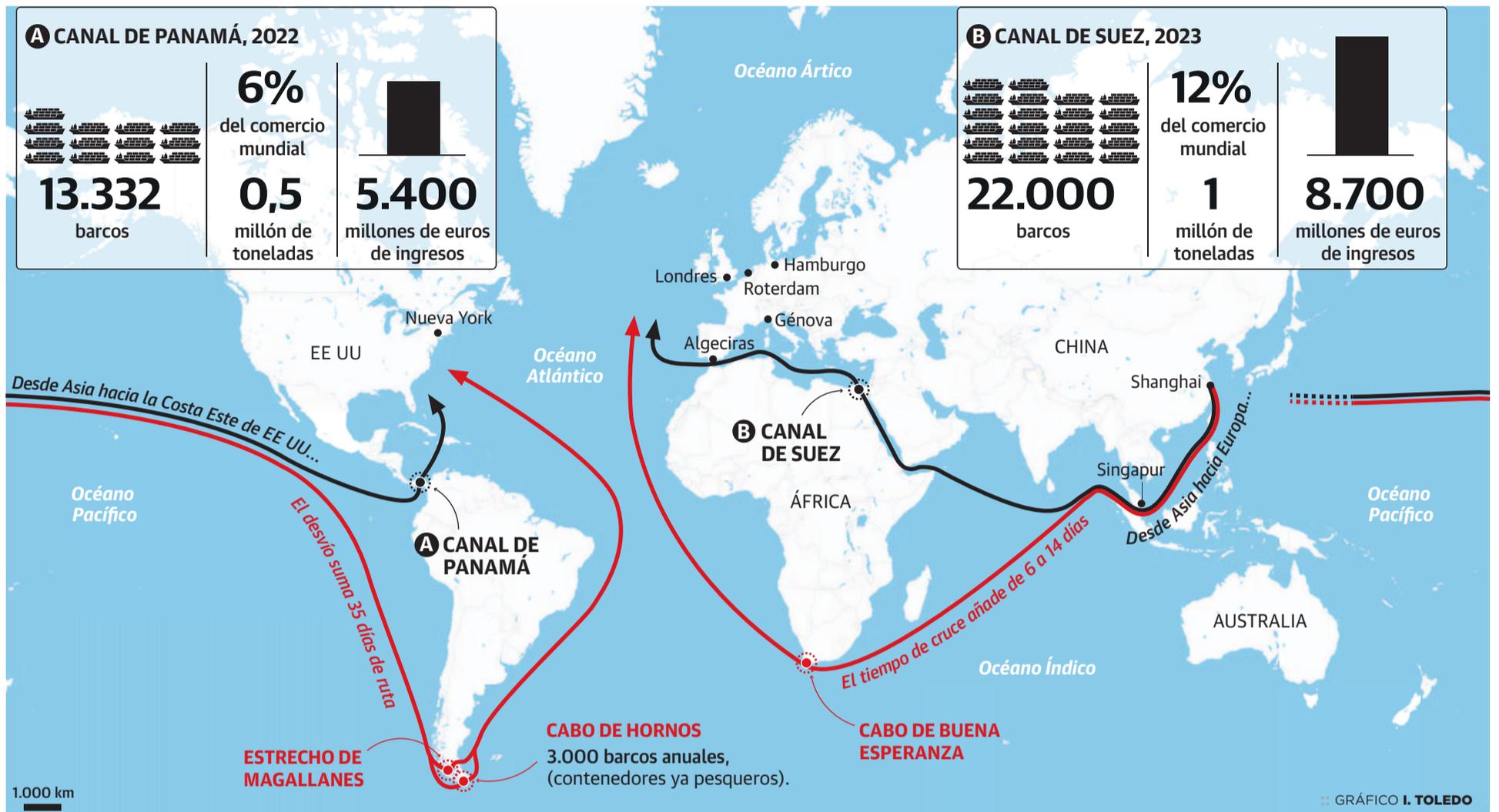


Las rutas alternativas a las clásicas

El cambio climático ha provocado grandes sequías en las vías habituales de navegación lo que está obligando a buscar rutas alternativas para el comercio marítimo.

— Clásicas — Alternativas



La crisis de los canales

Los pasos marítimos de Suez y Panamá sufren los efectos de los conflictos geopolíticos y el cambio climático. El uso de rutas alternativas dispara los costes y alarga las esperas

GERARDO ELORRIAGA



El tiempo es oro. La sentencia funciona en todos los medios, tanto sobre tierra como en el aire y, especialmente, a través del mar. La razón de ser de los canales de Suez y Panamá fue ganar días a las largas y costosas travesías comerciales, aquellas obligadas a circunnavegar continentes con cargas voluminosas. No se trata de proyectos contemporáneos. Hace siete siglos, el emperador Carlos I ya imaginó una vía que facilitara el viaje entre el Pacífico y el Atlántico, y los antiguos egipcios también trazaron pasos artificiales entre el delta del Nilo y el Mar Rojo. Ahora bien, estas grandes obras de ingeniería actual responden a nuestros conflictos geopolíticos y, asimismo, demuestran la creciente incidencia de fenómenos como la globalización, el cambio climático y los problemas endémicos de Oriente Me-

dio.

