

## “El canal de Panamá reducirá a menos de la mitad de los tránsitos diarios a partir de febrero”

La Autoridad del Canal de Panamá ha anunciado recientemente una paulatina reducción en el número de tránsitos diarios a través del canal en los próximos tres meses, pasando de 31 a sólo 18 buques, a partir del próximo 1 de febrero de 2024. En este sentido, si bien su punto máximo de capacidad permite gestionar hasta 40 tránsitos diarios, dicha cifra se ha visto menguada a lo largo de este año y tras varios meses de sequía, en parte, por el hecho de que en lo que llevamos de año 2023 ha llovido un 41% menos de lo habitual, lo que ha hecho descender el largo Gatún hasta niveles sin precedentes.

Esta decisión ha suscitado una cierta preocupación por su impacto en la distribución del comercio mundial de mercancías, siendo una de las rutas marítimas más importantes del mundo.

### Análisis de la Fundación Valenciaport

No cabe duda en que los **estrechos** y **canales marítimos** se han venido configurando como **rutas de navegación estratégicas**, conectando los océanos y sirviendo como **facilitadores** del **transporte marítimo global**. En este sentido, dichos canales permiten el **movimiento eficiente de mercancías** entre diferentes regiones del mundo, proporcionando además acceso a regiones clave para el comercio a nivel mundial. En esta línea, se articulan como **componentes esenciales** de las **cadena de suministro global**.

En la misma línea, la presencia de los mismos, a menudo **impulsa** el **desarrollo económico** y de las **infraestructuras** en las **áreas circundantes**, de modo que los puertos y las instalaciones logística desarrolladas en las proximidades de estos canales contribuyen a la creación de empleo y al crecimiento económico. Además, algunos canales marítimos son **cruciales** para el **transporte de petróleo** y de **gas natural**, por lo que, garantizar el libre tránsito a través de estos es de vital importancia para asegurar el suministro de energía a nivel global.

A modo de contextualización, se tratan de vías de navegación que conectan cuerpos de agua, como mares y océanos. Como ejemplo, y entre los **principales canales de navegación** en base a su relevancia a nivel mundial, se destacan:

- **El Canal de Panamá:** entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico, cuenta con 82 km y por él transcurren 14.000 buques al año.
- **El Canal de Suez:** conecta el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo, proporcionando una ruta corta entre Europa y las regiones del sur y este de Asia.

- **El Canal de la Mancha:** comunica el Océano Atlántico con el Mar del Norte y Gran Bretaña, cuenta con 560 km y por él pasan 400 naves al día.
- **El Estrecho de Gibraltar:** es la unión entre el Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico y separa Europa de África. Es un paso estratégico por el que navegan 11.000 barcos al año.
- **El Estrecho de Ormuz:** se encuentra entre el Golfo de Omán y el Golfo Pérsico. Es fundamental para el paso del petróleo. Por él pasan cerca del 30% del crudo a nivel mundial.
- **El Estrecho de Malaca:** se encuentra al sudeste de Asia y une la península de Malasia y la isla indonesia de Sumatra. Tiene 800 km y por él transcurren alrededor de 83.000 buques al año.
- **Estrechos Turcos:** por donde 48.000 embarcaciones al año cruzan el Bósforo y el Dardanelos. Conectan el Mar de Mármara con el Mar Negro y el Mar Egeo.

Resulta innegable el hecho de que la **seguridad** y **estabilidad** de los **canales marítimos** son fundamentales para el comercio internacional, de modo que, cualquier **interrupción** en dichas rutas puede tener **repercusiones cruciales y significativas** en la **economía global**. En este sentido, **garantizar** la **resiliencia** es **fundamental** para mantener el funcionamiento eficiente y seguro del transporte marítimo, así como para preservar la estabilidad de la cadena de suministro global.

