

Conferencia Digital ADELA Panamá

El rol del Canal de Panamá en la pandemia

Ilia Espino de Marotta

Subadministradora y Autoridad del Canal de Panamá

Nicolás Vukelja Duque

Presidente de la Cámara Marítima de Panamá

Moderación:

Yadira Gratacos

Coordinadoras de Proyectos de la Fundación Konrad Adenauer Panamá, Programa Regional ADELA ("Alianzas para la Democracia y el Desarrollo con América Latina")

Evento

El programa regional ADELA tuvo el placer de conversar sobre el rol del Canal de Panamá en la situación pandémica actual el pasado 13 de enero, para lo que contó con la participación de la Subadministradora y Autoridad del Canal de Panamá, Ilia Espino de Marotta, junto con el Presidente de la Cámara Marítima de Panamá, Nicolás Vukelja Duque.

Para poner en situación, tras el proyecto de expansión del Canal de Panamá, este cuenta con unos trece mil tránsitos anuales, lo cual suponen 252 millones de toneladas largas por año. Los países que en mayor medida hacen uso del canal son EEUU, China, Japón, Chile, Corea del Sur, México, Colombia y Perú. El Canal de Panamá compite con otras rutas como la de la Costa Este americana con Asia, el Canal de Suez o el Canal de Buena Esperanza.

Además de la situación actual de riesgo sanitario provocada por la Covid-19, el Canal se enfrenta a otros retos que se encuentran interconectados, como la implementación de

avances tecnológicos necesarios para seguir siendo una opción logística competitiva o el nivel del agua.

En cuanto al impacto de la Covid-19 sobre el flujo de buques por el Canal, el año fiscal 2021, que inicia en octubre, se ha recuperado con respecto a los niveles del 2020 pero sin llegar a los alcanzados en el 2019. Algunos de los segmentos más impactados fueron los portacontenedores, los portavehículos, granos y gas natural licuado. Los meses de marzo a julio reflejan el mayor impacto, ya que se pasó de 34-36 buques diarios a 24-28 durante estos meses. El segmento de portacontenedores es el más fuerte del canal, junto con los graneleros, los portavehículos y los combustibles fósiles como el petróleo y gas natural licuado. Hemos de destacar la cancelación del flujo de cruceros debido a la pandemia.

Las primeras actuaciones tras el inicio de la pandemia fueron el receso de más de la mitad de la plantilla del Canal, en total unos 10.000 trabajadores, mientras se creaban los procedimientos pertinentes. No obstante, 4.000 trabajadores siguieron trabajando puesto que la actividad del Canal no fue totalmente interrumpida en ningún momento. A partir de junio, no obstante, el 100% de trabajadores volvió a trabajar de forma presencial. Se han llevado a cabo actuaciones de carácter humanitario a buques que han supuesto una excepción a la estricta regulación del Canal, resultando en éxitos para que estas personas pudieran llegar a su puerto.

El principal reto al que el Canal se enfrenta en estos momentos es el nivel del agua. Debido a cambios en los patrones climáticos marcados por un descenso del nivel de precipitación en los últimos años, así como al advenimiento de eventos extremos más frecuentemente, los niveles se encuentran por debajo que años anteriores. Por ello, se llevan a cabo labores de conservación y reutilización del agua. También cabe destacar el aumento de la población del país, lo que supone un aumento de la demanda. El nivel del agua es de vital importancia dado que influye en el calado que el Canal ofrece a los buques. Este año se ha comenzado con un nivel de agua en el largo bastante elevada, y se espera mantener un calado más competitivo. Para ello, se realizan mediciones semanales o bisemanales.

Consecuentemente con esta problemática, en septiembre del año pasado se publicó una licitación para emprender un proyecto que ofrezca una solución completa a este problema de niveles inferiores de agua a los deseados. Este proyecto se encuentra actualmente en fase de precalificación, siguiendo estándares de la industria internacional. Se espera que para enero del año próximo se tenga asignado el contratista de la propuesta ganadora. Todo el proceso de licitación está disponible online, ya que se trata de un proceso transparente.

El Canal ya contaba con protocolos muy estrictos previos a la pandemia, se han añadido otros adicionales. Por ejemplo, cualquier buque que atraviesa el Canal debe notificar al Ministerio

de Salud, así como los posibles casos positivos. Asimismo, se mide la temperatura a los trabajadores y se realizan pruebas serológicas aleatorias entre las oficinas del Canal. Existe un acuerdo con el Ministerio de Sanidad para conectar el personal médico del canal con el personal ministerial. Esto ha permitido mayor control y trazabilidad, aunque la incidencia sigue la tendencia estatal, es decir, aumentan en relación con la situación general del país.

Un gran avance ha sido la implantación de la automatización en el registro, que evita el contacto directo y agiliza procesos. Además, se trabaja por dar un valor agregado a los buques que eligen el Canal, como reparación o repostaje. Es por ello que podemos afirmar que la pandemia ha impulsado la implantación de avances en la tecnología. Un punto por mejorar en la actualidad es que las autoridades aduaneras trabajen 24h en sincronía con la actividad del Canal de Panamá para convertirlo en una opción competitiva frente a sus otros adversarios, como son el puerto de Cartagena, el Caribe o Jamaica.

El Canal ha jugado un papel clave en la logística de suministro de insumos médicos. En cuanto a la distribución de vacunas, la voluntad por parte del Canal existe, aunque no se ha logrado un acuerdo concreto de distribución por el momento. No obstante, existe la certeza de que el Canal es la opción más adecuada debido a su conectividad y su inmejorable situación geográfica.

Irene Sánchez

Intern

Fundación Konrad Adenauer

Oficina de KAS ADELA, Panamá.