


Nuria Lacaci

secretaria general de ACE (Asociación de cargadores de España)

El impacto de la crisis del Mar Rojo en el transporte

A día de hoy los puertos están trabajando con cierta normalidad, asumiendo la demora en la llegada de los buques y la irregularidad en la fecha de las escalas. No obstante, de prolongarse el conflicto, podría haber problemas de congestión.

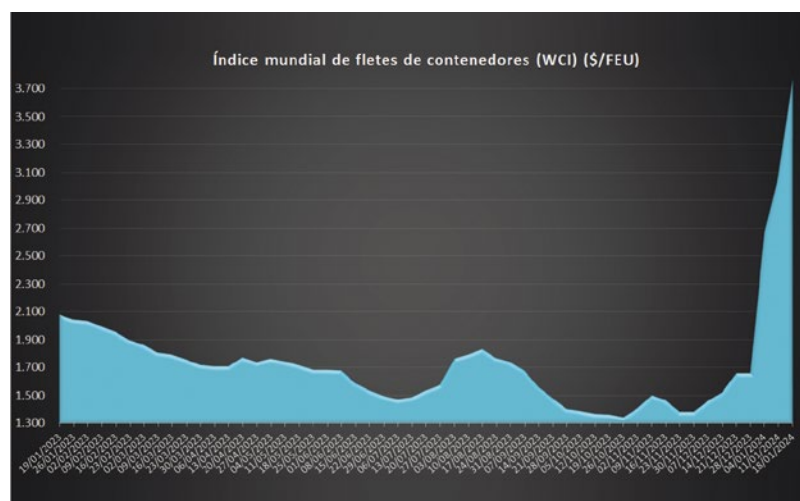
La región del Mar Rojo, de importancia estratégica en el comercio internacional, está siendo sacudida por un conflicto bélico que, según todo parece indicar, no tendrá una rápida resolución. Para evitar la zona del conflicto, las navieras se están desviando por el cabo de Buena Esperanza, en un recorrido que añade más 10.000 km, y entre 10 y 20 días navegación.

Esta situación está afectando a las operaciones de *import-export* y generando toda una serie de desafíos logísticos y económicos.

A día de hoy los puertos están trabajando con cierta normalidad, asumiendo la demora en la llegada de los buques y la irregularidad en la fecha de las escalas. No obstante, de prolongarse el conflicto, podría haber problemas de congestión, ya que, para reducir los tiempos, que se ven alargados por la nueva ruta, los puertos del Mediterráneo Occidental, Algeciras, Valencia y Barcelona, están siendo utilizados por las navieras como puertos de transbordo para enviar mercancías a través de *feeders* a los puertos del Mediterráneo Oriental, en Italia y Grecia.

La demora en la llegada de los contenedores que vienen de Asia ya está provocando falta de equipos para exportaciones a LATAM y Sur de EE.UU., y los fletes a esos destinos están aumentando. Además, estamos en la campaña del año nuevo chino, lo que complica todavía más la situación.

Por otra parte, el 1 de enero, el mercado marítimo se incorporó al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión



(ETS) y paga por sus emisiones de CO₂. Puesto que las emisiones se incrementan exponencialmente a medida que se eleva la velocidad, las navieras deben hacer el mejor balance entre la necesidad de abastecimiento y el control de sus emisiones.

Unos fletes que se han triplicado, un coste de combustible muy superior, recargos por guerra, recargos por falta de equipos, recargos por ETS, elevadas primas de seguros, todo ello hace que el precio del transporte marítimo se haya disparado. Las navieras están sacando rédito a la situación, engordando unos fletes que habían descendido a niveles prepandemia y priorizando cargas spot para ganar en rentabilidad.

Ante la imprevisibilidad de la situación en el Mar Rojo, las empresas se ven obligadas a adaptar sus estrategias, reconsiderando la selección de rutas y modos

de transporte para minimizar los riesgos y asegurar la entrega oportuna de mercancías. Los cargadores están adelantando sus aprovisionamientos y expediciones y trasladando la mercancía, cuando es posible, a otros modos de transporte.

Para algunas mercancías y rutas existe una alternativa terrestre o aérea al transporte marítimo, pero, estas alternativas, penalizan, no sólo económicamente - el flete aéreo se incrementó un 91% en la ruta Asia-Europa en la última semana -, sino también medioambientalmente, ya que se trata de modos de transporte más contaminantes.

En consecuencia, resulta vital la colaboración internacional y el diálogo diplomático para encontrar soluciones que promuevan la estabilidad en la región y garanticen la seguridad de las rutas de transporte marítimo. ■