Atasco en el Canal de Panamá por la sequía impacta en el comercio internacional

Alrededor de 130 buques, más del doble de lo que normalmente maneja el Canal de Panamá, esperan para cruzar la vía, muchos de ellos graneleros y gaseros que no pudieron hacer una reserva, en una congestión derivada de la falta de agua por la fuerte sequía de este año que impacta en el comercio internacional.

Hasta la tarde del lunes había 134 buques en cola para cruzar el Canal de Panamá, dijo a EFE su administración, que precisó que «para este mes, el tiempo medio de espera para tránsitos no reservados se sitúa entre 9 y 11 días».

«Normalmente se mantienen alrededor de 60 buques en cola», dijo a EFE Jorge Quijano, que fue el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) entre 2012 y el 2019.

Este atasco ocurre después de que se limitara a 32, de un máximo de 38, el número de buques que puede transitar cada día por el Canal, una medida impuesta desde el pasado 30 de julio y hasta «nuevo aviso» como consecuencia «de no disponer de agua», como dijo el titular de la ACP, Ricaurte Vásquez.

Esta medida siguió a la reducción escalonada del calado, o la profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación, que está ahora en 44 pies de un máximo de 50.

Esto implica que los buques deben pasar con menos carga, lo que impacta en los ingresos por peajes del Canal de Panamá, una ruta relevante del comercio mundial que mueve cada año de 500 a 510 millones de toneladas de carga, según datos de su administración.

Para «gestionar» la actual «congestión y garantizar que los buques en ruta o en cola, que no hayan conseguido reservas, puedan seguir transitando de forma continua», se ha optado «por ampliar la condición de reserva 3», añadió el Canal, que aclaró que la situación no afecta a la ampliación operativa desde junio de 2016.

«Los tránsitos por las esclusas neopanamax (ampliación) mantienen su promedio normal de 10 por día», dijo la ACP a EFE.

El impacto

Las principales rutas que atiende el Canal de Panamá son la Costa Este de Estados Unidos-Asia; Costa Este de EE.UU.-Costa Oeste de Suramérica, y Europa-Costa Oeste de Suramérica, que se están viendo impactadas de una u otra forma por el embotellamiento.

Por el Canal pasa todo tipo de carga, desde portacontenedores, el segmento estrella del negocio, hasta buques refrigerados con frutas, pasando por graneleros, gaseros y portavehículos, recalcó Quijano.

Los que ahora están aglomerados tanto en la entrada del Pacífico como del Atlántico son en su mayoría buques graneleros que transportan carbón o mineral de hierro, y algunos gaseros, entre otros, que no pudieron reservar el tránsito. Son naves que no siguen rutas fijas y que tienen que transportar carga con poca antelación.

Algunas de estas embarcaciones, que pueden acumular hasta 14 días de espera según fuentes de la industria, están optando por las subastas para poder conseguir una reserva, lo que eleva sus costos.

«Han estado pagando hasta 700.000 dólares por poder conseguir esa subasta, a eso hay que sumar lo que cuesta el peaje y demás», afirmó el ex administrador de la ACP.

Algunos buques con hidrocarburos están optando por otras rutas, como el Canal de Suez o rodean el Cabo de Buena Esperanza, según reportes de analistas.

Los portacontenedores esquivan la crisis

La gran mayoría de los portacontenedores, el principal cliente del Canal con ingresos de al menos 1.800 millones de dólares al año, según afirmó Quijano, parecen estar evadiendo la crisis.

Este segmento «tiene también algo de privilegio para pasar por el Canal porque puede programarse mejor con las reservaciones», agregó.

La mayoría de los portacontenedores utilizan horarios fijos y reservan sus tránsitos con hasta un año de antelación, según datos de la industria.

«Si el buque puede reservar para un día en particular, el buque se acomoda para llegar justamente el día antes que vaya a pasar

y lo hace sin tener que esperar», dijo Quijano.

Nuevos reservorios de agua

Los bajos niveles de los dos lagos artificiales que abastecen de agua al Canal, Gatún (1913) y Alhajuela (1935), son la causa de estas decisiones operativas que están impactando en su operación y en sus ingresos esperados para el año fiscal 2024, que caerán en unos 200 millones de dólares, como ya informó el administrador de la vía.

El Canal ha sufrido de forma cíclica problemas de abastecimiento de agua. A la larga sequía de este año, se suma la llegada de El Niño, que podría empeorar la situación para inicios del próximo año, como ya alertó la ACP.

Quijano recordó que los dos lagos artificiales que surten al Canal también abastecen a más del 50 % de los 4,2 millones de habitantes de Panamá, y que «hay propuestas para la creación de otro reservorio de agua, en otro lado» que deberían ejecutarse «inmediatamente».

«Creemos que tenemos una mejor idea de cómo enfrentar lo que nos viene» en materia de seguridad hídrica, «hay opciones ya estudiadas» pero falta aún pasos para implementarlas, dijo el administrador Vásquez a inicios de este agosto.

EFE