



POTENCIALES IMPACTOS DEL FENÓMENO DE EL NIÑO GLOBAL EN EL TRÁNSITO POR EL CANAL DE PANAMÁ

AGOSTO 2026

POTENCIALES IMPACTOS DEL FENÓMENO DE EL NIÑO GLOBAL EN EL TRÁNSITO POR EL CANAL DE PANAMÁ



1. SUSTENTO CLIMATOLÓGICO (PRONÓSTICOS ENSO)

- **Probabilidad e intensidad del evento:** El diagnóstico del Centro de Predicción Climática de la NOAA (en adelante CPC/NOAA) del 13 de agosto, confirma que El Niño se está fortaleciendo y asigna una probabilidad superior al 90% a que alcance una intensidad muy fuerte durante el otoño e invierno boreal 2026–2027. Para octubre–diciembre de 2026 estima, además, una probabilidad de 69% de que el episodio supere la intensidad de los eventos registrados desde 1950. El pronóstico del Instituto Internacional de Investigación para el Clima y la Sociedad, vinculado a la Universidad de Columbia (en adelante IRI) de julio mantiene una señal coincidente: alta probabilidad de persistencia hasta inicios de 2027.
- **Ventana crítica de recarga:** La temporada de lluvias en Panamá concluye habitualmente entre fines de noviembre y diciembre.

Si el régimen pluviométrico de los meses de agosto a noviembre de 2026 se sitúa por debajo del promedio histórico debido a la fase cálida del ENSO, los embalses Gatún y Alhajuela no alcanzarán su cota máxima de llenado antes de iniciar la estación seca.

2. TEMPORALIDAD DEL IMPACTO EN EL SISTEMA DE ESCLUSAS

Ajustes de calado (Ago/Sep 2026) → Recarga condicionada por lluvias (Trimestres 3 y 4 del 2026) → Riesgo de caída crítica de cotas (Trimestres 1 y 2 del 2027)

1. **Agosto–septiembre de 2026:** La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ya activó medidas preventivas. El calado máximo autorizado en las esclusas Neopanamax bajará a 48 pies (14,63 m) desde el 26 de agosto y a 47,5 pies (14,48 m) desde el 3 de septiembre. Son el cuarto y quinto ajustes anunciados y responden a los niveles y proyecciones del lago Gatún. Por el momento, la medida no modifica el número de tránsitos diarios.

2. Primer Trimestre 2027 (Q1): Es el inicio formal de la temporada seca en Centroamérica (enero a abril/mayo). Al no haber aportes de lluvia y continuar la evaporación y el consumo hídrico (esclusas + agua potable para la población), las cotas de los lagos podrían descender de forma acelerada, lo que tendría como consecuencia:

- Nuevas reducciones escalonadas del calado máximo Neopanamax por debajo de 47,5 pies, si el déficit hídrico se intensifica.
- Reducción preventiva de cupos diarios de reserva, una medida que la ACP ha identificado como posible, pero que aún no ha aplicado en la actualización de agosto.

SITUACIÓN OPERATIVA AL 30 DE JUNIO DE 2026

Actividad: El Canal promedió 35 tránsitos diarios y acumuló 10.726 tránsitos entre octubre de 2025 y junio de 2026, 5,2% más que en el mismo período del año fiscal anterior. El tonelaje alcanzó 389,96 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá), con un crecimiento interanual de 7,2%, impulsado principalmente por portacontenedores y buques de GLP.

Lectura logística: Las restricciones de calado se introducen en un contexto de demanda robusta, no de contracción del tráfico. Por ello, el riesgo inmediato se concentra en la capacidad de carga por buque y en la planificación de reservas; el riesgo de menor número de tránsitos continúa siendo contingente y dependerá de la evolución hidrológica.

Preparación hídrica: La ACP señala que desde diciembre de 2025 aplica medidas de conservación y que aprovechó las lluvias de 2025 y una estación seca de 2026 inusualmente húmeda para mantener reservas. Aun así, en julio informó que la probabilidad de un episodio severo había aumentado de 25% en abril a 81%, por lo que mantiene bajo evaluación tanto el calado como la disponibilidad de reservas diarias.

3. FACTORES DE MITIGACIÓN Y DIFERENCIAS FRENTE A 2023–2024

A diferencia del ciclo anterior, la ACP cuenta hoy con protocolos preventivos ya testeados:

- Maniobras operativas de ahorro: Uso de esclusajes combinados (dos buques en una misma cámara en esclusas Panamax), reutilización intensiva de agua mediante las tinajas de ahorro en Neopanamax (que recuperan cerca del 60% del volumen) y eliminación del uso de energía hidroeléctrica en la presa de Gatún.
- Proyectos estructurales en curso: El proyecto hídrico definitivo de la cuenca (la integración y embalse del Río Índio) ya cuenta con marco legal habilitado, pero su construcción toma varios años, por lo que no constituye una solución disponible para la contingencia 2026–2027.

4. CONCLUSIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA

El escenario de riesgo ha empezado a materializarse: El Niño se fortalece y la ACP ya anunció ajustes de calado para agosto y septiembre de 2026. Sin embargo, todavía no ha reducido el número de tránsitos diarios.

- Si las lluvias de agosto a noviembre resultan insuficientes, el sistema podría entrar a la temporada seca de 2027 con reservas hídricas comprometidas y requerir medidas más restrictivas.
- Las cadenas de suministro marítimas especialmente portacontenedores de gran calado, graneleros y buques de gas licuado deben incorporar desde fines de agosto de 2026 el riesgo de menor capacidad neta de carga por buque. Para febrero–mayo de 2027, el escenario adverso podría incluir recargos vinculados al agua, mayores tiempos de espera para naves sin reserva y nuevas restricciones de calado o cupos; estos últimos efectos son riesgos prospectivos, no medidas confirmadas a la fecha.

5. ALTERNATIVAS ANTE LA EMERGENCIA

Para los exportadores de la Costa Oeste de Sudamérica (WCSA —principalmente Perú, Chile, Ecuador y el litoral pacífico colombiano) con destino a la Costa Este de EE. UU. (USEC) y Europa, el impacto de las restricciones en el Canal de Panamá se traduce en mayores tiempos de tránsito, pérdida de ventanas de embarque, aplicación de recargos (Panama Canal Surcharges) y límites estrictos de peso/calado.

¿TIENEN OPCIONES LOS EXPORTADORES O EL MARGEN ES NULO?

El margen de maniobra no es nulo, pero está fuertemente condicionado por la naturaleza de la carga:

- **Carga perecible / refrigerada (Agroexportación / Pesca):** Muy sensible al tiempo de tránsito y a la integridad de la cadena de frío. No tolera demoras excesivas ni manipulaciones intermedias de transbordo terrestre prolongado.
- **Carga seca / minerales / manufacturas:** Tolerancia mayores tiempos de tránsito, por lo que su sensibilidad radica casi exclusivamente en el costo del flete y los recargos por peso.

Las navieras de línea regular (global carriers) absorben parte de la contingencia ajustando rotaciones, pero trasladan los sobrecostos al usuario final. Por ello, la estrategia del exportador debe ser proactiva y no meramente reactiva.

ANÁLISIS DE VIABILIDAD DE TRÁNSITOS TERRESTRES (CRUCES BIOCEÁNICOS / LANDBRIDGES)

A. Tránsito terrestre a través de Panamá (Landbridge Interoceánico Panameño)

- **Ruta:** Puerto de Balboa / PSA (Pacífico) Ferrocarril (Panama Canal Railway Company - PCRC) o camión Manzanillo / Colón / Cristóbal (Atlántico).
- **Viabilidad operativa:** Muy Alta. Es un corredor logístico maduro (aprox. 76 km de vía férrea o autopista), diseñado específicamente para mover contenedores entre ambos océanos en menos de 4 a 6 horas.
- **Sobrecosto estimado:** Entre USD 600 y USD 950 por contenedor (incluyendo flete ferroviario/carretero, transferencias y doble manipuleo portuario THC).



- **Resultado:** Es el puente terrestre más eficiente, confiable y de menor costo relativo para evitar la espera de esclusaje.

B. Tránsito terrestre en Colombia (Buenaventura Cartagena / Barranquilla / Santa Marta)

- **Ruta:** Puerto de Buenaventura Cruce de la Cordillera Central (Paso de La Línea / Túnel de La Línea) Costa Caribe (aprox. 1.000 a 1.150 km).
- **Viabilidad operativa:** Baja a Media.
 - o **Geografía y tiempos:** El cruce de los Andes colombianos es complejo; el recorrido en tractocamión toma entre 3 y 5 días.
 - o **Sobrecosto estimado:** El flete terrestre interno oscila entre USD 2.200 y USD 3.200 por contenedor (flete carretero, peajes, custodia de seguridad y combustible para genset en el caso de reefers).
 - o **Riesgos:** Congestión vial en corredores de montaña, bloqueos carreteros y necesidad de trámites de tránsito aduanero comunitario/nacional (DTAI).
- **Resultado:** Solo viable como válvula de escape extrema para cargas de altísimo valor que ya estén en territorio colombiano o zonas de frontera norte (Ecuador), pero ineficiente y muy onerosa para cargas originadas en Perú o Chile.

C. Corredores Terrestres hacia Brasil (Santos / Paranaguá) o Argentina (Buenos Aires)

- **Rutas:**
 - o **Desde Perú:** Callao/Matarani Carretera Interoceánica Estado de Acre / Mato Grosso Puerto de Santos (más de 4.000 km).
 - o **Desde Chile:** San Antonio/Valparaíso Paso Los Libertadores Mendoza Buenos Aires (aprox. 1.400 km) o Corredor Bioceánico hacia el sur de Brasil.

