

El transporte marítimo internacional entre el cambio climático y el coronavirus

Resumen

El transporte marítimo es el principal medio de intercambio de mercancías en un mundo globalizado como el actual. Prácticamente llega a mover más del 90 % de las mercancías, ya que ofrece muchas ventajas en relación con otros medios de transportes como la economía de los fletes, una mayor eficiencia energética, respeto al medioambiente, mayor seguridad... y además evitando la congestión de las carreteras. No obstante, en los últimos tiempos está siendo sometido a complejos procesos de transformación como la implantación del doble casco para petroleros y gaseros, la modificación de los sistemas propulsores por razones medioambientales, la subida de los peajes en el canal de Panamá debido a las últimas sequías y ahora un nuevo golpe debido a la aparición del coronavirus. Actualmente, la aparición del COVID-19 está repercutiendo muy negativamente sobre este estratégico medio de transporte, así como sobre los cruceros.

Palabras clave

Trasporte marítimo, cambio climático, navegación ártica, cruceros, coronavirus.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

International shipping between climate change and the coronavirus

Abstract

Maritime transport is the principal mean of commercial exchange in the current globalized world. It practically manages to move more than the 90% of the goods and it also offers many advantages in relation to other means of transport. Some of those benefits are the cost of freights, less environmental pollution and the avoidance of the congestion on the roads. However, nowadays maritime transport is undergoing complex transformation processes such as the implementation of the doble hull for tankers, the modification of propulsion systems for environmental reasons and the increase of the tolls in the Panama Canal due to the last droughts. As of right now, the emergence of the COVID-19 is having a negative significant impact not only on this strategic means of transport but also on cruises.

Keywords

Maritime transport, climate change, Artic shipping, Cruises, coronavirus.

Introducción

El transporte marítimo siempre ha sido el medio natural del comercio internacional y así lo recoge una famosa idea expresada por sir Walter Raleigh¹ que dice textualmente: «Aquel que controla la mar, controla el comercio; aquel que controla el comercio, controla la riqueza del mundo; y en consecuencia el propio mundo». De modo similar afirmaba Alfred Mahan²: «Una potencia marítima en primer lugar promueve el comercio sobre las rutas más ventajosas; y una potencia militar siempre sigue al comercio, para ayudarlo a progresar y para protegerlo».

Todos estos conceptos permanecen en vigor actualmente y, si cabe, más aún en estos tiempos de globalización y crecimiento económico sin precedentes. Es importante recordar que el mar cubre casi las tres cuartas partes del globo y que, de las 182 naciones que conforman el mundo, 139 cuentan con salida al mar. El comercio mundial es más que nunca dependiente de la industria del transporte marítimo. La totalidad de las flotas del mundo consta de unos 50.000 barcos con más de un millón de personas en sus tripulaciones. Cerca del 90 % del comercio mundial es transportado por mar y, en los últimos 40 años, la cantidad de toneladas transportadas por este medio se ha visto cuadruplicada. Están creciendo conceptos nuevos como las autopistas del mar, que rentabilizan el transporte combinado de camiones con barcos, haciendo más económico dicho transporte, descongestionando las carreteras y reduciendo las emisiones contaminantes que afectan al medioambiente. De igual manera que el transporte marítimo ha contribuido a la prosperidad mundial, este transporte masivo de toneladas de carga tiene un elevado número de riesgos y amenazas. Es muy vulnerable especialmente a la explotación por grupos terroristas, por la piratería, por raptos procedente de países fallidos o por el posible cierre de estrechos estratégicos para la navegación, conocidos como *choke point*³.

¹ Sir Walter Raleigh fue un marino, pirata, corsario, escritor y político inglés, que popularizó el tabaco en Europa. En la literatura clásica española era conocido como *Guantarral*.

² Alfred Thayer Mahan, más conocido con el nombre de Alfred Mahan o de Alfred T. Mahan, fue un almirante de los EE. UU., que elaboró toda una doctrina naval para su país. En sus libros, el almirante Mahan trataba de explicar de dónde provenía el prestigio y la fortaleza del Imperio británico, y siguió muchas de sus doctrinas en beneficio de los EE. UU.