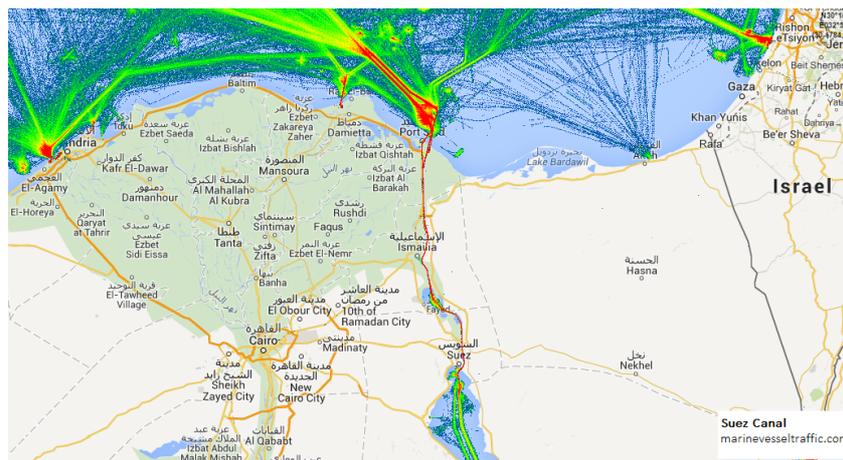
Cabe destacar algunos de los principales **acontecimientos disruptivos** que han afectado recientemente la normal actividad del transporte marítimo y, por ende, poniendo en jaque al comercio mundial. En esta línea, los mismos son de **distinta naturaleza**, y **engloban** disrupciones tanto relacionadas con **bloqueos y accidentes**, como es el caso de lo acontecido en el **Canal de Suez**, como por **condiciones climáticas extremas**, teniendo como claro ejemplo la situación actual del **Canal de Panamá**.

### El Canal de Suez

Por su parte, el **Canal de Suez** representa uno de los canales navegables, construido de forma artificial, más importantes del comercio internacional ya que se trata de la **ruta marítima** más **corta** entre **Europa y Oriente**. En este sentido, la creación de dicho canal fluvial supuso la posibilidad de poder conectar el Port Said en el mar Mediterráneo con el océano Índico a través de la ciudad de Suez en el Mar Rojo, al sur de Egipto.

Poniendo en relevancia la **magnitud** de este, y según la información proporcionada por la **Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo** (UNCTAD), al cierre del año 2022 por el Canal de Suez transitaban más de **23.000 barcos al año**, lo que vienen a ser en torno a **1.400 millones de toneladas**, lo que, a su vez, representa más del **13% del comercio internacional** (Ilustración 1).

Ilustración 1: Mapa de densidad de tráfico de buques del Canal de Suez



Fuente: Marine Vessel

Entre todos los conflictos que se han dado en el Canal de Suez, nunca se había dado el caso de que un barco bloqueara por completo el canal. Sin embargo, esto cambió en marzo del 2021 cuando un buque con una capacidad de más de 20.000 TEU, el **Ever Green**, que viajaba desde el puerto chino de Yantián hasta el puerto de Rotterdam en los Países Bajos, quedó **encallado paralizando** el **comercio internacional** casi por completo durante **más de 10 días**.

