ECONOMÍA Y TRABAJO

El cierre del canal de Suez amenaza el comercio global durante semanas

El fracaso al desencallar el 'Ever Given' alarga el bloqueo de una ruta marítima clave

MARC ESPAÑOL, **El Cairo**

La Autoridad del Canal de Suez anunció ayer la suspensión de la navegación en la estratégica vía marítima que conecta el mar Rojo con el Mediterránco hasta lograr desencallar el buque portacontenedores *Ever Given*. Ante la falta de avances en la operación para remolcar el barco, de la naviera Evergreen y uno de los más grandes del mundo, el sector se prepara para un cierre prolongado, que podría durar semanas. Este bloqueo amenaza con lastrar las cadenas de suministro del comercio global. Dos de las mayores navieras del mundo, Moller-Maersk y Hapag-Lloyd, estudian desviar sus barcos a través de la ruta africana.

Las cadenas de suministro del mundo ya habían sufrido un duro golpe con la crisis del coronavirus. Ahora, el bloqueo en el canal de Suez, una de las principales arterias del transporte marítimo, supone un nuevo golpe para el comercio global. El anuncio de la suspensión se produjo poco después de que se reanudara la operación para desencallar el megabuque, que con sus 400 metros de eslora mantiene la circulación bloqueada en ambas direcciones tras un accidente el martes provocado por el mal tiempo. Todos los intentos para que el *Ever Given* vuelva a navegar han fracasado.

El tráfico marítimo diario a través del canal de Suez tiene un valor de unos 9.600 millones de dólares (8.150 millones de euros), según una primera estimación elaborada por Lloyd's List Intelligence. Según esta empresa especializada en información sobre comercio marítimo, el tráfico hacia occidente tiene un valor de 5.100 millones de dólares diarios, mientras que el tráfico en sentido opuesto mueve alrededor de 4.500 millones de dólares. La compañía también estima que las mercancías en contenedores representan en torno al 26% del tráfico a través del canal, por lo que ya anticipa que los retrasos tendrán un valor "significativo".

Al igual que empiezan a hacer gigantes como Moller-Maersk, el resto de navieras deberán decidir si confían en que el *Ever Given* va a ser rápidamente desencallado o bien desviarse y tomar la ruta alternativa alrededor del cabo de Buena Esperanza, anota Lars Jensen, director ejecutivo de una consultora del sector del transporte de contenedores. Según Jensen, esta última posibilidad toma alrededor de una semana más que la ruta de Suez. Cuanto más tiempo permanezca cerrado el canal, mayor va a ser la cola de buques que esperan poder cruzarlo, creando retrasos adicionales incluso cuando se reanude el tráfico. Una desviación de la ruta también tendría implicaciones financieras para Egipto, ya que la infraestructura representa una de sus principales fuentes de ingreso de divisa extranjera. Aún no se sabe cuánto tiempo más se va a necesitar para desencallar el buque, pero el jefe de una empresa especializada en salvamento que se ha sumado a la operación barajó la posibilidad de que "pueda llevar semanas" en una entrevista con una cadena de televisión holandesa.

"Es como una enorme ballena varada. Es un peso enorme", ilustró Peter Berdowski, director de la compañía Boskalis, que no descarta tampoco que haga falta retirar contenedores del barco.

El tráfico de buques va aumentando a medida que avanzan las horas. En la mañana de ayer, 70 buques permanecían detenidos en la parte sur del canal y otros 86 más hacia el norte, a la espera de retomar la circulación, según informa Leth Agencies, un proveedor de servicios para la industria marítima mundial. De los últimos, 34 se encuentran anclados en un gran lago a mitad del canal. Lloyd's List Intelligence eleva la cifra total hasta los 200 barcos.

En la zona del *Ever Given* hay al menos siete remolcadores empujando el buque desde ambos lados para intentar ponerlo a flote, según muestran los mapas en vivo de los rastreadores de tráfico marítimo. Además, al menos dos dragas trabajan para sacar arena y barro de la parte de la pared del canal contra la que se ha quedado encallado el barco, según Leth Agencies, aunque hasta ahora no lo han podido mover, según confirma un portavoz de la Autoridad del Canal de Suez a EL PAÍS.

Petroleros

Entre los buques en la cola se encuentran al menos también 10 petroleros que transportan unos 13 millones de barriles de crudo procedentes de Oriente Medio, según la compañía de inteligencia energética Vortexa. Además, la empresa ha localizado otros nueve buques que llevan productos ligeros del petróleo y biodiésel cerca de la ciudad de Suez, en el sur.

Compañías y expertos del sector señalan que si las autoridades egipcias logran desencallar el buque y retomar la circulación rápido, algo que cada vez parece menos probable, se podría evitar una interrupción importante en la cadena de suministro. Pero ya contemplan escenarios más adversos.

Imagen del barco encallado en el Canal de Suez tomada ayer desde un satélite y distribuida por Airbus. / AP

La propietaria del buque encallado y su aseguradora afrontan demandas millonarias por los daños ocasionados

¿Cuánto cuesta taponar una ruta global?

M. E., **El Cairo**

Mientras remolcadoras, dragas y excavadoras egipcias siguen trabajando a contrarreloj para que el megabuque *Ever Given* vuelva a navegar —y reanudar así la circulación en el canal de Suez—, el sector del comercio marítimo y de las aseguradoras comienza a especular ya sobre los litigios y las cuantiosas reclamaciones económicas a las que la empresa propietaria del barco encallado, la japonesa Shoei Kisen, deberá responder. Al otro lado de la reclamación se topará con las autoridades egipcias, los buques que han tenido que detener su rumbo por el accidente y los propietarios de las mercancías.

A estas alturas, está previsto que la inmensa mayoría de los más de 200 barcos que se encuentran parados en el canal a la espera de que se retome la navegación no van a poder llegar cuando estaba planeado a su lugar de destino. Y ello abre la puerta a que se reclame a la empresa aseguradora del *Ever Given* las pérdidas en las que incurran los propietarios de los bienes transportados por aquellos productos que se deterioren, así como por no cumplir con los plazos de entrega, según anticipa la agencia Reuters. El buque accidentado es propiedad de la empresa japonesa Shoei Kisen, pero lo operaba la taiwanesa Evergreen.

"El bloqueo del canal de Suez podría parecer un problema local, pero en realidad es una situación de importancia mundial, ya que más del 10% del comercio global pasa por la estrecha vía en aguas egipcias. Los barcos atrapados en la cola detrás del *Ever Given* varado podrían llegar a su destino con mucho retraso, sin un tiempo de llegada estimado evidente a la vista", señala David Smith, director del departamento de responsabilidad civil marítima y de cascos en el despacho de abogados McGill and Partners. "Esto es increíblemente perjudicial para quienes envían, reciben y transportan la carga", advierte.

Por otro lado, también la Autoridad del Canal de Suez podría sumarse a las reclamaciones, tanto por los daños ocasionados en el canal, que ya se desprenden de las imágenes que han ido difundiendo sobre la operación para desencallar al *Ever Given*, como por las pérdidas ocasionadas por el bloqueo del paso. El canal de Suez representa una de las principales fuentes de ingreso de las codiciadas divisas extranjeras para Egipto.

"La interrupción tendrá un precio elevado. Algunos en la industria han mencionado una cantidad de 100 millones de dólares", asegura Smith. "Sin embargo, la factura final, que se compondrá de las indemnizaciones por los retrasos, la pérdida de ingresos para el canal de Suez, los posibles daños a la carga y el coste de reflotar el buque, será mucho más alta", desliza.

pressreader PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER PressReader.com +1 604 278 4604 COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW