Nota de política pública

Corredores Marítimos Verdes en Panamá

Preparado por Alvaro Lasso, Jorge Barnett Lawton, Juan Marcos Castillo, Eduardo Blanco-Davis, Javier Díaz Jimenez, Gabriel Fuentes, Beatriz González, Zoila Guerra de Castillo, Sahian Rosales, Javier Sánchez Galán, Ervin Vargas Wilson y Onur Yüksel

Financiado por fondo de SENACYT IDDS2024-051

Un proyecto de colaboración entre Georgia Tech Panamá, Autoridad del Canal de Panamá, NHH Norwegian School of Economics, Climate Futures, Liverpool John Moores University, Universidad Marítima Internacional de Panamá, Universidad Tecnológica de Panamá y Maritime Technology Cooperation Centre (MTCC) Latin America.

Esta nota explica por qué Panamá debe prepararse desde ahora para los corredores marítimos verdes: rutas marítimas organizadas en las que gobiernos, puertos, navieras, proveedores de combustible y dueños de carga trabajan de forma coordinada para reducir emisiones, manteniendo al mismo tiempo la confiabilidad del comercio.

Panamá puede convertir el Canal, sus puertos y su sector de bunkering en una plataforma regional para un transporte marítimo más limpio y resiliente. La prioridad no es escoger de inmediato un solo combustible o una sola ruta, sino preparar las instituciones, los datos, la infraestructura, los sistemas de seguridad y la fuerza laboral que permitirán al país aprovechar esta oportunidad.

¿Por qué es importante?

El transporte marítimo avanza hacia la reducción de emisiones. La Organización Marítima Internacional ha acordado que el transporte marítimo internacional debe alcanzar emisiones netas cero de gases de efecto invernadero alrededor de 2050, y que los combustibles de emisión cero o casi cero deben representar al menos el 5%, con aspiración al 10%, de la energía utilizada por el sector para 2030. Esto genera presión sobre los puertos y países marítimos para prepararse ante nuevos combustibles, nuevas reglas y decisiones de inversión.

Para Panamá, este es un asunto económico estratégico. El Canal, el sistema portuario, los servicios marítimos y el mercado de bunkering ya concentran una gran parte del tráfico marítimo mundial. Si Panamá se prepara temprano, puede atraer inversión, apoyar combustibles más limpios, mejorar la confiabilidad logística y fortalecer su posición como puerta de enlace entre Asia, las Américas y Europa. Si espera demasiado, la infraestructura y las alianzas para futuros corredores con combustibles limpios podrían desarrollarse en otros lugares.

¿Qué muestra la evidencia?

1. **Panamá debe verse como un nodo de red, no solo como una ruta.**
   El análisis muestra que el tráfico marítimo conectado con Panamá se distribuye en más de mil conexiones inmediatas con puertos anteriores o posteriores. Esto significa que una estrategia enfocada únicamente en un corredor bilateral, no captaría la verdadera ventaja de Panamá. Balboa y el área del Canal pueden servir simultáneamente a varios servicios como plataforma de abastecimiento, coordinación, monitoreo y datos.
2. **El transporte de contenedores es el mejor punto de partida.**
   Los buques portacontenedores representan la mayor proporción de visitas portuarias relacionadas con Panamá y operan con horarios más regulares que muchos otros tipos de buques. Esto facilita la coordinación temprana para la planificación de corredores marítimos verdes, acuerdos de compra de combustible, monitoreo de emisiones y evaluación de preparación portuaria.
3. **La demanda energética ayuda a identificar socios prioritarios.**
   A nivel de país, Estados Unidos representa la mayor fuente de demanda energética conectada con Panamá, mientras que Corea del Sur, Japón, China, México y Ecuador también son mercados importantes. A nivel portuario, la demanda se concentra en clústeres específicos como Busan/Masan, varios puertos chinos, Yokohama, Savannah y Antwerp. Estos resultados pueden orientar futuros estudios de factibilidad y esfuerzos diplomáticos. Iniciativas en curso, como el corredor verde y digital Algeciras–Panamá, deben considerarse dentro de un plan de implementación más amplio.
4. **El riesgo climático forma parte de la política de corredores.**
   El Canal depende del agua dulce. Las condiciones de sequía asociadas con El Niño pueden reducir los niveles del lago Gatún, generar restricciones de calado y tránsito, afectar el comportamiento de los buques y crear incertidumbre para el comercio global. Por lo tanto, un corredor verde conectado con Panamá debe ser bajo en carbono y, al mismo tiempo, resiliente al clima.
5. **Panamá debe prepararse para un futuro de múltiples combustible.**
   El Gas Natural Licuado (GNL) puede desempeñar un papel de transición, el metanol puede apoyar despliegues tempranos, el amoníaco tiene potencial de largo plazo para el transporte marítimo de larga distancia, el hidrógeno puede iniciar en usos especializados y la electrificación en puerto puede reducir emisiones durante la estadía de los buques. La mejor estrategia para Panamá es desarrollar infraestructura y regulación flexibles, no apostar tempranamente por un solo combustible.