- **Viabilidad operativa:** Nula a Marginal para carga marítima masiva.

o **Infraestructura ferroviaria:** Inexistente de forma continua y con diferentes anchos de vía (gauge métrico vs. estándar).

o **Sobrecosto carretero:** El transporte terrestre internacional de larga distancia supera los USD 4.500 a USD 7.000 por contenedor, superando holgadamente el valor total del flete marítimo completo vía Panamá.

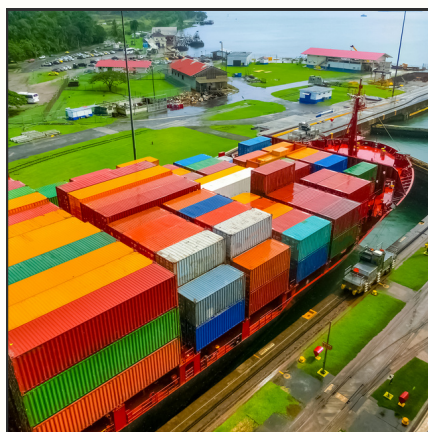
o **Riesgos climáticos y aduaneros:** El Paso Los Libertadores sufre cierres recurrentes por nevadas en invierno; la Interoceánica presenta restricciones de peso, falta de talleres y puntos de conexión de frío para contenedores reefer, además de complejas barreras fitosanitarias y aduaneras en frontera.

- **Resultado:** Descartable desde una perspectiva económica y operativa para el comercio exterior a gran escala.



MATRIZ COMPARATIVA DE OPCIONES Y COSTOS

Alternativa Logística	Tiempo Adicional vs. Normal	Sobrecosto Aprox. (por Contenedor)	Viabilidad / Riesgo Operativo	Aplicabilidad Recomendada
1. Transbordo Ferroviario en Panamá (Landbridge PCRC)	+1 a 2 días	USD 600 – 950 (Menos onerosa)	Alta / Riesgo bajo	Todo tipo de carga (seca y reefer). Servicios feeders Pacífico conectando al Atlántico.
2. Desvío Marítimo por Cabo de Hornos / Estrecho de Magallanes	+10 a 15 días	USD 800 – 1.500 (por mayor consumo de bunker/días buque)	Alta / Cero manipuleo intermedio	Carga seca, minerales y graneles con baja sensibilidad temporal.
3. Landbridge Ferroviario en EE. UU. (USWC → USEC)	-2 a +2 días (más rápido que navegar por Panamá congestionado)	USD 2.200 – 3.500 (tren intermodal BNSF/UP desde LA/Long Beach)	Alta / Alta confiabilidad	Carga de alto valor comercial y perecibles premium dirigidos al mercado estadounidense.
4. Carretero Colombia (Buenaventura → Caribe)	+3 a 5 días	USD 2.200 – 3.200	Baja / Alto riesgo de demoras en ruta	Solo contingencias locales puntuales.
5. Carretero Bioceánico (Hacia Brasil / Argentina)	+8 a 15 días	USD 4.500 – 7.000+ (Más onerosa)	Inviabile / Riesgo crítico de ruptura de cadena de frío	Descartada para flujos regulares de exportación.



ACCIONES ESTRATÉGICAS RECOMENDADAS PARA LOS EXPORTADORES

1. Negociación de contratos de flete con cláusulas de transbordo panameño:

- Priorizar navieras que cuenten con acuerdos integrados de transporte intermodal con el ferrocarril de Panamá (Panama Canal Railway), asegurando que el costo del movimiento interoceánico y el segundo THC estén contemplados dentro del all-in rate o con techos pactados.

2. Reconfiguración de pesos y cubicaje (para carga seca/pesada):

- Ante reducciones de calado, las navieras imponen penalidades o límites máximos de peso por TEU (ej. no más de 20–22 t por contenedor). Maximizar el uso de contenedores de 40' High Cube o ajustar la densidad de carga por unidad para evitar recargos por sobrepeso (Overweight Surcharges).

3. Segmentación de destinos en EE. UU. (Ruta Intermodal Costa Oeste):

- Para envíos hacia el Medio Oeste o Costa Este de EE. UU., cotizar servicios directos a puertos de la Costa Oeste (Los Ángeles, Long Beach, Oakland) combinados con servicio ferroviario interior (IPI - Interior Point Intermodal). Aunque el flete unitario es más alto, garantiza fechas de entrega críticas para temporadas altas (ej. ventanas comerciales de arándanos, uva o espárrago).

4. Gestión contractual y términos Incoterms:

- En contratos internacionales de compraventa, evitar plazos de entrega estrictos (Just-in-Time) bajo términos DDP o DAP sin cláusulas explícitas de exoneración por congestión o fuerza mayor atribuible a restricciones hidrológicas del paso interoceánico. Promover ventas bajo términos FOB o FCA para transferir la gestión de la reserva de espacio marítimo al comprador cuando este disponga de contratos globales con navieras (service contracts de gran volumen).

