

El deshielo ártico acerca las mercancías chinas a Europa

El gigante asiático prueba una nueva ruta por el norte del planeta que acorta un tercio el habitual itinerario comercial por el canal de Suez

YOLANDA VEIGA



BILBAO. Las mercaderías chinas se acercan a Europa por las gélidas aguas del Ártico. El 'experimento' se ha llevado a cabo con el buque 'Istanbul bridge'. Partió el 23 de septiembre del megapuerto chino de Ningbo Zhoushan con 4.843 contenedores a bordo y atracó el 13 de octubre en Felixstowe (Reino Unido). Un viaje exprés de 20 días que acorta en 10 la tradicional ruta sur por el canal de Suez.

«Es el primer viaje de muchos. En un plazo de entre seis meses y un año podría consolidarse como ruta habitual», vaticina Massimo Fernelli, profesor titular de Economía y Finanzas en la Deusto Business School, quien califica de «tremendo» el impacto que supondrá para el transporte de mercancías este trazado alternativo por el norte del planeta. «Pasar de los 30 o 28 días actuales a 20 o 18 es una innovación disruptiva. China va a 'sobrellenar' Europa porque gigantes del 'low cost' como Shein, AliExpress o Temu van a poder abaratar un 40% sus costes de tránsito». Para hacernos una idea de la importancia del consumidor europeo para el mercado de las exportaciones chinas, un dato: en 2024, el 91% de los paquetes con valor inferior a 150 euros que llegaron a la Unión Europea procedían del país asiático.

– ¿Una ruta más rápida se traducirá en productos más baratos? – Aunque las empresas chinas van a ver su margen de beneficios aumentado, no es probable

LA CLAVE

41%

ha disminuido el grosor del hielo ártico en las últimas tres décadas, según Greenpeace.

ESTRATEGIA

«Gigantes como Shein o Temu van a abaratar un 40% sus costes de transporte»

que bajen los precios porque ya venden muy barato.

Transportar los productos 'made in China' por la Ruta Marítima del Norte –'Arctic Express', la han rebautizado– es posible por el deshielo del Ártico. El grosor del hielo en este área alrededor del polo norte de la Tierra es uno de los principales indicadores para medir el impacto del cambio climático y «ha disminuido más de un 40% en los últimos treinta años», advierte Celia Ojeda, responsable de biodiversidad de Greenpeace.