Prioridades de política pública

Establecer una mesa nacional para corredores marítimos verdes. Reunir a la Autoridad del Canal de Panamá, la Autoridad Marítima de Panamá, la Secretaría

Nacional de Energía, el Ministerio de Ambiente, puertos, proveedores de combustible, universidades, industria y socios internacionales. Esta mesa debe coordinar prioridades, evitar iniciativas fragmentadas y preparar la posición de Panamá en las discusiones internacionales sobre corredores.

Usar datos para seleccionar corredores Adoptar indicadores por ruta, como demanda energética, frecuencia de buques, emisiones, preparación portuaria, exposición climática y disponibilidad de socios. Esto permitirá a Panamá priorizar corredores con base en evidencia y no únicamente por visibilidad política o interés comercial.

Preparar Balboa y el área del Canal como centro de bunkering verde y coordinación. Evaluar disponibilidad de terreno, zonas de seguridad, necesidades de almacenamiento, respuesta a emergencias, programación digital y posibles alianzas para importación de combustibles. Panamá no necesita producir todos los combustibles del futuro; puede conectar la oferta externa de combustibles verdes con la demanda marítima.

Integrar la resiliencia climática en todos los estudios de corredores. Los futuros estudios de factibilidad deben incluir escenarios de disponibilidad de agua, restricciones de calado, disponibilidad de cupos de tránsito, tiempos de espera, salinidad y comportamiento por segmento de buque. La confiabilidad operativa del Canal es esencial para cualquier estrategia creíble de corredores.

Invertir en capacitación y seguridad antes del despliegue a gran escala. Los combustibles alternativos requieren nuevas competencias para gente de mar, trabajadores portuarios, proveedores de combustible, reguladores, equipos de emergencia e instructores. La capacitación temprana debe enfocarse en manejo de combustibles, contabilidad de emisiones, analítica digital, respuesta a emergencias y cumplimiento regulatorio.

Próximos pasos recomendados

- **En 6 meses:** crear el mecanismo nacional de coordinación y acordar una lista corta de socios candidatos para corredores. Las opciones deben incluir iniciativas en curso como el corredor verde y digital Algeciras–Panamá y los candidatos seleccionados en los estudios de prefactibilidad del Maersk Mckinney Møller Center for Zero Carbon Shipping (MMMCZCS) ya elaborados.
- **En 12 meses:** completar un ejercicio de evaluación de corredores utilizando demanda energética, frecuencia de buques, preparación portuaria, alineación con el marco legal vigente e indicadores de riesgo climático.
- **Año 2:** participar activamente en estudios de factibilidad en curso, incluyendo los del MMMCZCS, para una o dos redes prioritarias de corredores de contenedores que involucren a Panamá, clústeres portuarios asiáticos y puertos clave en las Américas.

- **Entre Año 2 y Año 5:** preparar normas de seguridad, programas de capacitación laboral y planes preliminares de infraestructura para bunkering flexible y electrificación en puerto.
- **A partir de Año 5:** avanzar de los estudios de factibilidad hacia proyectos piloto, vinculados con financiamiento internacional y alianzas de corredores.

Mensaje final para los tomadores de decisión

Los corredores marítimos verdes no son solo una agenda ambiental. Para Panamá, son una agenda de competitividad, seguridad hídrica, logística e inversión. El país cuenta con la ubicación, el tráfico, las instituciones y la evidencia técnica para liderar en la región. El reto inmediato de política pública es organizar la coordinación, preparar infraestructura flexible, proteger la confiabilidad del Canal frente al riesgo climático y formar la fuerza laboral necesaria para la transición energética marítima.