000 que podían transportarse hasta ahora.

Participación española
La compañía Sacyr ha liderado el consorcio encargado del principal proyecto de la obra



Con las esclusas recién estrenadas, podrán circular de 10 a 12 buques neo-panamax. En total, a partir de ahora podrán pasar por el Canal en torno a 40 buques al día. Según la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), ya cuentan con 168 reservas.

El capitán del Cosco Shipping Panama, el indio Jude Rodrigues, recibió una placa en recuerdo de este hito de manos del administrador del Canal, Jorge Quijano, mientras que representantes de la naviera china recibieron de Quijano y del presidente de Panamá, Juan Carlos Varela, una moneda conmemorativa realizada con oro de 24 quilates. A su vez, Varela fue obsequiado por la compañía con una réplica a escala del barco.

El presidente panameño llamó a sus compatriotas a sentirse «orgullosos» por lo que consideró un «acontecimiento histórico para Panamá, la región y el mundo», al tiempo que agradeció la labor realizada por los trabajadores que han participado en este «monumental proyecto», por ser sus «grandes héroes». En la inauguración se guardó precisamente un minuto de silencio en homenaje a los empleados fallecidos durante las obras. Además, Varela garantizó que «los aportes del canal ampliado impacten la calidad de vida de la población, con transparencia, equidad y visión de estado».

Infraestructura clave

La importancia del Canal para la economía del país es crucial. Desde 1999, cuando Estados Unidos cedió su autoridad sobre la infraestructura a los panameños, les ha generado 10.000 millones de dólares en ingresos directos y en la actualidad se estima que la



El buque chino Cosco Shipping Panama ha sido el primero en cruzar las nuevas esclusas del Canal

AFP

actividad económica en torno a ella aporta alrededor del 40% de todo su PIB. A escala global, la importancia de contar con un paso que evite rodear todo el continente americano para pasar entre el Atlántico y el Pacífico es también fundamental. De hecho, se calcula que por el Canal pasa el 6% del comercio marítimo mundial.

Para el administrador del Canal de Panamá, «esta ruta de tránsito es la punta del iceberg de un ambicioso plan

destinado a convertir a Panamá en el centro logístico de las Américas, y representa una oportunidad significativa para los países de la región de mejorar sus infraestructuras, hacer crecer sus exportaciones y activar su crecimiento económico a la par con nuestro país», afirmó Jorge Quijano.

La inauguración de la ampliación se vio en parte ensombrecida por un accidente. Un remolcador de la Autoridad del Canal de Panamá chocó contra

una lancha privada dentro de la vía navegable, con un resultado de 19 heridos, que fueron trasladados a hospitales públicos y privados en ocho ambulancias, si bien todos ellos estaban fuera de peligro, según informó la propia ACP.

ABC
KIOSKO MAS

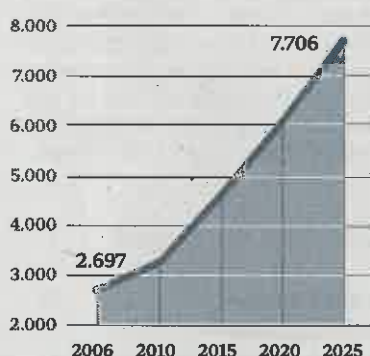
Videonálisis sobre la apertura de esta obra faraónica

Derechos políticos en el consorcio

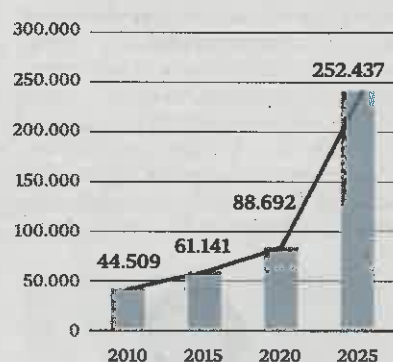


Tráfico anual del canal de Panamá (previsión)

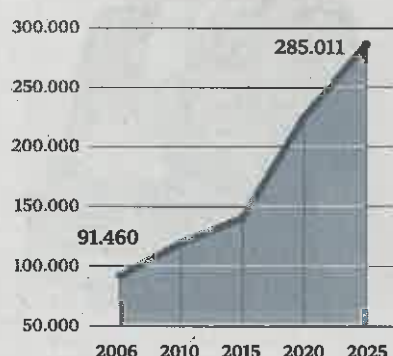
Evolución del paso de cargueros



Puestos de trabajo generados directa e indirectamente por la ampliación



Evolución del tonelaje (en miles)



ABC / J. de Velasco y J. Torres

Principales datos

Un proyecto de 10 años

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) presentó el 24 de abril de 2006 al presidente panameño, Martín Torrijos, la propuesta de ampliación de esta vía interoceánica.

