





Si persiste el encarecimiento de los fletes, el impacto no será igual para todas las mercancías. Entre los sectores españoles que todavía dependen de las importaciones asiáticas, Lacaci destaca principalmente la tecnología, los componentes, la pequeña maquinaria y parte del textil. En este último sector, precisa, el impacto es menor entre las empresas que «han trasladado parte de su producción a Marruecos y Turquía».

SEQUÍA EN PANAMÁ

En septiembre de 2025, un buque que cruzase el canal de Panamá en dirección norte debía esperar, de media, 20 horas y media para completar el trayecto. Este año, ese mismo buque debería permanecer parado 148,3 horas; es decir, más de seis días. La sequía en la región ha afectado a la infraestructura, por donde pasa el 5% del comercio marítimo mundial, y se ha reducido el número de barcos que pueden transitar por él de 36 a 32. La autoridad del Canal de Panamá advierte que El Niño podría acrecentar el problema y extender los retrasos hasta abril de 2027. La situación no es nueva: en 2023 la cola llegó a superar los 11 días de espera (270 horas), igualmente por la falta de agua. Sin embargo, ya a mediados de 2024 se había recuperado la normalidad y tanto en 2025 como en 2026 la operación era fluida, a excepción de un atasco puntual en dirección sur en abril de este año. Pero en agosto la autoridad dio el aviso en una comunicación enviada a todos los operadores: A pesar de la llegada de la temporada de lluvias al istmo de Panamá y de las medidas implementadas para ahorrar agua, las condiciones en la cuenca obligan a tomar «medidas preventi-

vas adicionales» para garantizar las operaciones en el canal. La clave está en el lago Gatún, la masa de agua que riega las esclusas del canal de Panamá cada vez que un buque debe cruzarlo. Aunque no todo el agua procede del lago, es básico para el funcionamiento de la infraestructura. El *atasco* de 2023 se debió igualmente a que tenía un nivel de agua muy bajo, 24,29 metros durante el mes de agosto. Este año está por encima de esta marca –25,65 metros en agosto y 25,66 en septiembre–, pero sigue siendo el segundo más seco del último lustro. Por este motivo, el Canal de Panamá anunció el pasado 20 de agosto que en septiembre reduciría el número de slots disponibles para buques: primero, de 36 a 34 y, a partir del 15 de septiembre, de esos 34 a 32. Es decir, entre dos y cuatro embarcaciones menos al día, lo que tres semanas después supone 58 barcos menos. De ahí que, a 23 de septiembre, el tiempo medio de espera en dirección norte fuesen 148,3 horas y en dirección sur, 80,5 horas. Esto hizo que poco después de anunciarse las restricciones buque –perteneciente a la empresa surcoreana SK Gas Ltd, según pudo saber *Bloomberg*– pagase 5,3 millones de dólares por conseguir plaza en una de las pocas subastas que se realizan diariamente. Todo esto puede terminar repercutiendo en el consumidor final. Según explica a EL MUNDO Francisco Aranda, presidente de UNO Logística, el sector está readaptando y replanificando las rutas y «revisando las condiciones de transporte y tratando de anticiparnos a posibles cambios tanto en los tiempos de tránsito como en los costes». En cualquier caso, detalla, «no hay un impacto homogéneo

