

El Canal de Panamá sufre una crisis hídrica y mete en problemas al comercio mundial

20 febrero, 2024



La Autoridad que gestiona esta infraestructura, clave para el comercio mundial, estima pérdidas de hasta 648 millones de euros este año. La sequía crónica provocada por El Niño limita el número de buques que pueden transitar cada día.

Se esperaba que fuese un dolor de cabeza pasajero, pero se está convirtiendo en una migraña crónica. El Canal de Panamá, por donde transitan productos valorados en 270.000 millones de dólares cada año, está inmerso en una crisis hídrica histórica por la que ha tenido que limitar el número de buques que cruzan cada día. Según publican diferentes medios panameños, la Autoridad del Canal ha avanzado que las pérdidas de ingresos en 2024 por la crisis estarán entre 500 y 700

millones de dólares (entre 462 y 648 millones de euros). Mientras tanto, las proyecciones para el nivel del agua siguen bajando.

El problema se mide en pies. El Lago Gatún, un cuerpo de agua artificial en la Ciudad de Panamá que alimenta el Canal, ha pasado de tener un nivel de agua de 88,8 pies a finales de 2022 a solo 81,5 actualmente. Esto es insuficiente para que puedan cruzar 38 buques al día, la capacidad que se veía normalmente. La Autoridad del Canal está permitiendo el paso de solo 20 buques y podría bajar el máximo hasta 18 en las próximas semanas. Y es que las proyecciones del nivel de agua del Gatún apuntan a que en marzo el nivel del agua bajará aún más.

Las restricciones han provocado cuellos de botella, retrasos, aumento de los costes de envío e incertidumbre sobre el futuro del Canal, que este año cumple 110 años desde su apertura. “Estamos a merced de la madre naturaleza”, dice Lori Ann LaRocco, autora del libro *Trade War Containers Don't Lie: Navigating the Bluster* (Los contenedores de la guerra comercial no mienten: navegando por la fanfarronería). “Cada día que no llueve lo suficiente solo muestra cuán grave es la situación a futuro. La única manera de que esto cambie es si llueve lo suficiente. Y eso, por ahora, no está sucediendo”, agrega LaRocco, también periodista especializada en cadenas de suministro en la cadena de televisión estadounidense CNBC.

En un estudio de la revista *Nature* publicado el pasado 11 de enero, un grupo de científicos advierte de que el planeta experimentará o bien más condiciones de sequía extrema como la que vive Panamá como consecuencia del fenómeno de El Niño –evento climático relacionado con el calentamiento del Océano Pacífico–, o bien periodos de lluvias extremas. En un escenario conservador, se prevé que estos patrones impactarán a aproximadamente 3.000 millones de personas en el planeta. Pero en un escenario más fatalista, pudieran ser hasta 5.000 millones de personas (66% de la población mundial) para

finales de siglo.

El impacto inflacionista por la situación en Panamá ya lo ha sentido el consumidor desde mediados del año pasado. El 40% del tráfico de contenedores de mercancías que tienen como destino EE UU cruzan por el Canal, que se utiliza como alternativa a la red de carreteras y líneas férreas que conectan las dos costas del país, por lo que el precio final de las mercancías ha aumentado. El transporte de cada contenedor les cuesta a las navieras cerca de 8.000 dólares, según LaRocco, y cada retraso es una presión adicional sobre el precio de las mercancías. Las empresas ya están buscando alternativas. “Aún no vemos un tsunami de contenedores saliendo del puerto de Nueva York con destino a Los Ángeles, aún no hemos llegado a ese punto. Pero cuanto más tarde en solucionarse [la crisis hídrica del Canal], más comenzará a verse ese efecto”, advierte la experta.

A pesar de la inversión que se hizo hace algunos de años, que costó cerca de 5.000 millones de dólares, para expandir el Canal y permitir la entrada de buques más grandes, ha sido el componente climático el que ha sorprendido a las autoridades. “Como alternativas reales y viables están la optimización del sistema de trenes y carreteras dentro de Estados Unidos, así como la construcción en México del Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec”, señala Roberto Durán, profesor e investigador de la Escuela de Gobierno y Transformación Pública del Tecnológico de Monterrey (TEC) en México.

Cambio climático

Además, el cambio climático está abriendo una ruta nueva: el deshielo que se está provocando por el calentamiento global en el norte de Canadá está creando una nueva vía acuática natural que pudiera conectar Asia con Europa, pasando por Norteamérica. “En la medida que el comercio global vaya creciendo significa que necesitamos más demanda de capacidad. Y si el Canal de Panamá, lejos de poder expandir esa

capacidad, está limitado, ahí tenemos un problema”, opina Durán.

Por si el comercio mundial no tuviera ya numerosos puntos débiles, se le acaba de añadir uno más. La respuesta militar por parte de EE UU y el Reino Unido contra objetivos en Yemen relacionados con milicias hutíes han expandido el conflicto en Oriente Próximo. Los hutíes, en represalia, atacaron el 18 de enero buques comerciales que transitaban por el Mar Rojo, el cual se conecta al Mediterráneo a través del Canal de Suez. Este es otro conducto por el que transita un tráfico pesado de mercancías como parte del comercio global.

“Muchos transportistas marítimos habían comenzado a optar por el Canal de Suez para llegar a EE UU en la costa este y evitar cualquier tipo de demora o tarifa relacionada con el cruce de Panamá”, explica LaRocco, “ahora que tenemos el ataque al Mar Rojo, eso está provocando retrasos y costos adicionales allí también”.

Esto está generando “la famosa triple crisis”, dice Durán. “Tuvimos el problema sanitario que provocó una pandemia y por lo que se cierran las fronteras, el problema geopolítico en el que de pronto gente que pensabas que ya no se peleaba comenzó a pelear y, como consecuencia, está cerrando rutas; y luego está el problema climático”, explica el académico. De momento, lo único que le queda al Gobierno panameño es mirar al cielo. Está en juego su gallina de los huevos de oro.

Por Isabella Cota

Fuente: El País