Guerra comercial con EE UU

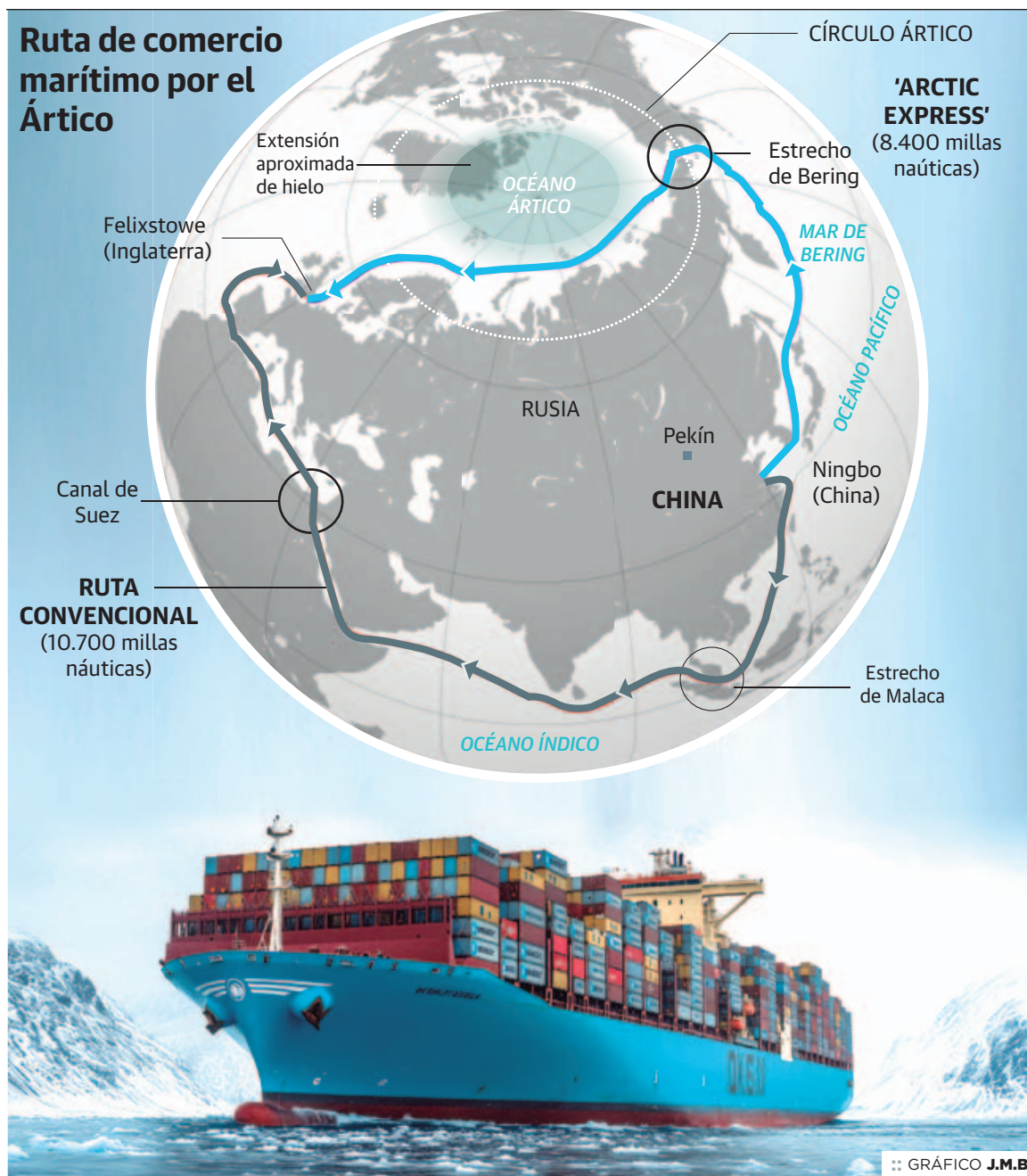
Explica que las mediciones se hacen a finales de septiembre, coincidiendo con el momento en que, tras el calor de la primavera y el verano, la capa de hielo ártico alcanza el mínimo de extensión y grosor. No es casual que China haya decidido probar ahora este nuevo trayecto. «Cada año el deshielo llega antes y es más extenso. Aunque el Ártico vuelve a 'congelarse' en invierno, cada vez alcanza una dimensión menor».

Prueba de ello –recuerda la experta– es que «los barcos que en los años 60 o 70 se adentraban por la zona se quedaban atrapados o, si conseguían pasar con rompehielos, lo hacían bordeando el Ártico. No como ahora, que ya pueden cruzar por el medio para atajar». Es lo que ha hecho China, acortar casi 10.000 kilómetros el trayecto respecto a la ruta convencional del sur.

Pero la consolidación de esta nueva 'autopista del mar' tendría implicaciones que trascienden lo económico. «Desde el punto de vista político, China se afianza así en su guerra comercial con Estados Unidos. Actualmente, el 85% de las mercancías que salen del gigante asiático por mar atraviesan el estrecho de Malaca, un importante corredor marítimo entre Malasia e Indonesia que está controlado por Estados Unidos. Este trazado alternativo por el Ártico permitirá a China no solo una vía rápida de llegada a Europa, también estar más tranquilos ante posibles represalias estadounidenses», explica el especialista en mercados financieros Jorge del Canto. «El acercamiento de Rusia a China tenía mucho que ver con la búsqueda de esta salida comercial por el Ártico, que está controlado en sus tres cuartas partes por los rusos», añade.

Más danas y más intensas

En el aspecto medioambiental, las consecuencias que se atis-



ban se antojan negativas. «El Ártico es altamente vulnerable», advierte la portavoz de Greenpeace. Y enumera los efectos que acarrearán este nuevo corredor comercial: «El paso de grandes barcos generará más calor directo en la zona. Además, puede haber riesgo de colisiones y, con ello, de contaminación en un lugar prístino. Por otro lado,

los ruidos y las perturbaciones afectarán a las especies que habitan la zona, como ballenas y focas».

Y lo que suceda en el Ártico, advierte Celia Ojeda, «tiene repercusión a nivel global, porque el deshielo cambia las dinámicas de las corrientes, aumenta las emisiones de carbono e incrementa la frecuencia

e intensidad de los fenómenos meteorológicos adversos como las danas».

– Algunos economistas sostienen que esta ruta es más sostenible porque es más corta.

– Si contribuye al calentamiento global, no es sostenible. Lo sostenible es no tener que mandar mercancías en dieciocho días a la otra punta del mundo.