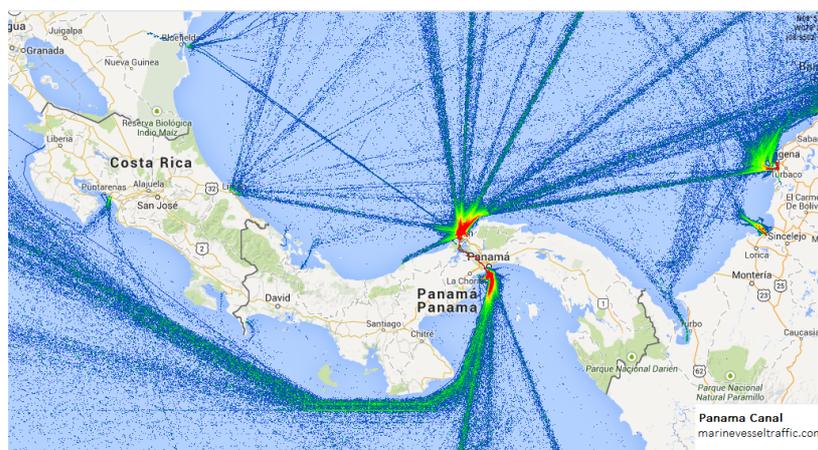
Indudablemente, los efectos que provocó dicho bloqueo fueron evidentes durante las primeras jornadas, desembocando en **altos niveles de congestión**. En concreto, el bloqueo provocó un atasco en las dos entradas del Canal (el Mediterráneo y el Mar Rojo), donde más de 430 buques se vieron obligados a esperar, lo que, a su vez, se tradujo en un importante **coste de tiempo** para los buques, y, por ende, en una importante pérdida de **capacidad**. Además, se observaron importantes **cambios en las rutas**, de modo que decenas de buques fueron desviados a través de la **Ruta del Cabo**, alrededor de África, lo que implicaba entre **7 y 10 días adicionales de navegación**. Además, el accidente resultó teniendo un importante e inmediato impacto **económico**, ya que el bloqueo retrasó unos **9.000 millones de dólares diarios** en el **comercio mundial**, además de elevar el coste en **tiempo de tránsito** para las **mercancías**. El incidente también supuso una **pérdida de ingresos** para la **autoridad del Canal de Suez** de unos **100 millones de dólares**.

Si bien el encallamiento del buque Ever Green fue de una magnitud sin precedentes, el Canal de Suez se ha visto afectado en numerosas ocasiones por otros incidentes. El pasado mes de agosto, un **nuevo incidente** derivó en el encallamiento del buque cisterna **BW Lesmes**, con 170.799 metros cúbicos de **Gas Natural Licuado**, **colisionó** con el **petrolero Burri**, de las Islas Caimán. Con esto, se trata del séptimo incidente de este tipo en lo que va de año, obligando a cerrar por varias horas el tráfico marítimo. Sin lugar a dudas, el caso del Canal de Suez es un claro ejemplo de cómo una **disrupción** en un **eslabón esencial** de la **cadena de suministro** puede poner en **jaque** no solo el comercio a nivel mundial, si no también tener **consecuencias geoestratégicas y de seguridad**. Por ello, el Canal de Suez es identificado como un **"choke point"** (punto de estrangulamiento), por ser uno de los puntos cuyo cierre tiene consecuencias en cualquier tipo de ámbito, llegando a provocar una situación excepcional.

## El Canal de Panamá

Del mismo modo, y focalizando en otro “**choke point**” de referencia a nivel mundial, el **Canal de Panamá** atraviesa una situación delicada, debido a una disrupción de carácter medioambiental, como es la sequía que atraviesa. Por su parte, el Canal de Panamá destaca como una de las obras de ingeniería más impresionantes e influyentes a nivel mundial al unir los océanos Atlántico y Pacífico (Ilustración 2). Además, y en base a los últimos datos disponibles, el mismo facilita el tránsito diario de más de **14.000 embarcaciones** y sirve como **enlace crucial** para **180 rutas marítimas** conectando **170 países** y más de **1.900 puertos** alrededor del globo, con esto, dicho canal se erige como un **componente esencial** del **comercio global** al **reducir distancias** y **tiempos de navegación**.