5.000 millones

de dólares (4.425 millones de euros) fue el presupuesto inicial, cifra que se superará con creces, ya que se han registrado unos sobrecostos de 2.700 millones.

Sacyr, Marca España

Esta obra faraónica ha estado liderada por el grupo español Sacyr que, junto con la italiana Impregilo, la belga De Nul y la panameña CUSA han construido el tercer juego de esclusas.

13.000 contenedores

son los que podrán transportar los buques neo-Panamax que

atraviesen el nuevo Canal, una carga muy por encima de los 5.000 contenedores que llevan los barcos actualmente.

Cosco Shipping Panama

El primer buque que ha cruzado del Atlántico al Pacífico ha sido el chino Cosco Shipping Panama, de casi 300 metros de eslora. Ha tenido que pagar una tarifa de casi 500.000 euros.

87 kilómetros

El nuevo Canal tiene una longitud de 87 kilómetros, entre Ciudad de Panamá y la bahía Limón, en el Pacífico. El tiempo medio para cruzarlo es de 19 horas.

Diez mil trabajadores

Unos diez mil trabajadores, de 40 nacionalidades, han participado en este proyecto, el cual, sufrió dos huelgas por motivos salariales y de seguridad.



Una de las nuevas esclusas del Canal de Panamá

EFE

El Canal de Panamá estrena su ampliación y duplica su capacidad

► La obra se inaugura con dos años de retraso y sobrecostes de 2.700 millones

MANUEL TRILLO
CORRESPONSAL EN MIAMI

El carguero chino Cosco Shipping Panama, de casi 300 metros de eslora, más de 48 de manga y una capacidad para 9.400 contenedores, será hoy el primer barco en cruzar los 77 kilómetros del Atlántico al Pacífico a través de la ampliación del Canal de Panamá. Numerosos jefes de Estado y de Gobierno acudirán al acto, al que asistirán miles de personas y en el que España -en jornada electoral- estará representada por Don Juan Carlos.

Con esta faraónica obra, el pequeño país centroamericano espera superar las limitaciones del paso inaugurado en 1914 bajo administración de Estados Unidos, que se había quedado estrecho para las nuevas demandas del comercio mundial, dominado ahora en buena parte por gigantescos buques asiáticos que ya no podían pasar entre ambos océanos por él.

La ampliación ha consistido principalmente en la creación de un nuevo carril de tráfico a lo largo del canal con la construcción de dos nuevos juegos de esclusas, lo que permitirá duplicar su capacidad.

Con la infraestructura existente hasta ahora pasaban buques que podían transportar un máximo de 5.000 contenedores (según la medida estandarizada TEU), mientras que con la nueva obra se espera que puedan transitar los llamados neo-Panamax, con hasta unos 13.000.

El estreno de la ampliación es el resultado de un complejo proceso de construcción que arrancó en 2007 y ha estado plagado de dificultades. De hecho, la inauguración tiene lugar con dos años de retraso sobre el calendario previsto, que hacía coincidir la entrega de la obra con el primer centenario de la apertura del canal original.

La parte principal del proyecto, el tercer juego de esclusas, fue adjudicado en 2009 al consorcio Grupos Unidos por el Canal (GUPEC), liderado por la española Sacyr y del que forman parte también la italiana Salini Impregilo, la belga Jan De Nul y la panameña CUSA. En este tiempo los sobrecostes de esta parte del proyecto se han disparado hasta los 3.000 millones de dólares (2.700 millones de euros), lo que prácticamente duplica los 3.118 millones del presupuesto inicial.

Críticas al proyecto

Con la conclusión de la obra no se han disipado algunas dudas que giran en torno al proyecto. Un trabajo de investigación publicado esta semana por «The New York Times» alertaba de posibles problemas, desde la porosidad del cemento empleado en la construcción de las esclusas a la reducida capacidad de maniobra de los remolcadores que deberán arrastrar a los cargueros de un lado a otro, pasando por la elevada sismicidad de la zona. Desde la Autoridad del Canal se han rechazado estas críticas y se asegura que todo está listo para hoy.

El buque chino que estrenará oficialmente hoy el canal, en ruta de Grecia a Corea del Sur, ha pagado 560.000 dólares (algo más de 500.000 euros) por este tránsito inaugural entre la esclusa de Agua Clara, en el lado atlántico, hasta la de Cocolí, en el Pacífico.

El chavismo compró productos en mal estado a altos precios

► Adquiriría sacos de cebollas en Ecuador a cien dólares, cuando valían treinta

EMILIJ. BLASCO

La escasez alimentaria que sufre Venezuela no solo es consecuencia de los bajos precios del petróleo, que reducen el presupuesto del Estado para la compra de comida, sino también resultado de años de alta corrupción y excesivo estatismo. Documentos oficiales a los que tuvo acceso ABC muestran la incapacidad del Gobierno chavista, ya en 2011 y 2012, para cubrir las necesidades de alimentación de los venezolanos, problema que luego se agravaría.

El Gobierno tuvo que destruir en agosto de 2011 más de dos millones de litros de leche, transportados en 73 contenedores, por haberlos comprado cuando ya estaban próximos a su fecha de caducidad. Así consta en un balance realizado ese año sobre los acuerdos de cooperación con Ecuador, país al que la Corporación de Abastecimientos y Servicios Agrícolas (CASA), entidad estatal venezolana, compraba leche UHT. «Hay gran preocupación por esta operación», se indica en el informe, «ya que en el momento de la adquisición el producto contaba con una fecha de vencimiento bastante próxima, ocasionando que se encontraban en puerto aproximadamente 73 contenedores con leche en mal estado en Puerto Cabello». Por ello se acordó destruir el cargamento «para evitar así la contaminación de otros productos» que había en el puerto. «La Corporación CASA tendrá que asumir gastos extra (estadia en patio, traslado y destrucción del producto) los cuales serán de una cuantía importante», se precisa.

Precio triplicado

Otro punto de ese informe revela que Venezuela estaba comprando cebollas a Ecuador con un notable sobreprecio. «Según facturas proporcionadas por Ecuador, Venezuela estaría comprando el saco de cebolla a 100 dólares el saco, cuando el precio justo son 30 dólares. Si bien estas transacciones son realizadas entre privados, las mismas son posibles por la autorización del Ministerio del Poder Popular para la Alimentación, a través del otorgamiento de los Certificados de No Producción (CNP); y de la posterior adquisición de dólares preferenciales mediante CADI-VI». El informe añade que «este tipo

La oposición tiene las firmas para el revocatorio

La alianza opositora Mesa de la Unidad Democrática (MUD) logró superar con creces la validación del 1% de firmas, más del doble de 195.000 rúbricas requerido, para activar el referéndum revocatorio del presidente Nicolás Maduro, y pasar así a la segunda etapa del 20% de recolección de convocantes. La última entidad federal en alcanzar la meta fue la isla de Margarita, con unas 100 personas aún por validar. Varios líderes opositores como Henrique Capriles y Jorge Borges tuvieron que viajar a la isla para brindar apoyo logístico. A pesar de las numerosas barreras, trampas y triquiñuelas que puso en el camino el chavismo para sabotear la certificación de las huellas dactilares de los firmantes, los venezolanos vivieron durante los cinco días que duró el proceso una batalla que coronaron con éxito.

de situaciones han revelado la existencia de ciertos vicios (sobreprecio de productos, ilícitos aduaneros y cambiarios) en la relación comercial con el Ecuador».

Además de las problemáticas adquisiciones en el exterior, la propia producción alimentaria del Estado ya manifestaba problemas al final de la era Chávez. En un informe presentado en mayo de 2012 al entonces presidente, su hermano Adán, gobernador de Barinas, lamenta que una planta procesadora de harina de maíz estuviera operando solo al 60 por ciento de su capacidad. Eso era debido en parte a que una de las dos máquinas para el empaquetamiento se había trasladado a otra factoría, algo que llevó a Chávez a escribir un gran interrogante en el margen, preguntándose por el motivo de ese desvío.

De ese informe sobre la planta «La Veguita» llama la atención además el excesivo centralismo del sistema económico chavista, que obligaba a exponer al presidente detalles muy menores que aguardaban su estudio y autorización.

