

América

## Sequía: Canal de Panamá reduce nivel de calado y navieras ajustan cargas pese a impacto en costos

Aunque las compañías reconocen que las medidas pueden impactar la cadena de suministro, dicen que es más preocupante las marejadas en el Pacífico, especialmente en el Puerto de San Antonio, en Chile.

Por Déborah Donoso Moya / Foto: Autoridad de Canal de Panamá Publicado: 📅 Lunes 5 de junio de 2023 | 🕒 04:00



Comparte en:



Desde enero de este año, **el Canal de Panamá ha activado medidas de ahorro de agua en sus operaciones**, por la severa sequía que está golpeando a Centroamérica.

El objetivo ha sido “brindar el abastecimiento adecuado del recurso hídrico a la población y proveer un calado confiable y competitivo a los clientes durante la temporada seca”, según explicaron a DFSUD.com desde la autoridad marítima.

Una de esas acciones apuntó a **las navieras que, desde mayo, tenían que reducir su calado** (nivel del barco sumergido en agua), llevando menos carga o bajando su peso.

Y es que, por los niveles actuales y proyectados del Lago Gatún -un gran área artificial de agua, que sirve para que transiten los barcos a lo largo de 33 km del istmo de Panamá- solo están permitiendo un máximo de 13,41 metros.

Ahora bien, **la semana pasada, también se anunció ajustes a las acciones, incorporando la posibilidad de limitar el tránsito diario** de buques por la importante ruta del comercio marítimo global.

“En la actualidad transitamos entre 35 y 36 buques por día; habría que bajar a 32 y 28”, advirtió Ricaurte Vásquez Morales, administrador del canal, en un comunicado.

Consultado al respecto de la situación, **el gigante danés A.P. Moller - Maersk explicó a este medio que “los bajos niveles de agua en el Canal de Panamá son un claro ejemplo de los efectos del cambio climático en las precipitaciones y los patrones meteorológicos**, lo que provoca un efecto dominó a través de la cadena de suministro”.

Por su parte, el CEO de **DHL Global Forwarding en Sudamérica, Alberto Oltra, dijo que prevé “afectación de productos desde Europa a nuestra costa oeste o costas de China a EEUU**”. “El más afectado puede ser el hemisferio norte”, indicó.

Las acciones no son del todo nuevas. Todos los años se definen restricciones, siendo el último periodo de sequía intensa el de 2019.

**Te puede interesar:** Maersk redobla su apuesta en América Latina con nuevos centros de almacenamiento en Chile y Perú

## Impacto en costos

En este contexto, el 23 de mayo, el medio argentino El Cronista publicó que el Canal de Panamá había subido sus tarifas de peaje, ante las condiciones de sequía.

En DFSUD consultamos a la operadora y ésta negó la información, argumentando que **“las medidas incluyen un ajuste al calado, pero no suponen un aumento al peaje de los buques”**.

Ahora bien, en lo que sí se traduce el anuncio es en que las navieras se vean forzadas a elevar sus costos de fletes, a partir del 1 de junio, en respuesta a estas restricciones.

Maersk, por ejemplo, señaló que **sigue de cerca los ajustes anunciados y dijo que adapta la “admisión en los servicios pertinentes con antelación a la salida en origen”**. “Esto impone algunas limitaciones a la disponibilidad de espacio para los servicios a través del Canal de Panamá”, detalló la empresa.

Oltra, de **DHL**, en tanto advirtió **“que hay muchas navieras que van a subir los precios -entre US\$ 300 y US\$ 500 por contenedor- para cruzar el canal”**.

“Una de las maneras de limitar el paso de mercancía es incrementando los valores, lo que genera un decrecimiento del transporte”, señaló. X

Por el momento, el ejecutivo habla de **“una disminución de hasta 40% en el paso de contenedores, lo que se traduce en un alza de precios” por unidad.**

De esta manera, **las principales mercancías afectadas serán “aquellas que tengan un peso mayor a su volumen; es decir, materiales muy pesados, como los de construcción”.**

Respecto de los envíos de Sudamérica a Miami -como frutas, pescados y carnes- Oltra dijo que se espera que sufran variaciones, pero adelantó que no ve **“un quiebre o disrupción en la logística mundial por reducir medio metro de calado”.**

Estimó que no debería producirse un “efecto devastador en la industria por medidas que, ojalá, sean transitorias”.

De hecho, algunas fuentes del sector adelantaron que el impacto sería menor al estimado, ya que **“se ven más afectadas las naves de mayor tonelaje y para la costa oeste de Sudamérica es, por ahora, acotado y manejable en el corto plazo”.**

Y abordaron la idea de que, **por ejemplo, las marejadas vividas en la costa del Pacífico -especialmente el Puerto de San Antonio en Chile-**, pudieran tener mayor repercusión en los costos operativos.

**Te puede interesar:** DHL Global Forwarding: “Vamos a estar en la parte baja de la crisis un tiempo más”

## Ajustar cargas y rutas

Ante este escenario, algunas firmas han decidido acomodar la carga de los buques, comunicando a sus clientes algunos adelantos o retrasos en los envíos, para no elevar el costo del flete. **“Se utilizan espacios libres en algunos servicios y no se copa la capacidad de otros. De esta manera se da respuesta a cada cliente y cada carga”**, detallaron desde una empresa del sector.

**Otra opción, según el ejecutivo de DHL, es utilizar el Canal de Suez (en Egipto) para el comercio de Asia a Europa, y hacer la ruta terrestre por Argentina**, sin tener que cruzar el Canal de Panamá. “Esa es una solución paliativa; lo óptimo es que llueva y se llene de agua el Canal, o bien encuentren un sistema para bombear agua desde los océanos”.

En tanto, **desde el Canal de Panamá se está profundizando el cauce de navegación del Lago Gatún, proyecto que inició en 2022** y que permitirá aumentar la capacidad de almacenaje de agua, disminuyendo el riesgo de impacto de fenómenos atmosféricos como El Niño.

A pesar de esto, Oltra apuntó que **“no se está tomando ninguna medida, creo que Panamá es el país que tendrá mayor impacto, ya que gran parte de los ingresos monetarios del país son a través del**

**canal de Panamá**, y a raíz de las restricciones las empresas de importación/exportación tendrán que utilizar métodos de transporte alternativos”.

De acuerdo con información proporcionada por la autoridad panameña, **a abril pasado, transitaron más de 7.600 naves, en su mayoría graneleros, quimiqueros y portacontenedores**. Panamax sigue liderando los pasos con el 72,11% del tránsito, mientras que Neopanamax se quedó con el 27,89%.

**Te puede interesar:** DHL: Chile es el país más conectado de Sudamérica, y Perú y Colombia están al debe

Comparte en:    

## FINANCIAL TIMES

El periódico británico especializado en información económica y financiera reconocido a nivel global

### **Maduro elude presión de EEUU y disfruta de aceptación regional**

El apoyo de los líderes latinoamericanos a un presidente autoritario merma la capacidad de Occidente para presionar en favor de elecciones libres y justas.