³ Término sajón que define los puntos de obligado paso, generalmente canales estrechos, donde la densidad de tráfico marítimo es muy alta y también la vulnerabilidad de los buques comparada con la navegación en alta mar. Entre los más estratégicos se podrían mencionar los siguientes: el estrecho de Gibraltar, llave del Mediterráneo, el estrecho de Bab el-Mandeb, que une el mar Rojo y el golfo de Adén, el estrecho de Ormuz, enclave estratégico del golfo Pérsico, el estrecho de Malaca, que comunica los

El doble casco: un aliado del medioambiente

Es justo reconocer que durante muchos años el transporte del petróleo por mar estuvo algo descontrolado debido a diversos factores como la falta de legislación específica o las grandes dimensiones de los petroleros al objeto de maximizar los beneficios. La flota marítima llegó a su cénit de contaminación allá por la década de los 70. A ello contribuyeron varios comportamientos como el lavado de tanques durante la navegación, que tiraban lastre sucio directamente al mar sin ningún tipo de tratamiento. También se producían accidentes y derrames en las operaciones en las terminales; concretamente en 1971 se calcula que los derrames llegaron a superar la significativa cifra de 1.400.000 toneladas⁴. Fue entonces cuando apareció el doble casco.

En este sentido es importante considerar que cuanto mayor es un barco, menor es el coste relativo de construcción por tonelada de peso muerto, lo cual disminuye los costes de explotación. En otras palabras, cuesta menos y tiene menos gastos un barco grande que dos pequeños, aunque tenga el doble de capacidad, siendo así más rentable.



Figura 1. El doble casco ha sido un gran logro para evitar o aminorar las grandes catástrofes medioambientales. Fuente: <http://www.galemenergy.com.mx/wp-content/uploads/2017/09/barco-petrolero.jpgporcionar>.

océanos Pacífico e Índico; los estrechos de Bósforo y Dardanelos que unen el mar Negro con el Mediterráneo; sin olvidar los canales de Suez y Panamá.

⁴ Disponible en http://www.revistanaval.com/archivo-2001-2003/petroleros_i.htm.

Tras el histórico desastre medioambiental producido por el petrolero Exxon Valdez en la costa de Alaska en 1989⁵, la *Oil Pollution Act*⁶ que tomó la decisión de implantar el doble casco para los buques petroleros y a su vez elaboró un calendario transitorio de adaptaciones. Esta importante e imprescindible iniciativa de EE. UU. fue seguida por la comunidad internacional utilizando como herramienta el MARPOL⁷. Por su parte, tras los naufragios de los petroleros Erika y Prestige en 1999 y 2002 respectivamente, la Unión Europea elaboró unas normas sobre seguridad marítima⁸ bastante restrictivas que recibieron curiosamente los nombres de Erika I y Erika II. Estas normas obligan a las naciones receptoras de petroleros a inspeccionar estos barcos y autorizar o no la entrada en puertos o utilizar los distintos fondeaderos. Evidentemente, desde el punto de vista de la seguridad marítima y medioambiental, la aplicación del doble casco es un auténtico logro, pero sería importante destacar que este tipo de regulación tiene unas grandes repercusiones económicas. Durante el periodo de aplicación de estas leyes se planteó el problema de si muchas navieras tendrían que desistir de continuar con el negocio por imposibilidades económicas, lo cual hubiera sido una auténtica tragedia para la economía mundial. Por ello, países como Holanda, Grecia y Reino Unido expresaron su temor a que los acuerdos pusieran en riesgo el aprovisionamiento de crudo de la UE, a donde el 90 % llega a través del mar.

En estos momentos se considera que las naciones cuentan con unas herramientas eficaces para proteger sus costas y puertos gracias a medidas como permitir la

⁵ ¿Desde cuándo se usan los petroleros de doble casco? Disponible en <https://www.muyhistoria.es/.../desde-cuando-se-usan-los-petroleros-de-doble-ca>.

⁶ La Ley de Contaminación del Petróleo (OPA) se promulgó en agosto de 1990, en gran medida en respuesta a la creciente preocupación pública tras el incidente de Exxon Valdez. El OPA mejoró la capacidad para prevenir y responder a los derrames de petróleo estableciendo disposiciones que ampliaban la capacidad del gobierno federal y proporcionen el dinero y los recursos necesarios para responder a los derrames de petróleo. El OPA también creó el Fondo Fiduciario Nacional de Responsabilidad por Derrame de Petróleo, que está disponible para proporcionar hasta mil millones de dólares por incidente de derrame. Disponible en <https://archive.epa.gov/emergencias/content/lawsregs/web/html/opaover.html>.

⁷ El convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales. En el Convenio figuran reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales, y actualmente incluye seis anexos técnicos. En la mayoría de tales anexos figuran zonas especiales en las que se realizan controles estrictos respecto de las descargas operacionales. Disponible en [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

⁸ Disponible en <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/125/el-transporte-maritimo-normas-de-trafico-y-de-seguridad>.

prohibición de entrada en puerto a los petroleros de un solo casco y de más de 15 años, impedir la entrada en puerto a los petroleros de un solo casco cargados con fuel pesado, bitumen, brea y crudo pesado, inspeccionar los barcos que se consideren más peligrosos y no al 25 % de forma aleatoria como se hacía anteriormente, determinar los puertos refugios para barcos en dificultades, y muchas otras que suponen un mayor control sobre estos viejos y peligrosos barcos.

