



Proyecto del Tercer Juego de Esclusas

Traducción

Nombre del estudio en inglés: Adequacy of selected lock size parameters for expanded Panama Canal

Nombre del estudio en español: Revisión de las dimensiones seleccionadas de las esclusas propuestas para la expansión del Canal de Panamá

Fecha del informe final: 5 de diciembre de 2005

Fecha de la traducción: 24 de mayo de 2006

Nombre del consultor: Dr. Hans G. Payer

RESUMEN EJECUTIVO

El Canal de Panamá busca asesoría sobre la *Suficiencia de los Parámetros del Tamaño Escogido para las Esclusas del Canal Ampliado*. El objetivo del estudio es analizar las dimensiones principales de los buques actuales y futuros posibles, en vista de las dimensiones del Canal ampliado. Todos los tipos de buques se consideraron básicamente, aunque se le ha dado énfasis a los buques portacontenedores, que constituyen el sector naviero de mayor crecimiento a largo plazo. Luego de un análisis del desarrollo de buques portacontenedores hasta los buques más grandes que están actualmente en servicio, en construcción o en pedidos, se hizo una consideración sistemática de los posibles desarrollos adicionales futuros y de las extensiones de los diseños de los buques portacontenedores. Se tomó en cuenta el papel geopolítico y geoeconómico del Canal de Panamá. Se analizaron los factores que pueden limitar un mayor crecimiento de los buques contenedores en cuanto al tamaño máximo disponible de la planta de propulsión y de la propulsión de los buques, la resistencia estructural y la rigidez del casco y las mangas de los buques, al igual que las limitaciones de la profundidad de los canales y estrechos del mundo, la profundidad de las aguas de las vías de acceso a los puertos y de las de los puertos y finalmente, las instalaciones portuarias y los requisitos y disponibilidad de la infraestructura de transporte terrestre.

En base a estas consideraciones, llegamos a la conclusión de que sí son posibles buques de mayor tamaño que los de 10 mil TEUs que están en servicio actualmente. Los puertos generalmente han respondido rápidamente a los desarrollos de los buques, aún a un costo elevado. Las grúas de pórtico de la mayoría de los puertos principales pueden prestar servicio a los buques con cascos hasta de 42.8 metros. En la actualidad, las nuevas grúas en ciertos puertos tienen un alcance de 60 a 65 metros. Sin embargo, en cuanto a la profundidad de las aguas, es de esperar que la misma permanezca limitada de 14.5 a 15 metros en la mayoría de los puertos a nivel mundial.



El volumen de los contenedores que se embarcan hacia y desde los Estados Unidos de América tiene una tasa excepcional de crecimiento. Sin embargo, se considera que es crítico el crecimiento adicional de la capacidad portuaria para mantenerse adelante o al día con el desarrollo del volumen de contenedores, particularmente con los puertos de la costa oeste de los Estados Unidos. Ello también aplica a la infraestructura; los ferrocarriles de las conexiones terrestres que unen a la costa oeste con el medio oeste y con el este, que es la región de mayor población de los Estados Unidos, han llegado a su límite de capacidad. Como alternativa, se ha generado un fuerte interés industrial en la ruta totalmente acuática hacia la costa este de los Estados Unidos.

Las economías de escala se tornan efectivamente menos importantes a medida que los buques sobrepasan cerca de los 12 mil TEUs. Considerando los riesgos económicos y de operación y la reducción de la flexibilidad de los buques muy grandes, muchos economistas marítimos creen que el tamaño de buque portacontenedores más económico es y será de alrededor de 6 mil TEUs.

Las operaciones de los buques portacontenedores continuarán siendo más diversas a medida que la flota mundial de contenedores continúe creciendo. En la actualidad existen diferentes tipos de servicios, tales como los centros de terminales de trasbordo radial, los servicios transcontinentales de un solo nivel y de redistribución, así como los servicios directos para los puertos medianos y pequeños cerca del destino final de los contenedores. Se espera que este desarrollo se intensifique a medida que el volumen de contenedores en la mayoría de las rutas continúe aumentando. En base a estos particulares, se espera que evolucionen varios grupos de portacontenedores intercontinentales que se utilizan como “caballos de batalla”. Habrá un grupo de buques de alrededor de 3 mil a 4 mil TEUs, el actual grupo Panamax, un grupo de alrededor de 6 mil TEUs y finalmente un grupo grande de buques con una capacidad de carga de 7 mil a 10 mil TEUs.

Encontramos que las dimensiones de las nuevas esclusas constituyen un gran paso en cuanto a la posibilidad de tránsito de buques más grandes. Las dimensiones se han escogido bien. Todos los buques portacontenedores que están actualmente en servicio, incluso los buques más grandes de hoy día, de 9 mil y 10 mil TEUs, podrán atravesar el Canal. Aún los buques más grandes como los de 12 mil TEUs podrían diseñarse para que puedan pasar por el nuevo Canal. Nuestra conclusión es que las esclusas son de un tamaño suficiente y que podrán prestar servicio por un largo período de tiempo a los barcos que transportarán el grueso del volumen de mercaderías de los principales segmentos y rutas del comercio.

No puede excluirse la posibilidad de que un tamaño mayor de portacontenedores entren en servicio; mas sin embargo, es de esperarse que operen sobre rutas especiales únicamente y que sean la excepción y no la nueva norma. Nos parece poco económico preparar el Canal para los buques más grandes posibles.

Al igual que en el pasado, el Canal tendrá una influencia decisiva en el diseño futuro de los buques. Se desarrollarán buques “Nuevos Panamax”. Por esta razón es recomendable que las dimensiones y limitaciones de los “Nuevos Panamax” se publiquen cuanto antes. Es posible que algunos de los diseños de los proyectos de buques que se están considerando en la actualidad de dimensiones generales mayores que los parámetros de los “Nuevos Panamax” se modifiquen para ajustarlos al nuevo Canal.

Al evaluar la suficiencia de las nuevas esclusas se prestó atención esmerada para descubrir cualquier insuficiencia significativa que pudiese afectar la funcionalidad, efectividad o longevidad del tamaño de los parámetros escogidos para las esclusas Pospanamax. No se encontró insuficiencia alguna.