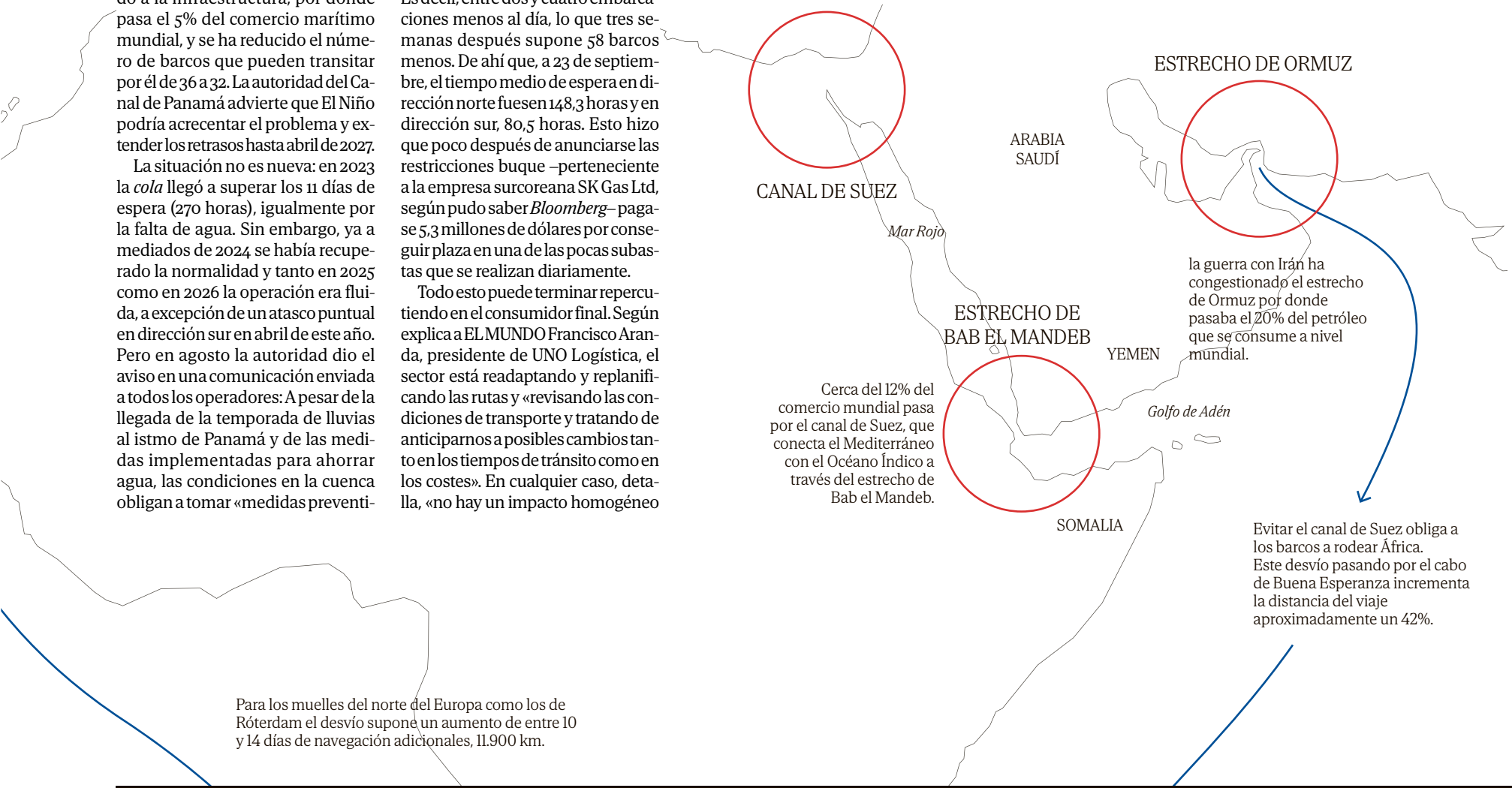
para todo el sector», sino que «la situación depende de la ruta, del tipo de mercancía y de las decisiones que esté tomando en cada naviera». De ahí que algunas evite Babel-Mandeb y que otras no renuncien a pasar por el canal de Suez. «La prioridad es ganar previsibilidad y disponer de alternativas para poder seguir garantizando el suministro sabiendo que va a haber va a haber congestiones», incide Aranda. «Cuando una empresa decide evitar el estrecho y rodear África, el efecto ya es directo», continúa el presidente de UNO. «Aumenta la distancia, aumenta el tiempo de navegación, aumenta el coste del seguro y además el consumo de combustible y el tiempo durante que el buque permanece ocupado», algo que también produce «una reducción en

