

## **“Consultoría para la definición del Plan Estratégico y Hoja de Ruta del nuevo Sistema de Gestión de Servicios de Tráfico Marítimo”**

### **CANAL DE PANAMÁ**

#### **Historia**

Entre los más grandes esfuerzos pacíficos de la humanidad que han contribuido significativamente con el progreso en el mundo, la construcción del Canal de Panamá se destaca como un logro que inspira admiración. Este triunfo de ingeniería sin paralelo fue posible gracias a una fuerza internacional bajo el liderazgo de visionarios estadounidenses, que hizo realidad el sueño de siglos de unir los dos grandes océanos.

En 1534, Carlos V de España ordenó el primer estudio sobre una propuesta para una ruta canalera a través del Istmo de Panamá. Más de tres siglos transcurrieron antes de que se comenzara el primer esfuerzo de construcción. Los franceses trabajaron por 20 años, a partir de 1880, pero las enfermedades y los problemas financieros los vencieron.

En 1903, Panamá y Estados Unidos firmaron un tratado mediante el cual Estados Unidos emprendió la construcción de un canal interoceánico para barcos a través del Istmo de Panamá. Los problemas de ingeniería incluían cavar a través de la Cordillera Continental, construir la represa más grande del mundo en aquella época, diseñar y construir el canal de esclusas más imponente jamás imaginado, construir las más grandes compuertas que jamás se han colgado, y resolver problemas ambientales de enormes proporciones.

En 1977, Estados Unidos y Panamá se unieron en una asociación para la administración, operación y mantenimiento del Canal de Panamá. De acuerdo con dos tratados firmados en una ceremonia en las oficinas de la OEA en Washington, D.C., el 7 de septiembre de 1977, el Canal debía ser operado hasta el final del siglo bajo arreglos diseñados para fortalecer los lazos de amistad y cooperación entre los dos países. Los tratados fueron aprobados en Panamá en un plebiscito el 23 de octubre de 1977 y el Senado de los Estados Unidos dio su aprobación y consentimiento para su ratificación en marzo y abril de 1978. Los nuevos tratados entraron en vigor el primero de octubre de 1979.

Por tanto, la República de Panamá asumió la responsabilidad total por la administración, operación y mantenimiento del Canal de Panamá al mediodía, hora oficial del Este, del 31 de diciembre de 1999. Panamá cumple con sus responsabilidades mediante una entidad gubernamental denominada Autoridad del Canal de Panamá, creada por la Constitución Política de la República de Panamá y organizada por la Ley 19 del 11 de junio de 1997.

La administración del Canal sigue comprometida con el servicio al comercio mundial con los niveles de excelencia que han sido tradicionales en la vía acuática a través de su historia. Con inversiones prudentes en mantenimiento, programas de modernización y de capacitación, el Canal continuará siendo en el futuro una arteria de transporte viable y económico para el comercio mundial.

Actualmente, se está trabajando en la construcción en la ampliación del Canal de Panamá y en la construcción de un tercer juego de esclusas, obra iniciada en el 2007, y con fecha prevista de finalización

2014, con una inversión asociada de aproximadamente de 5.250 millones de dólares, que permitirá aumentar el tamaño de los buques y, por tanto, de la carga, a transitar por el Canal.

### **Descripción**

El Canal de Panamá tiene una longitud de aproximada de 80 kilómetros entre el océano Atlántico y el Pacífico, a través de un canal navegable y un sistema de esclusas -compartimientos con puertas de entrada y salida- que funcionan como elevadores de agua. En concreto, existen 3 sistemas de esclusas: Gatún (en el lado Atlántico), Pedro Miguel y Miraflores (en el Pacífico).

Las cámaras -escalones- de las esclusas tienen 33.53 metros de ancho por 304.8 metros de largo. Las dimensiones máximas para los buques que deseen transitar a través el Canal son: 32.3 metros de ancho; calado -profundidad que alcanza- 12 metros de agua dulce tropical; y 294.1 metros de largo (dependiendo del tipo de buque).