La Unión Europea, además de dictar normas de obligado cumplimiento, intenta concienciar a los diversos actores como los astilleros, armadores, compañías petroleras, fletadores y aseguradoras a que adopten las medidas pertinentes para evitar las terroríficas contaminaciones marinas que perduran durante muchos años como las que produjeron el Erika y el Prestige.

¿Cómo presiona el cambio climático al transporte marítimo?

Otro factor que presiona sobre el transporte marítimo es el cambio climático. Uno de los caminos hacia la disminución de emisiones es el establecimiento de la prioridad del uso del gas natural licuado (GNL) como combustible y fuente de energía del transporte marítimo. En esta materia es muy importante tener en cuenta que España es líder mundial en tecnología y desarrollo de GNL, concentrando aproximadamente un tercio de las desgasificadoras europeas y más de 40.000 operaciones anuales de distribución por camión⁹.

De forma general las navieras asumen como una buena solución la utilización de GNL, aunque les implicara unos enormes costes económicos. Sin embargo, cabe dejar muy claro que para que esta situación sea factible es imprescindible que se den dos condiciones básicas: la primera radica en que la propulsión se adapte a este nuevo combustible y, en segundo lugar, y no menos importante, que tengan garantizado el aprovisionamiento en cualquiera de los puertos donde se opere. Concretamente España se encuentra en una posición óptima, debido a que un 40 % de sus puertos está en condiciones de cumplir con el requisito de suministrar GLN.

⁹ España es líder mundial en tecnología y desarrollo de gas natural licuado (GNL), el combustible de las autopistas del mar, 10 septiembre, 2014, II Congreso Nacional Marítimo. Disponible en www.realliganaval.com/.../espanalider-mundial-en-tecnologia-y-desarr.



Figura 2. Fotografía de uno de los mayores barcos que para su propulsión usará como combustible gas natural licuado (LGH) y será una idea de TOTE Shipholdings para TOTE Maritime Division. Fuente: <http://www.galemenergy.com.mx/wp-content/uploads/2017/09/barco-petrolero.jpg>porcionar.

Es muy importante recordar que el uso de GNL reducirá significativamente las emisiones y aumentará la eficiencia de combustible en comparación con los barcos convencionales. Las navieras se están adaptando de forma progresiva a esta normativa y se podría poner como ejemplo el caso de General Dynamics Nassco, que ha firmado un contrato con el armador estadounidense Tote para el diseño y construcción de dos portacontenedores de 3.100 TEU¹⁰ propulsados por GNL que supondrán un nuevo punto de referencia en la tecnología ecológica de buques.

En este campo ya se están tomando medidas. El 1 de enero de este mismo 2020 ha entrado en vigor la norma IM2020, que obliga a un recorte notable del azufre del 3,5 % al 0,5 %. Lógicamente esta regulación tendrá consecuencias, según el informe realizado por Alphaliner¹¹.

Esta importante medida ecológica cuyo objetivo es mejorar la degradante situación del cambio climático tendrá serias consecuencias en el transporte marítimo. Básicamente, se va a producir una división del mercado naviero: por un lado, los buques equipados

¹⁰ Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa unidad equivalente a veinte pies) representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo (buques portacontenedores y terminales portuarios para contenedores) expresada en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m), una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferido fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones.

¹¹ Disponible en <https://www.worldenergytrade.com/index.php/m-news-logistic/105-news-transporte/5701>.

con depuradora, cuya principal ventaja radicarán en permitir al armador continuar utilizando un fueloil alto en azufre de menor coste, mientras que los buques no equipados, que en estos momentos es la mayoría del sector, tendrán que utilizar fueloil bajo en azufre (LSFO, por sus siglas en inglés) o gasoil marino bajo en azufre (MOO-MGO, por sus siglas en inglés) para cumplir con la nueva regulación, lo cual implicará un mayor coste económico.

Esta normativa va a tener una fuerte repercusión económica especialmente en los armadores de barcos pequeños. En principio no tendría mucho sentido que optaran por unas transformaciones muy costosas, debido en parte a que las modificaciones tecnológicas implicarían una notable reducción de espacio que anteriormente era utilizado para carga, lo cual llevaría consigo a su vez una reducción de beneficios. Así pues, se supone que muchos de estos pequeños barcos irán directamente para el desguace.

Influencia del cambio climático en el canal de Panamá, ¡situación crítica!