La navegación comercial ha crecido desbordando capacidades. El encallamiento del buque 'Ever Given' en 2021 evidenció que las costuras de Suez se quedaban pequeñas e, incluso, podían romperse ante la mala maniobra de un barco tan enorme como el accidentado. El resultado fue desastroso ya que produjo un colapso comercial estimado en algo más de 9.200 millones de euros diarios. También puso de manifiesto las limitaciones del paso. El canal era susceptible de convertirse en un cuello de botella para una demanda numerosa y de grandes dimensiones.

Pero el escenario puede ser más perturbador y peligroso. A lo largo de los últimos doce meses, los huthies de Yemen han atacado casi doscientas naves que transitaban por el Mar Rojo. La posibilidad de que el acceso al canal resultara demasiado arriesgado y exigiera el cambio por otras rutas más onerosas ha impulsado, incluso, el fantasma de una nueva crisis mundial.

La importancia de la vía contrasta con su fragilidad. Más de 7 millones de barriles diarios son transportados por estas aguas, el 10% del total que circula por el planeta. «Esa importancia nos recuerda el peso que tienen los combustibles fósiles en nuestras vidas, aunque la guerra no ha tenido el efecto inflacionista tan grande como el que se esperaba», in-

dica Rodolfo Rieznik, portavoz de la ong Economistas sin Fronteras. A su juicio, el conflicto ha generado estrategias de reemplazo. «China renegocia con los rusos para buscar nuevas rutas y Estados Unidos presiona a Israel para que no ataque a Irán. Si el conflicto se agudiza, repercutiría en el tráfico marítimo, se renunciaría al paso por Suez y entonces sí que cabría es-

perar un colapso económico».

Recorrer el litoral africano doblando el cabo de Buena Esperanza es la alternativa. La navieras que optan por esta ruta se ahorran las elevadas tarifas de Suez, pero deben asumir el sobrecoste de combustible, que puede estimarse en algo más de 1,8 millones de euros si se trata de un buque contenedor de grandes dimensiones, el usuario habitual, junto a un encarecimiento del seguro que oscila entre el 0,7 y el 1% del valor del barco. Además, el tiempo de navegación se prolonga entre 6 y 14 días. En consecuencia, el precio a pagar por cada contenedor bien podría pasar de 1.600 a 1.900 euros.

Sequías recurrentes

Quien tiene un canal tiene un tesoro. Las contingencias bélicas, en cualquier caso, no impiden que la autoridad portuaria local se manifieste optimista sobre la rentabilidad de Suez. Sus derechos de paso dependen de diversas variables, pero se calcula un pago bruto cercano a 6,5 euros por tonela-



En condiciones normales el canal de Panamá recibe 36 buques al día. EFE

Los otros pasos

La posibilidad de beneficiarse del intenso tráfico entre Asia y la costa oriental de EE UU ha incentivado alternativas, como la de México con el Canal Interoceánico, una red de ferrocarriles, carreteras y oleoductos que pretende conectar los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas y Puerto Chiapas en el istmo de Tehuantepec. La posibilidad de desarrollo regional contrasta con los riesgos. Las comunidades indígenas temen el impacto en su biodiversidad y modos de vida tradicionales, y el atractivo que puede suponer para el crimen organizado.

El proyecto más ambicioso provenía de Nicaragua, con un canal similar al panameño, pero de mayor capacidad y que facilitaba el acceso a barcos de gran calado. Tampoco era una idea novedosa. La comunicación a través del istmo de Rivas y el lago Cocibolca ya había sido abordada en el periodo colonial, y luego por Washington, que elaboró un plan de construcción en el siglo XIX, pero lo abandonó debido a los elevados costes.

La ejecución definitiva parecía encarrilada en 2014. El gobierno de Managua llegó a un acuerdo con la empresa china HKND para acometer una iniciativa gigantesca que incluía la creación de la vía de agua, un aeropuerto internacional, una zona de libre comercio con su ciudad de nueva planta y una red de carreteras para unir los 270 km entre ambos litorales. Pero la iniciativa no llegó a buen puerto, ni caribeño ni del Pacífico. En mayo pasado el Congreso nicaragüense canceló la concesión.

da. A lo largo de los últimos años, el ascenso de los ingresos ha sido espectacular por el incremento del tráfico de naves, alrededor de 26.000 que recorren sus más de 180 kilómetros. Las tasas han aumentado entre el 5 y el 15% en el último ejercicio. En 2021 se ingresaron casi 5.400 millones de euros, en 2023, 8.700 millones, y se espera que superen los 9.500 al final de este año.