ECONOMÍA Y NEGOCIOS



Un buque de la clase Neopanamax se acerca a las esclusas que forman parte de la ampliación del Canal de Panamá inaugurada ayer. / A. FRANCO (AP)

RAMÓN MUÑOZ, Panamá
Panamá estrenó ayer el nuevo canal ampliado, la mayor obra de ingeniería de este siglo XXI. Un tercer carril que se une a los dos ya existentes y que permitirá el paso a barcos tres veces más grandes. La construcción no ha estado exenta de polémica. El retraso en la entrega de las obras en 20 meses y los sobrecostos imprevistos han disparado el coste hasta los 5.250 millones de dólares (4.800 millones de euros), lo que ha motivado un conflicto entre el grupo constructor, encabezado por la española Sacyr, y la autoridad del canal. Pero Panamá ha optado por aparcar esas diferencias y vender al mundo un proyecto con el que esperan multiplicar por tres los ingresos que obtienen ahora.

El país centroamericano aparca su conflicto con Sacyr para reivindicar la ampliación como una gesta patriótica y una afirmación de su independencia

Panamá estrena su nuevo canal

"La satisfacción de ver terminada la obra da un sabor tan rico que comienza a tapar todas las vicisitudes", señaló ayer Jorge Luis Quijano, el administrador del canal.

"Cuando EE UU abrió el Ca-

Revitalización del comercio mundial

El Canal de Panamá representa aproximadamente el 5% del comercio marítimo mundial, y con esta ampliación se estima que genere un aumento del 3% en volúmenes de carga que transitan por el mismo.

Si bien el 60% del tráfico del Canal de Panamá o bien comienza o bien termina en los puertos de Estados Unidos, tendrá un impacto directo y notable en el comercio entre Asia y la Costa Este de EE UU, según las previsiones de Maersk, la naviera danesa, una de las mayores del mundo.

La nueva vía debe servir también para revitalizar la economía de un país que hasta el año pasado era el que más crecía en la región. Al hacer posible la entrada de buques más grandes —los neopanamax, capaces de transportar 13.000 contenedores— permitirá recuperar los clientes que le está robando el Canal de Suez, con rebajas de peajes del 65%. El canal factura 2.600 millones de dólares y aporta a las arcas del Estado 1.000 millones.

nal en 1914 solamente un puñado de panameños tomaron parte en aquel hito. Más de 100 años después la historia ha cambiado. Alrededor del 95% de las 40.000 personas que han contribuido con su talento a que el canal ampliado sea una realidad son panameños", dijo el presidente de Panamá, Juan Carlos Varela.

Panamá ha vivido la apertura del tercer carril como un acto patriótico, una reivindicación de su pasado y una reafirmación de su identidad como Estado independiente. El canal, cuya propiedad recuperó en 2000, ahora también tiene el sello de los ingenieros y los técnicos panameños en las nuevas esclusas.

Más de 10.000 panameños, elegidos por sorteo, abarrotaban el paso de Cocolí, en la vertiente del Pacífico, para ver pasar el Cosco Shipping Panamá, un portacontenedores chino que ha inaugurado las nuevas esclusas. Allí le esperaban las autoridades y los 2.400 invitados de 62 delegaciones internacionales entre ellos el Rey emérito Juan Carlos I.

Buenas relaciones

Las autoridades prefieren pasar página respecto al conflicto que le enfrenta con el consorcio Grupo Unidos por el Canal (GUPC), encabezado por Sacyr, que resultó adjudicatario del proyecto por 3.118 millones, pero que ahora reclama otros 3.500 millones de dólares por costes sobrevenidos.

"Las relaciones con Sacyr son buenas. Tuvimos un conflicto, pero nos sentamos a negociar y se pudieron reanudar las obras. Las diferencias que nos reclaman se están viendo en las instancias oportunas y en el arbitraje internacional. Para diciembre de 2018 como máximo estarán solucionadas", señaló a EL PAÍS Ilya Marotta, vicepresidente de ACP, y la cara visible del proyecto.

Marotta refuta las acusaciones del reportaje de *The New York Times* que ponía en duda la calidad del hormigón utilizado en las esclusas. "El artículo habla de problemas que ya fueron resueltos. El hormigón es de máxima calidad", dijo.

Unas cifras asombrosas

El nuevo canal de Panamá, cuyas obras han durado nueve años, ofrece algunos datos asombrosos.