Dentro de esta compleja situación que está viviendo el transporte marítimo aparece otro factor *a priori* irrelevante: la tremenda sequía que está pasando Panamá. Ello ha provocado la bajada de los niveles de agua en el canal hasta cifras nunca registradas, obligando a que se restrinja de forma considerable la cantidad de carga de los barcos que han de transitar¹² y especialmente los calados máximos permitidos. Ante esta situación las autoridades¹³ del canal han considerado oportuno incrementar las tasas. De forma práctica esto se traduce en que a partir del pasado mes de febrero la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha comenzado a aplicar a los tránsitos una sobretasa fija de 10.000 dólares y una variable de entre el 1 y el 10 % del peaje de forma variable, dependiendo esta última del nivel del lago Gatún, que es la principal fuente de alimentación de la vía marítima. No existe un común acuerdo sobre estas subidas y algunos navieros han mostrado su desacuerdo de forma oficial. Además de esta medida se establecerá una reducción de tránsitos, concretamente de 32 a 27 diarios.

¹² «La peor sequía en Panamá amenaza el futuro del canal». *The New York Times*. Disponible en <https://www.nytimes.com/es/2019/05/17/espanol/america-latina/canal-de-panama-sequia>.

¹³ Estas decisiones fueron comunicadas oficialmente según la agencia EFE este 6 de febrero, por el administrador del Canal de Panamá, Ricaurte Vásques y declaró que las navieras entienden este plus económico como un plan que pretende luchar activamente contra la escasez de agua.



Figura 3. El buque COSCO Development, con capacidad para transportar hasta 13.435 contenedores, transita la esclusa de Agua Clara a través de la ampliación del canal, en la vertiente atlántica. Fuente: Panamá, EFE.

Las autoridades del canal de Panamá, vía por la cual pasa un 6 % del comercio mundial, mantienen que las reservas de agua están escaseando de forma constante últimamente debido al cambio climático. Según declaraciones del vicepresidente de Ambiente y Agua de la Autoridad del Canal, Carlos Vargas, afirmó que el lago Gatún, uno de los lagos artificiales más grandes del mundo con 436 kilómetros cuadrados tenía un nivel deficitario de 1,4 metros y el otro lago más pequeño que también abastece a la vía, el Alajuela, de 2,2 metros en relación con el nivel que debían reflejar para estas fechas. Lo preocupante es que estos descensos se están observando de forma creciente¹⁴.

Ante esta situación, a los barcos se les restringe el calado con el objetivo de ajustarse al nivel del agua disponible. Los principales clientes, procedentes de China y Estados Unidos, deberán pasar con menos carga, lo que se traduce en menores ingresos para Panamá. El canal calcula que las restricciones de calado de este año le provocarán unas pérdidas de 15 millones de dólares al implicar menores cargas y menores peajes por cruzar las esclusas.

Un efecto colateral de estas sequías atañe a las pequeñas comunidades indígenas que viven dispersas a orillas de los afluentes que nutren al Gatún. Estas comunidades viven

¹⁴ Disponible en <https://www.eleconomista.net/economia/Sequia-impacta-Canal-de-Panama-temor-por-cambio-climatico-20190430-0015.html>.

parcialmente del turismo y la bajada de caudal impide que puedan atracar fácilmente las lanchas a motor con turistas.

Navegación por el Polo Norte ¿buena o mala noticia?

Actualmente, uno de los temas más debatidos en todos los foros internacionales es el del calentamiento global, muy especialmente en el Polo Norte. De forma objetiva este hecho en sí mismo es negativo y, por ello, se está luchando con todos los medios posibles por aminorarlo. No obstante, se está produciendo un fenómeno que se podría considerar como positivo, y es la navegabilidad por las nuevas rutas marítimas que serán más cortas y seguras. Este proceso permitiría conectar los países ribereños de los océanos Atlántico y Pacífico con el este de Asia a través de las aguas del océano Ártico, recorriendo toda la costa norte de Rusia. Actualmente, ya se ha podido navegar por esas gélidas aguas incluso en invierno sin necesidad de rompehielos, tanto por el norte de Canadá como por el norte de Rusia.

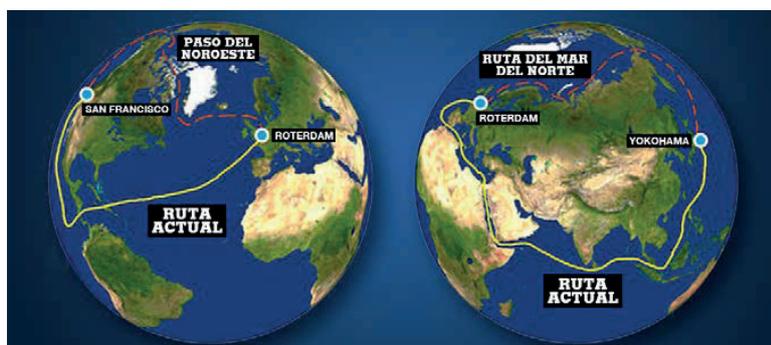


Figura 4. Comparativa de las dos derrotas de los barcos. Las amarillas son las actuales y las rojas las que se podrían utilizar en un futuro próximo, con un enorme ahorro económico.