Los problemas son diferentes en el otro paso. El cambio climático, que no político, afecta extraordinariamente al Canal de Panamá. Desde 2018 las sequías recurrentes han incidido en el Gatún, un lago artificial creado expresamente para proporcionar agua a sus esclusas y salvar desniveles de hasta 26 metros. En consecuencia, el número de barcos que han podido utilizarlo también ha sido menor. «Normalmente, permite 36 tránsitos al día. Durante 2023 las autoridades fueron reduciendo el número hasta llegar a 25 en noviembre y 18 en febrero de este año», indica Tomás Olano, consejero de la firma de servicios logís-

CANAL DE SUEZ EGIPTO



Imagen aérea del paso marítimo que une el mar Mediterráneo con el Rojo. REUTERS

CANAL DE PANAMÁ ENTRE EL MAR CARIBE Y EL PACÍFICO



Empleados trabajan en una cámara seca de la esclusa de Pedro Miguel. REUTERS

ticos Bergé. «Eso produjo esperas a ambos lados llegando algunos armadores a pagar millones de dólares para avanzar en la cola. Durante el verano había hasta 135 barcos esperando de media, un 50% más de lo habitual».

Los costes siguen siendo los mismos y, por lo tanto, la recaudación se debe mantener con un número inferior de buques lo que provoca que las tasas sean mucho más elevadas. «A esto hay que unir que algunas navieras pagan aparte más dinero para asegurarse un slot en el tránsito, una determinada franja horaria para realizar el cruce». Según indica, algunos buques han esperado hasta 22 días para abordar la maniobra. «Esto produce demoras importantes que, al final, repercute en los fletes», advierte y señala que el aumento medio de un contenedor

entre Asia y la costa Este fue de un 162%. El desvío por el Cabo de Hornos también provoca sobrecostes. «Supone 35 días adicionales de tránsito».

Las empresas han modificado su estrategia. «Se ha optado por reducir el calado y el peso de los barcos, o dividirlo entre varios, pero esas soluciones repercuten en los precios», advierte Massimo Cermelli, profesor titular de Economía en la Universidad de Deusto. «Mientras que en Suez los problemas son los atascos, aquí nos encontramos ante un problema que requiere, fundamentalmente, tecnología para optimizar el uso del agua, reducir su demanda y poder reutilizarla, y, asimismo, recurrir a procesos de Big Data que permitan análisis predictivos».

Los costes operativos también se

dispararon tras la crisis huthí. El riesgo de ser alcanzado por un misil provocó nuevos costes operativos. Las pólizas de seguros experimentaron un alza difícil de asumir al pasar del 0,4% al 0,75 del valor de la embarcación e, incluso, llegando al 2% para aquellos que pretendían navegar por el Mar Rojo. «El impacto estimado en los fletes es de 2,5 y 3 veces superior respecto a las referencias de diciembre de 2023. En abril de este año se llegaron a quintuplicar los fletes para el tráfico Asia-Europa».

El desvío por el cabo de Buena Esperanza también implica un considerable gasto extra de combustible. «Para una velocidad de 25 nudos, un buque portacontenedores puede llegar a consumir 200 toneladas de MFO, un tipo de diesel, por día. A un coste de 509

LAS CLAVES

CABO DE BUENA ESPERANZA

La alternativa a Suez, con un sobrecoste del precio del combustible y entre 6 y 14 días más de navegación

CABO DE HORNOS

El paso para salvar las limitaciones en el canal de Panamá supone 35 días adicionales de tránsito

euros por tonelada y un tránsito adicional de 12 días, estamos hablando de un consumo adicional de 1,32 millones a lo que hay que sumar otro tipo de consumibles, gastos en tripulación o amortización del activo».

La historia reciente de Egipto y Panamá se halla estrechamente vinculada a estos pasos. El primero sufrió una invasión conjunta de Francia, Gran Bretaña e Israel, cuando nacionalizó el canal en 1956, mientras que la pequeña república fue creada ex profeso para albergarlo. A principios del siglo XX, Estados Unidos apoyó a los secesionistas que buscaban un Estado independiente de Colombia, de quien dependía entonces la soberanía del istmo y que había rechazado su construcción. «Su importancia se halla vinculada al tráfico de energía y materias primas, y cómo afecta a la cadena de suministros global», indica. «Suez concentra el 12% del comercio mundial y Panamá, el 6% del total».

¿Una vía gratuita?

Tal posición de fuerza no puede ser retada por las vías tradicionales, pero el cambio climático podría poner en tela de juicio esta especie de duopolio. El Paso del Noroeste, la ruta que bordea Canadá por el norte, siempre ha sido considerada marginal por el bloqueo del hielo del Ártico, pero el calentamiento global puede permitir el tráfico, al menos durante el verano boreal, y conectar Asia y Europa en tiempo récord.

El problema político que se acerca es la naturaleza de este paso. El gobierno de Ottawa lo considera aguas interiores, mientras que la comunidad internacional recurre a la Declaración de Naciones Unidas para los Derechos del Mar para sostener que son estrechos internacionales y, por tanto, el transporte marítimo ha de estar libre de peajes. La posibilidad de contar con una vía gratuita que acercara aún más Europa y Asia constituye un acicate y, sin duda, la mayor amenaza para Suez y Panamá, los grandes enlaces mundiales, y sus lucrativos negocios.