77 kilómetros. Es el trayecto que deben recorrer los barcos que pasan de un océano a otro (Pacífico/Atlántico), menos de la mitad que el canal de Suez. La ampliación es un tercer carril que se añade a los dos ya existentes desde 1914, y el ensanchamiento y dragado de toda la vía fluvial.

Entre ocho y diez horas. Es lo que tardan los buques en cruzar el Canal por esta nueva vía.

Dos juegos de esclusas. Se han construido en la entrada del Atlántico (Agua Clara) y del Pacífico (Cocolí). Elevan al barco 27 metros hasta la altura del lago semiartificial Gatún y luego lo hacen descender al mar cuando llega a su término.

2,2 pirámides de Keops. El volumen de hormigón empleado en la obra asciende a 4,5 millones de metros cúbicos, equivalente a 2,2 pirámides de Keops o a 450 edificios de 20 pisos.

22 Torres Eiffel. Se hubieran podido levantar con las 220.000 toneladas de acero empleadas en las esclusas.

33 metros. Es la altura de las compuertas más altas que miden 55 metros de largo y pesan 4.300 toneladas. Se fabricaron en Italia y se transportaron desde allí. Están a prueba de terremotos y mareas.

17 minutos. Es el tiempo que tardan las tinas en llenarse y vaciarse para levantar y bajar a los buques. Son en total nueve tinas, tres por cada cámara. Son capaces de reutilizar el 60% del agua empleada en cada maniobra y ahorran así el 7% de consumo de agua.

No hay dominio de agua. Las tinas se llenan y vacían mediante la gravedad a través de 152 válvulas fabricadas en Corea del Sur por Hyundai.

506.000 dólares. Es lo que ha pagado el barco chino Cosco Shipping Panama por ser el primero en atravesar el Canal.

600 millones de toneladas. Es la cantidad de mercancías que cada año pasarán por el canal tras la ampliación, el doble que ahora.

4.200 animales se han rescatado (380 cocodrilos) en las obras para llevarlos a otros hábitats. Se han reforestado 2.800 hectáreas en otras áreas del país, el triple de las que se han destruido por la obra.

2.500 piezas arqueológicas. Se han hallado en las excavaciones del tercer carril con piezas de todas las etapas históricas.



SE CONVOCA LICITACIÓN PARA LA CONTRATACIÓN POR PROCEDIMIENTO ABIERTO CON UN SOLO CRITERIO DE ADJUDICACIÓN DE LOS SIGUIENTES CONTRATOS.

ADQUISICIÓN Y ACONDICIONAMIENTO DE TRES VAGONES CONTRASTE PARA LA VERIFICACIÓN DE LAS BÁSCULAS PUENTE DE FERROCARRIL GESTIONADAS POR ADIF.

Expediente: 3.16/46502.0006

Presupuesto de licitación: 175.000,00 euros (sin IVA)

Valor estimado del contrato: 175.000,00 euros (sin IVA)

Vigencia máxima: 6 meses

SUMINISTRO, INSTALACIÓN, SOPORTE Y MANTENIMIENTO DE NUEVO EQUIPAMIENTO HARDWARE Y SOFTWARE PARA LA PLATAFORMA DE VIRTUALIZACIÓN DE CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24.

Expediente: 4.16/46502.0004

Presupuesto de licitación: 176.870,00 euros (sin IVA)

Valor estimado del contrato: 176.870,00 euros (sin IVA)

Vigencia máxima: 51 meses

PARA LOS DOS EXPEDIENTES:

Presentación de las ofertas: Hasta las 11:00 horas del día 12 de julio de 2016.

Apertura de ofertas económicas: A las 12:30 horas del día 28 de julio de 2016.

Disponibilidad de documentación: Hasta el día 11 de julio de 2016.

Presentación de ofertas y apertura: En el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Subdirección de Contratación de la Dirección de Compras y Contratación. C/ Agustín de Foxá, 56, Estación de Chamartín - Edificio 22. 28036 Madrid. Teléfonos: 91 300 75 67 / 91 300 82 60. Email: david.fdez@adif.es / pldoriga@adif.es

La información de estas licitaciones se encuentra en la página web de ADIF: <http://www.adif.es/>

Los gastos de publicidad del presente anuncio serán con cargo a la/s empresa/s adjudicatarias/s