Cabe destacar que la denominada ruta del norte permitirá en un futuro muy cercano iniciar un nuevo orden en el comercio marítimo a escala global, ya que las tradicionales rutas como el océano Atlántico o el océano Pacífico se verían superadas por la rentabilidad y seguridad del paso del noroeste. La primera vez que ambas fueron navegables simultáneamente fue en 2008 y 10 años después, un gasero que transportaba GNL, el Eduard Toll, realizó el tránsito desde la terminal gasera rusa de Sambeta, en la península de Yamal, hasta el puerto francés de Montoir por la ruta Ártica en pleno invierno y de forma autónoma, sin el apoyo de rompehielos.

A modo de ejemplo la ruta desde Róterdam, el puerto más importante de Europa, hasta Shanghái, que se podría considerar el homólogo de China, recorre actualmente unas 13.000 millas, que en kilómetros supondría algo más de 20.000. Si se utilizara la ruta del noroeste, esta distancia se reduciría a 8.450 millas (13.600 kilómetros), lo cual supondría una reducción en distancia y en costes de transporte. Desde el punto de vista económico, Mead Treadwell¹⁵ ha calculado que el coste estimado de transportar un contenedor en un barco entre Europa y las islas Aleutianas en Alaska sería de unos 500 dólares. Llevar el mismo contenedor entre Europa y el puerto de Yokohama a través del canal de Suez cuesta actualmente unos 1.500 dólares. En definitiva, menos tiempo, menos combustible, más rapidez a la hora de realizar encargos, mayor número de fletes y un beneficio económico en general. Además, y casi lo más importante de esta ruta del noroeste es que evitaría atravesar aguas peligrosas repletas de piratas.

Esta situación que desde el punto de vista del transporte marítimo podría parecer muy positiva, sin embargo, no encuentra consensos. Por un lado, la República Popular China está creando doctrina al respecto y ha publicado un pequeño manual de tan solo 356 páginas con el objetivo de animar o estimular a su marina mercante a utilizar esta nueva ruta¹⁶ que, de hecho, viene utilizando desde hace varios años¹⁷. Por su parte, Canadá considera y reclama el paso a través del Ártico como parte de sus aguas territoriales, lo cual muchos países discuten alegando que se trata de una ruta marítima internacional. Curiosamente existen posiciones muy concienciadas medioambientalmente y consideran que el uso intensivo de estas rutas puede deteriorar más aún si cabe esta importante zona geográfica. Además, el incremento de tráfico aumentaría el riesgo de colisiones u otro tipo de accidentes marítimos con el correspondiente derrame de combustible, tal y como proclaman cinco de las mayores y más importantes navieras del mundo en el campo de los contenedores¹⁸. También han analizado ciertos problemas de viabilidad operativa debido a que no está garantizado por el momento que se pueda utilizar esta derrota en todas las épocas del año y en el caso de tener que utilizar rompehielos los costes se verían bastante elevados. Por tanto, estas

¹⁵ Mead Treadwell es el presidente de la Comisión de Investigación del Ártico de EE. UU., y este dato fue difundido en un informe de la cumbre de científicos del Ártico en Hanover, en marzo del 2007.

¹⁶ Mercantes chinos transitarán por el océano Ártico. Disponible en <https://www.voltairenet.org/article191392.html>.

¹⁷ YINING, Peng. «China cartón a new curse». *China Daily*. 20 de abril de 2016. Disponible en http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-04/20/content_24681471.htm.

¹⁸ Disponible en <http://elmercantil.com/2019/10/23/las-principales-navieras-de-contenedores-descartan-por-ahora-usar-la-ruta-del-artico/>.

cinco navieras que llegan a alcanzar aproximadamente el 64,5 % de la capacidad mundial de transporte de contenedores por vía marítima según datos aportados por Alphaliner¹⁹, descartan el uso de esta ruta por el momento.

Implicaciones logísticas al transporte marítimo causadas por el coronavirus

A lo largo de este análisis sobre la problemática del sector del transporte marítimo se ha podido ver que es un negocio bastante sufrido y a veces incluso incomprendido. Y ahora, cuando la situación parecía razonablemente controlada, de forma inesperada ha aparecido un nuevo factor que ha venido a golpear este importante medio de transporte: el coronavirus²⁰.



Figura 5. El control del coronavirus ha sido tratado de forma muy intensa en China, aunque todavía no se tiene una idea clara de su origen, creando un auténtico campo de cultivo para la especulación: Fuente. <http://www.srilankaguardian.org/2020/01/coronavirus-outbreak-misinformation.html>.

Esta situación está afectando a toda la logística mundial con consecuencias no suficientemente evaluadas. Aunque el fenómeno se ha extendido a escala internacional, la zona cero se ubicó en China, recordando tal vez el aforismo que dice: «Cuando China se resfría, el resto del mundo tose»²¹. Las cifras no engañan y son un buen indicador; concretamente es interesante recordar que, en el año 2003, durante la epidemia del

¹⁹ Es una prestigiosa consultora especializada en el transporte marítimo, que es usada por ejecutivos, brókeres, corredores, fletadores y todo tipo de profesional en este campo, también cuenta con potentes bases de datos sobre movimientos portuarios y previsiones de transporte, utilizando grandes instituciones financiera, bancos, etc. Disponible en www.alphaliner.com.

²⁰ Disponible en <https://www.revistachacra.com.ar/nota/32612-coronavirus-colapsan-los-puertos-de-china/>.

²¹ Disponible en <https://www.lavanguardia.com/.../473588180721/detras-de-la-mascara-del-covid-19.html>.

SARS²², la participación de China al crecimiento mundial era de alrededor de un 20 %, mientras que en estos momentos supera de forma notable el 35 %, por lo que muchos han llegado a denominarla la fábrica del planeta. Por ello, la crisis sanitaria ha derivado en una crisis económica, pudiendo escuchar titulares como: «La crisis sanitaria en China continúa dando golpes al comercio mundial». Y es totalmente cierto, las mercancías se están acumulando y los alimentos tales como la carne de vaca, los pollos o el cerdo congelado no pueden llegar a la población y se están acumulando en puertos chinos. La razón básica radica en la falta de mano de obra tanto de estibadores como de camioneros y almacenistas que, a su vez, se ve incrementado por las duras restricciones al transporte por carretera y que se deja notar de forma especial en los puertos de Tianjin y Ningbo.



Figura 6. En China se acumulan los contenedores sin que nadie los gestione y lo que es peor aún, los refrigerados con alimentos cárnicos son depositados en los exteriores sin poderse conectar a los correspondientes enchufes eléctricos, con los riesgos que esta situación acarrea.

Los medios se hacen eco del problema, leyéndose declaraciones como esta: «Se ha parado toda la logística en China, los puertos colapsaron y las navieras están descargando en puertos alternativos del sudeste asiático, lo que significa que el contenedor no llega en tiempo y forma a su destino y no habrá un pago»²³.

²² El síndrome respiratorio agudo grave (SRAS) (*Severe Acute Respiratory Syndrome*) es una enfermedad respiratoria viral causada por un tipo de coronavirus, denominado coronavirus asociado al SRAS (SRAS-CoV). La primera vez que se detectó el SRAS fue en Asia, concretamente en China principalmente en febrero de 2003, al igual que está sucediendo ahora la enfermedad se propagó rápidamente a más de dos docenas de países antes de que se pudiera contener el brote que se extendió por todo el mundo destacando Norteamérica, Europa, Asia o Suramérica. Disponible en <https://www.cdc.gov/sars/about/fs-sars-sp.htm>.

²³ Esta declaración fue realizada en una entrevista a la Radio Durazno, por uno de los más importantes el gerente del comercio frigorífico concretamente el BPU (NH Woods), Daniel De Mattos.

La Organización Mundial de la Salud declaraba a finales de enero el coronavirus como una emergencia pública sanitaria a nivel internacional. Esta situación implicaba todo un paquete de decisiones que tendrían importantes repercusiones en toda la actividad social y económica y lógicamente y de forma muy notable en el transporte marítimo, donde ya se está sintiendo²⁴.

Wuhan, ciudad donde parece que se originó el COVID-19, se encuentra en el interior de China, a 830 kilómetros de Shanghái. Sin embargo, es uno de los centros logísticos más importante del país. Concretamente el puerto de Yangluo, en el río Yangtzé, mueve 1,5 millones de TEU al año y en Hubei se encuentran las instalaciones más importantes de automoción como las de Nissan, Renault, Ford, PSA y Honda, entre otras muchas. En esta zona también operan empresas muy importantes y conocidas a nivel mundial como Microsoft, IKEA o SAP, además de empresas farmacéuticas, de investigación y de equipos médicos.

Las mercancías en tiempos de normalidad llegaban a Wuhan como a cualquier otro centro logístico, es decir, por carretera, ferrocarril y puertos marítimos, desde donde se derivaban a Shanghái. Pero esta crisis lo ha cambiado todo de forma muy radical debido a la falta de estibadores y conductores locales, creando el amontonamiento de los contenedores en los muelles de forma poco apropiada.

Este caos pudo iniciarse cuando más de cinco millones de habitantes de la ciudad de Wuhan abandonaron sus residencias para celebrar con sus familiares el Año Nuevo chino, lo cual se podría traducir en que hubo cinco millones de potenciales transmisores de la enfermedad, expandiéndose hasta Shanghái o Pekín.

Esta crisis, que inicialmente se presentó como una simple gripe pasajera, está llevando a una situación muy complicada a pequeñas y grandes empresas, fábricas, puertos y, cómo no, al tráfico marítimo.

Los precios de los fletes marítimos suelen de forma general bajar tras el Año Nuevo chino, pero la caída en esta ocasión parece ser que será más pronunciada debido a que los operadores intentarán acaparar el mayor número de mercancías posible.

²⁴ Disponible en <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/como-esta-afectando-el-coronavirus-al-transporte-maritimo/>.

Escasez de contenedores

Otro problema no menos importante que está apareciendo es la escasez de contenedores²⁵. Los contenedores que están llegando a China y que deberían regresar, preferentemente llenos o vacíos en el peor de los casos, no lo están haciendo por la mencionada escasez de mano de obra. Esto está obligando a las navieras a reconfigurar las rutas y seleccionar de forma meticulosa los puertos donde se ha de descargar, por lo que los contenedores están siendo desviados a otros destinos de la China continental y Hong Kong. Dentro de la complejidad de este escenario, es importante tener en cuenta otro factor muy negativo y es que, al no recoger los contenedores refrigerados, ya no hay más enchufes disponibles en los almacenes para conectar los pocos cargamentos que están llegando. Esta situación se ve agravada por la falta de energía eléctrica en los principales puertos chinos. La suma de todos estos factores está obligando a elevar el coste de forma notable e imponer recargos a los fletes. Se ha llegado a afirmar que, si esta situación se mantiene en el tiempo, en el mes de abril se podría empezar a notar la falta de contenedores a nivel mundial²⁶.

El crucero ¿placer o sufrimiento?

Siempre que se habla de un crucero, todo el mundo lo relaciona con placer, hasta la llegada de COVID-19, que lo ha cambiado todo de forma radical. Han sido varios los barcos de lujo que se han visto sometidos a estrictas cuarentenas. Uno de los barcos que ha sufrido esta dura experiencia ha sido el impresionante Grand Princess, que con 2.500 persona a bordo y las paradisíacas aguas de Hawái y la costa mexicana en su ruta, se convirtió en un auténtico reservorio de virus. La primera noticia que tuvieron fue que tenían 21 personas con diagnóstico de coronavirus a bordo y a partir de ese momento quedaron retenidos frente al puerto de San Francisco. El placer se tornó entonces en sufrimiento. Los empleados vestidos con trajes protectores, gafas y mascarillas llevaban las bandejas a los camarotes, habitáculos de los cuales no se les permitía salir. Las autoridades sanitarias se negaron a subir a bordo para conocer la situación de primera mano y entregaron los análisis de COVID-19 lanzándolos desde un helicóptero, lo que fomentó la situación de alarma y pánico reinante a bordo.

²⁵ Disponible en <https://www.msn.com/es-cl/dinero/noticias/escasez-de-contenedores-es-el-nuevo-riesgo>.

²⁶ Disponible en <https://www.emol.com/noticias/Economia/2020/02/13/9765>.

Desgraciadamente, este no ha sido el único barco de la prestigiosa compañía naviera Princess Cruises en sufrir los estragos del virus. Con un mes de diferencia, el Diamond Princess fue paralizado frente a la costa de Japón, cerca del puerto de Yokohama, debido a que una decena de personas presentaron los síntomas correspondientes al COVID-19. Así permanecieron durante dos terribles semanas.

Según muchos expertos la actuación en este barco entrará en los manuales de epidemiología como lo que no hay que hacer para contener un virus. Concretamente, tres científicos pertenecientes a la prestigiosa Universidad de Umea, en Suecia, especializada en materia nuclear, biológica y química, investigaron el proceso de la cuarentena del mencionado crucero Diamond Princess y llegaron a la triste conclusión de que las medidas tomadas en ese barco, lejos de ser las más apropiadas, fueron totalmente contraproducentes. Llegaron incluso a afirmar que la tasa de infección a bordo del barco fue aproximadamente cuatro veces mayor de la que se estaba dando en ese mismo periodo de tiempo en las áreas más infectadas de China.