El sector teme el impacto de los fletes y de la incertidumbre

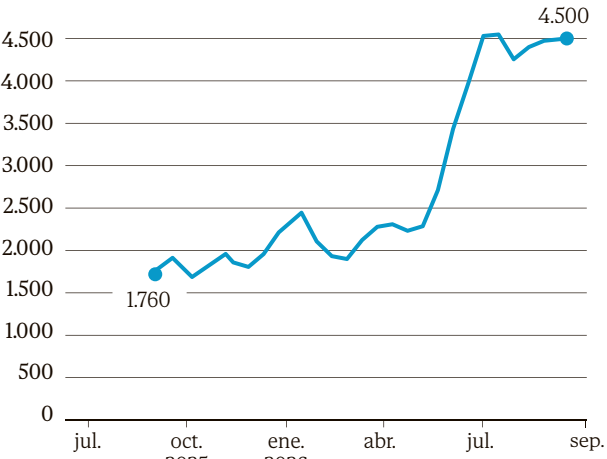
«Los márgenes se pueden reducir hasta un límite y ya no hay más»

la capacidad efectiva de transporte disponible, porque barcos hay los que hay». Con todo, Aranda reconoce que al sector le preocupa más que la situación se prolongue a que suban aún más los fletes. «Una subida puntual de los costes puede incor-

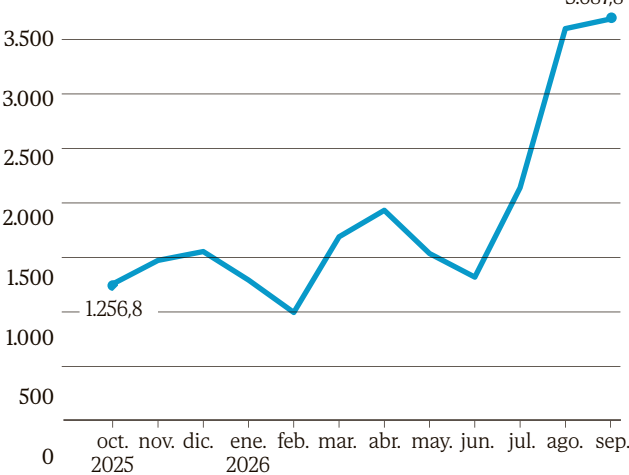
porarse o hay capacidad para incorporarlo a las decisiones de contratación y a la planificación de las empresas, pero lo más complejo es trabajar durante un periodo prolongado sin tener suficiente previsibilidad sobre las rutas disponibles, sobre los tiempos de tránsito o sobre los costes del transporte». De todos modos, avisa de que «si los fletes se mantienen durante meses, el impacto es cada vez más importante y además de forma muy rápida». De momento, los importadores reducen su margen para no transferir todo el peso del aumento de los costes al consumidor. «Si esto se sigue agudizando y no se puede mantener más, las empresas entonces reventan», zanja Aranda, «porque los márgenes se pueden reducir hasta un límite y ya no hay más.



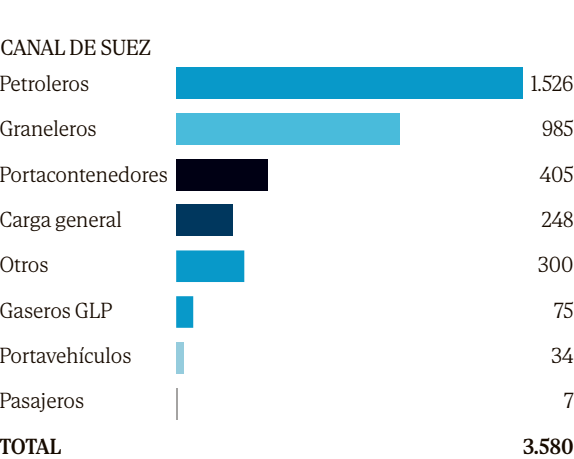
INDICADOR DE REFERENCIA WCI (WORLD CONTAINER INDEX). Dólares por TEU.



ÍNDICE DE FLETE CONTENERIZADO (ÍNDICE SHANGAI) Dólares por TEU.



TRÁNSITOS POR EL CANAL, POR TIPO DE BUQUE



TEU: Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, Unidad Equivalente a Veinte Pies.

Hacia el Cabo de Buena Esperanza