Ilustración 2: Mapa de densidad de tráfico de buques del Canal de Panamá

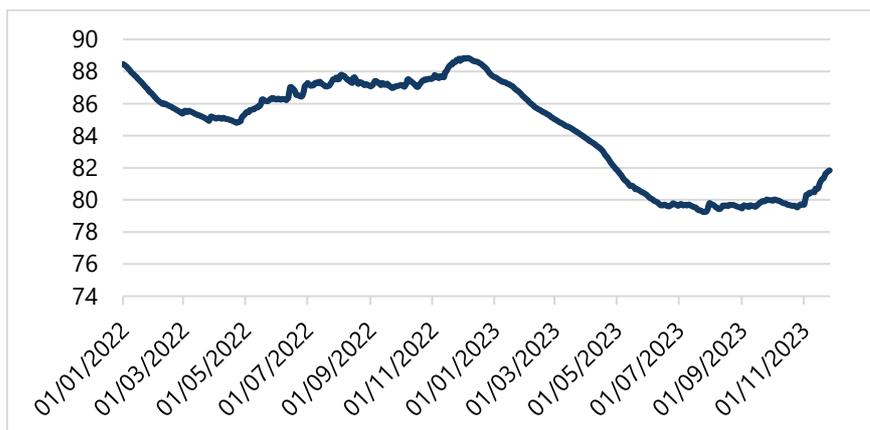


Fuente: Marine Vessel

Para su normal y fluido **funcionamiento**, y con el fin de **eleva su sistema de esclusas** y **permitir el tránsito de embarcaciones** de un lado a otro, el canal de transporte de agua dulce **requiere** de aproximadamente **200 millones de litros de lluvia** por **cada embarcación**. En este sentido, las **esclusas** operan como **elevadores de agua**, **elevando** las **embarcaciones** desde el nivel del mar hasta una **altura de 26 metros**. Posteriormente, estas embarcaciones navegan a lo largo del cauce del Canal, ubicado en la Cordillera Central de Panamá.

Sin embargo, si bien la **escasez de agua** deja su huella de manera evidente en diversas partes del mundo, actualmente Panamá experimenta un fenómeno inusual, ya que, pese a ser reconocido por tener uno de los climas tropicales más lluviosos, el país atraviesa una **sequía prolongada** que ha resultado en una marcada **disminución de los niveles de agua en el Canal de Panamá** (Figura 1). Prueba de ello es que el **mes de octubre** se ha situado como el **más seco**, con un **41% menos de lluvia de lo habitual**, desde que se cuenta con registro **hace 73 años**.

Figura 1. Niveles de agua del Lago Gatún (ft)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Autoridad del Canal de Panamá

Además, la condición se ha exacerbado por la presentación del **fenómeno de “El Niño”** el cual **calienta la temperatura, retrasando de este modo el inicio de la época lluviosa**, dando como resultado una **disminución sin precedentes en los niveles de agua dulce en los reservorios del Canal de Panamá**, requeridos para su funcionamiento. El Fenómeno de “El Niño” también tiene un **efecto negativo** en la **evaporación de los cuerpos de agua**, lo que resulta significativo sobre sitios **cruciales** como los **lagos Gatún y Alhajuela**, los cuales se alimentan de los aportes de las lluvias y los ríos. Esta **carencia**, evaluada por expertos en un rango de entre un **30% y 50% por debajo del promedio**, ha provocado que el **canal no funcione** conforme a su operación habitual.

Con el fin de **contextualizar** la **problemática** existente (Ilustración 3), actualmente, los aportes diarios que se obtienen a través de las lluvias y el caudal de los ríos que alimentan al embalse Gatún se sitúan en torno a siete hectómetros cúbicos ( $\text{hm}^3$ ), mientras que las salidas por medio del consumo humano, industria, operaciones del Canal y evaporación en diez  $\text{hm}^3$ , con lo que se origina un **déficit de tres hectómetros cúbicos cada día**. En un año de lluvias regulares, el ingreso de agua se situaría en un promedio de quince hectómetros cúbicos diarios.

Ilustración 3. Problemática del Canal de Panamá



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Con todo esto, durante el año **2023** se ha **consumido más agua de la que ingresa** por lluvias y ríos al lago Gatún y el Canal ha estado **trabajando** con el **agua reservada** o en **diciembre** de **2022** para sostener las operaciones durante el verano del 2023, más los trasvases del lago Alhajuela, el cual cuenta con mejores niveles. Mientras que la mejora de dicha situación de estrés hídrico dependerá en gran medida, aunque sea poco probable, de eventos climáticos puntuales, como tormentas extremas (como ocurrió con La Purísima, en 2010 o el Huracán Otto, en 2016), con el fin de hacer frente a estos retos, y poder mantener un calado competitivo, el Canal ha tomado **medidas al respecto**.

Por una parte, y por lo que respecta a las **estrategias operativas** y de **ahorro de agua** pautadas, se incluyen:

- **Gestión de la escasez de agua:** para preservar el recurso hídrico y garantizar la seguridad de las operaciones de tránsito, una de las medidas implementadas ha sido el **llenado cruzado en las esclusas panamax**, maniobra que consiste en reutilizar el agua de una vía de la esclusa para ser empleada en la otra, ahorrando el consumo promedio equivalente a cinco esclusajes diarios. Además, y en la medida en que la dimensión de los buques lo permita, se realizan **esclusajes simultáneos** en el que dos barcos transitan al mismo tiempo, ocupando la misma cámara. Además, se ha **optimizado el calendario de tránsitos** para maximizar el ahorro de agua en cada cámara y atender la mayor cantidad de buques. Por su parte, en las esclusas Neopanamax se analizan la dirección y calendarización de los tránsitos para aprovechar al máximo cada gota de este recurso.

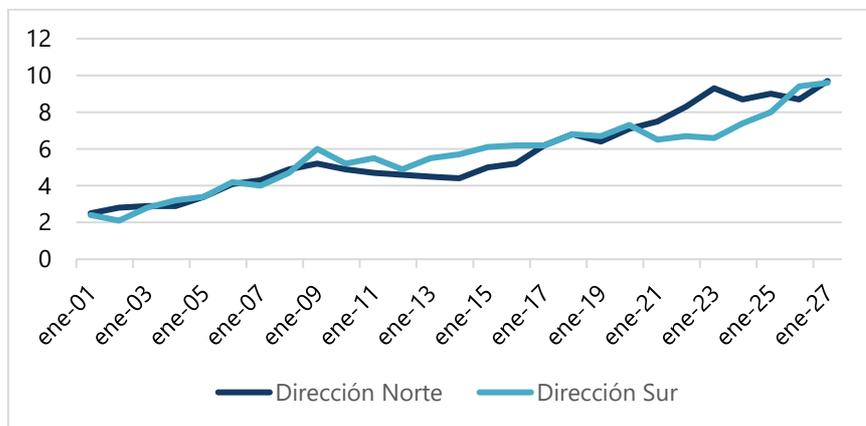
De manera adicional, se han llevado a cabo otros procedimientos técnicos que posibilitan la reducción de hasta un 50% en el consumo de agua, tales como la utilización de **tinajas de ahorro de agua** en las esclusas Neopanamax, el **esclusaje en cámaras cortas** en las esclusas Panamax cuando las dimensiones de los barcos lo permiten, la **realización de cambios mínimos de dirección** en las esclusas de Gatún, la implementación de un **control más riguroso** de las **fugas de agua en válvulas y compuertas**, la **suspensión** de la **asistencia hidráulica** durante los **esclusajes**, y mantener el **lago Miraflores** a su **capacidad máxima de operación**, entre otros.

- **Ajuste del calado máximo y la capacidad de tránsito diaria:** los buques que transitan por las esclusas Neopanamax pueden tener **calados máximos** de **hasta 44 pies**. Además, se han **reducido los cupos de reserva a 25 y hasta 18 tránsitos al día** para las navieras y clientes del canal, desde el ya casi finalizado mes de noviembre de 2023 hasta febrero de 2024. En concreto, del 3 al 7 de noviembre, el número de plazas de reserva para los buques se redujo a 25, y del 8 al 30 del mismo mes baja hasta 24. Adicionalmente, del 1 al 31 de diciembre el número de plazas de reserva se reducirá a 22, y a partir del 1 de febrero del próximo año bajará a 18.

Como se apunta por parte de la Autoridad, los **segmentos de graneles secos y GNL** han sido los **más afectados por la limitación de los tránsitos**. Los **portacontenedores** han **sobrellevado mejor** estas restricciones, ya que un calado máximo de 44 pies es el requerido por el 70% de los portacontenedores que transitan por la vía interoceánica. Los buques con reserva siguen transitando en la fecha prevista, mientras que los tiempos de espera para los buques que no tienen cruce programado han alcanzado en el mes de noviembre los **9 días**, formando largas filas a la espera de poder transitar por el canal, lo

que afecta los **cronogramas de entrega** (Figura 2). desde el Canal de Panamá se han agregado **subastas especiales** para **descongestionar el tránsito** ante la escasez de agua, permitiendo a los buques que llevan más de 10 días esperando pagar una tarifa única para poder transitar por el Canal, la cual recientemente ha alcanzado varios millones de dólares.