Este informe deja muy claro que las decisiones tomadas en este buque, lejos de aminorar el problema, lograron ampliar una enfermedad de rápida transmisión. Según estos investigadores, si se hubiera desembarcado a todo el personal al comienzo del brote, se hubieran disminuido gran parte de los contagios. Se estimó que tan solo hubieran sido 70 los afectados, pero desgraciadamente el resultado final fue muy distinto: el número de infectados superó la desorbitada cifra de los 700 y murieron a bordo cinco pasajeros.

Otro problema añadido a esta ya intrincada situación radica en la prohibición de entrar en la mayor parte de los puertos del mundo²⁷. EE. UU. prohíbe el desembarco a personas procedente de algunos países determinados como China continental, Hong Kong, Macao, Irán, Corea del Sur, Italia o España²⁸. A su vez España también ha ordenado el cierre de todos los puertos en cumplimiento a lo ordenado por un consejo de ministros²⁹. En otros países, como México, se han formado protestas por parte de algunos de sus ciudadanos por la entrada de cruceros con pasajeros supuestamente contaminados con el Coronavirus³⁰. Aunque se podrían referenciar muchos otros casos, estos ejemplos ofrecen una idea de la complicada situación de estos barcos para diseñar

²⁷ Disponible en <https://www.bernama.com/es/otras.php?id=1819808>.

²⁸ Disponible en <https://www.voanoticias.com/a/5315327.htm>.

²⁹ Disponible en <https://www.elconfidencial.com/empresas/2020-03-12/fomento-prohibe-cruceros-todo-el>.

³⁰ Disponible en <https://es-us.finanzas.yahoo.com/noticias/protestan-llegada-crucero-caso-covid>.

sus viajes. Por otra parte, la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros ha anunciado nuevas medidas para garantizar que el COVID-19 no se propague en este tipo de barcos turísticos, incluyendo el sometimiento de todos los pasajeros a reconocimientos médicos antes de embarcar³¹. Debido a estos y muchos otros factores, las grandes navieras del sector están reprogramando los puertos a visitar³², aunque por el momento no se contempla la restricción de sus viajes. Sin embargo, es de suponer que este tipo de ocio que se encontraba en pleno auge se parará durante algún tiempo, provocando un impacto que está aún por conocer.



Figura 7. Crucero amarrado en puerto.

Fuente: https://www.elconfidencial.com/mundo/2020-03-08/coronavirus-crucero-covid-19-turismo_

Conclusiones

El transporte marítimo se ve acechado por una serie de cambios que van desde la implantación de normativas medioambientales, al cambio climático, pasando por la irrupción de pandemias globales. Las nuevas regulaciones están obligando a realizar complejas modificaciones en el transporte marítimo. Ello está repercutiendo seriamente desde el punto de vista financiero en algunas navieras, obligando incluso al desguace de pequeños buques que no serían rentables tras la adaptación a las nuevas medidas.

La nueva normativa relativa a la reducción de las emisiones de azufre obligará inicialmente a instalar depuradoras y posteriormente a cambiar los sistemas propulsores, lo cual significa el avance hacia el uso de un combustible menos contaminante como el LGH.

³¹ Disponible en <https://www.efe.com/efe/espana/sociedad/organizacion-internacional-refuerza-la>.

³² Disponible en <https://www.msccruceros.es/.../Noticias/Cambios-itinerario-Covid-19.aspx>.

El cambio climático está afectando seriamente al canal de Panamá dados los largos periodos de sequía, lo que implica una reducción del número de barcos y una disminución de los calados, que se traduce en una menor carga por barco. Todo ello, sumado a la notable subida de los peajes, disminuye la competitividad del transporte por dicha ruta. La navegación por las nuevas rutas del Ártico implica unos enormes ahorros económicos y una mejora en la seguridad ante la piratería, pero las principales navieras han renunciado por ahora a utilizarlas por razones ambientales.

El COVID-19 ha entrado de forma muy agresiva en el transporte marítimo, debido a que China es uno de los países que más importa y exporta del mundo. Al paralizarse su actividad normal, el transporte se ha resentido de forma notable, con repercusiones tan inesperadas como la falta de contenedores.

Los cruceros también se han visto perjudicados por el coronavirus. Los costes derivados de los días atracados, la mala prensa por los problemas de contagios y la desconfianza en este idílico modelo turístico crean una incertidumbre en la industria que solo el tiempo dirá cómo se resuelve.

*Bartolomé Cánovas Sánchez**

Capitán de navío

Máster en Paz, Seguridad y Conflictos Internacionales