Desde su apertura en 1914, buques de todo el mundo transitan a diario a través del Canal de Panamá. Entre 13 mil y 14 mil barcos utilizan, cada año, el Canal, y las actividades de transporte comercial a través del Canal representan alrededor del 5% de comercio mundial. Gracias a la labor de aproximadamente 9 mil trabajadores, el Canal funciona 24 horas al día, 365 días al año, ofreciendo servicio de tránsito a naves de todas las naciones sin discriminación alguna.

### **Situación actual**

Sin embargo, las transformaciones del comercio y transporte mundiales han tenido su efecto en la operación de tránsito del Canal. Si bien el número total de tránsitos no ha variado sustancialmente en los últimos años (del 2005 al 2011, por ejemplo, se incrementó en menos del 5%), sí se han dado cambios que impactan en la operación, como el porcentaje de buques “súper” -de 91 ó más pies de manga- que transitan el Canal, pasando en los últimos 5 años del 40% al 65% del total de buques, con el consecuente incrementado del tonelaje en más del 15% en el mismo periodo, siendo de 321 millones en 2011.

Una de las consecuencias del incremento de los buques “súper” es la construcción del tercer juego de esclusas, que serán de 427 m de largo por 55 m de ancho y 18.3 m de profundidad y que, por tanto, permitirán el tránsito de buques porta contenedores pospanamax con capacidad nominal de hasta 12,000 TEUs.

De igual forma, no se puede ignorar el impacto del crecimiento de la operación portuaria en las terminales tanto del Pacífico como del Atlántico. Así, por ejemplo, de los 20 principales puertos de América Latina, Colón (Panamá, lado Atlántico) se colocó en primer lugar con 3.3 millones de TEU's movilizados en el 2011, seguido de Balboa (Panamá, lado Pacífico) con 3.2 millones y Santos (en Brasil) con 2.9 millones, según las estadísticas de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

### **CONSULTORIA IDOM**

Como parte de un proceso de transformación y mejora continua, el Departamento de Operaciones identificó la necesidad de revisar de manera integral los procesos de control de tráfico marítimo y los

sistemas y herramientas que los apoyan, y adecuarlos de manera que se logre una eficiente gestión de los mismos. Lo que se propone y requiere no es solamente un cambio de sistema de gestión del CCTM (Centro de Control de Tráfico Marítimo) sino una transformación del mismo que incluya una real *plataforma* de procesos, sistemas y herramientas de apoyo que hagan posible la prestación de servicios de manera rápida, innovadora y con altos estándares de calidad, respondiendo con prontitud y eficiencia a los cambios del negocio para poder obtener los mayores beneficios tanto para los clientes como para la empresa y el país.

En el **plan estratégico y hoja de ruta resultado de la Consultoría de IDOM**, se describen las acciones necesarias para, tras un período estimado de **4 años** y una coste de **\$ 16.435.000**, culminar en la transformación completa del CCTM en un centro de referencia a nivel mundial en la planificación y gestión de servicios de tráfico marítimo, consolidando un liderazgo en la gestión continua de los recursos, medios e infraestructuras que afectan a las operaciones de buques en aguas del canal, para el cumplimiento de la programación, y de los niveles de servicio y satisfacción, tanto hacia la ACP como hacia los clientes externos, dentro del marco de las normas de seguridad y reglamentación existentes y siguiendo los criterios de protección medioambiental establecidos.

La transformación del CCTM permitirá atender tanto el continuo incremento de las operaciones portuarias del Canal, como los retos de explotación que suponen las nuevas infraestructuras que se están desarrollando (ampliación del número de esclusas) y las que se puedan generar en un futuro (nuevos puertos,...). El hito más relevante de la hoja de ruta es la puesta en explotación de las nuevas esclusas a lo largo del año 2014, que permitirá (de acuerdo a los estudios realizados) duplicar la capacidad de tránsito del Canal.

Esta consultoría desarrollada por IDOM ha sido formada íntegramente por personal propio, tanto de Barcelona como de Bilbao, generando la correspondiente confianza del cliente que ha expresado el deseo de que IDOM siga participando en el desarrollo de parte de los proyectos definidos en la Hoja de Ruta, así como apoyando a la gestión integral de la misma y del correspondiente plan estratégico.