Figura 2. Tiempo de espera promedio en días (de los tránsitos sin reserva) para entrar en el Canal de Panamá en el mes de noviembre de 2023

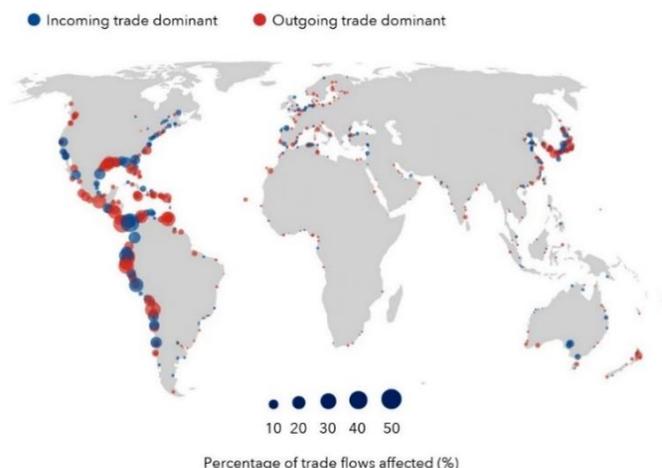


Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Autoridad del Canal de Panamá

Indudablemente, las reducciones en la capacidad se terminan traduciendo en un **aumento significativo en los costos del comercio internacional**, de hecho, algunas navieras aplican ya un "factor de ajuste de Panamá" a los contenedores que transitan por el Canal, dadas las crecientes reducciones de capacidad. Lo que, a su vez, resulta en mayores **gastos para las empresas y consumidores** en todo el mundo.

Desde una óptica más general, el Canal de Panamá maneja una importante parte del comercio mundial, por lo que cualquier interrupción en su funcionamiento tiene un impacto directo en la economía global. Tal y como se apunta por parte del Fondo Monetario Internacional (FMI), la sequía ha **reducido** los **flujos** del Canal en un **5%** en lo que va de año. Además, los **puertos de Panamá, Nicaragua, Ecuador, Perú, El Salvador y Jamaica** son los más afectados, teniendo entre el **10-25%** de **sus flujos comerciales marítimos totales afectados**. Los efectos llegan hasta lugares tan lejanos como **Asia, Europa y América del Norte** (Ilustración 4).

Ilustración 4. Flujos comerciales portuarios afectados por la sequía de Panamá desde marzo de 2023



Fuente: Fondo Monetario Internacional (FMI)

*\*El comercio afectado se computa para cada puerto antes de entrar en el canal (outgoing trade dominant) y después de transitar (incoming trade dominant). El comercio total afectado es la suma del volumen comercial saliente y entrante, y el color indica el flujo dominante a nivel de puerto. La cuota de comercio afectado es el comercio total afectado dividido por el comercio total de cada puerto.*

Los ejemplos ilustrados ponen en valor la importancia que tiene **salvaguardar el normal funcionamiento** de los “**choke points**” como **puntos estratégicos al servicio de la economía mundial** en el contexto de la **globalización**. Y es que, la interdependencia económica conlleva estar preparados ante fragilidades imprevisibles, ya que cualquier evento que interrumpa el flujo normal de tráfico marítimo puede tener ramificaciones a nivel regional e incluso global, afectando las relaciones entre países e incluso la seguridad internacional.

En el caso concreto del **Canal de Panamá**, a menos que se produzca un alivio inesperado, y probablemente temporal de las condiciones de crisis en 2024, todo apunta a que la **situación persistirá** en el **corto y medio plazo**, ya que, tal y como la misma Autoridad advierte, no existe una respuesta sencilla ni un proyecto único que pueda resolver inmediatamente el estado de emergencia ambiental ante la prolongación de la época seca. Sin embargo, no cabe duda en que la discusión sobre la **adaptabilidad y la resiliencia frente a los desafíos del cambio climático** se ha articulado como un **punto focal**.