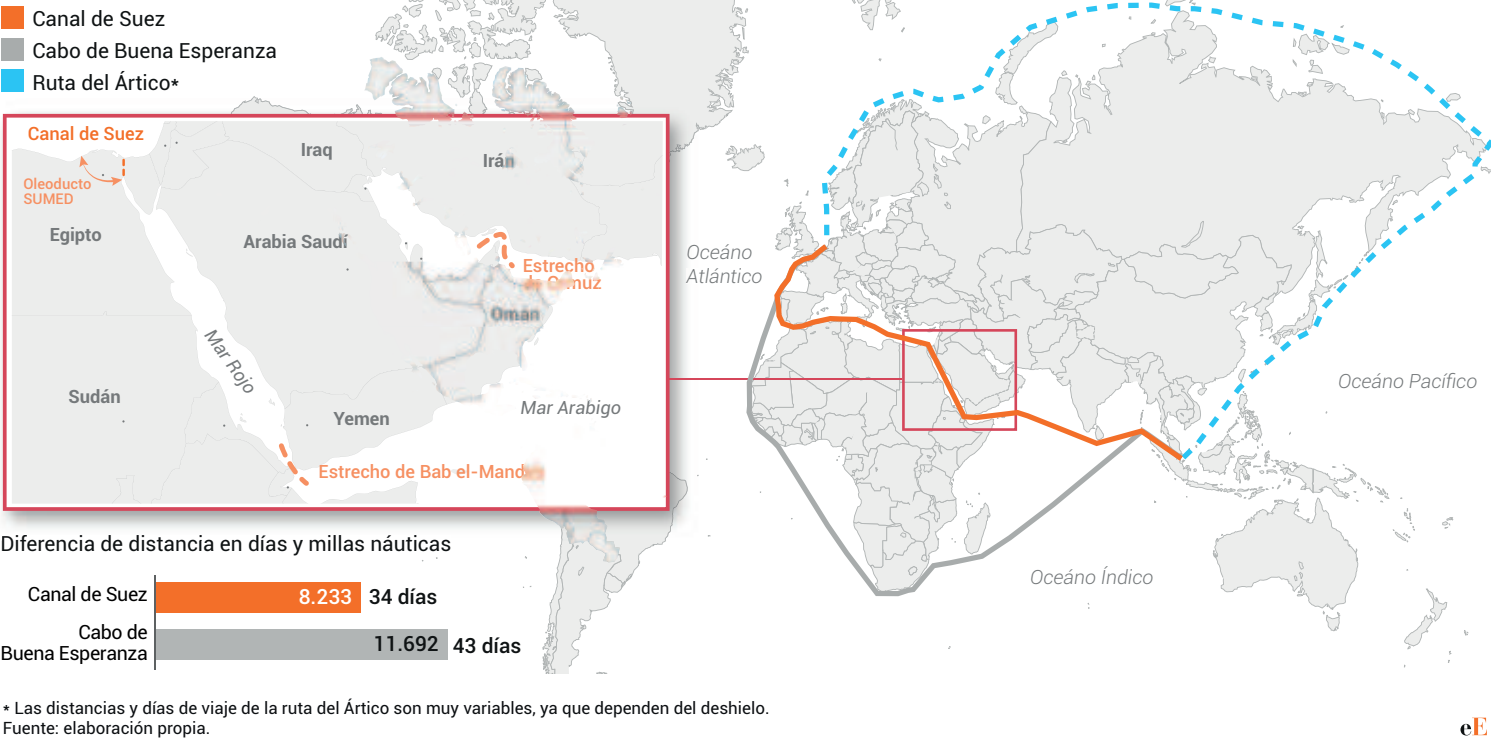




La tensión en el Mar Rojo puede colapsar una ruta comercial clave

Rutas alternativas al canal de Suez entre Singapur y Róterdam



El cierre de Bab el-Mandeb y su efecto en Suez amenazan el 12% del comercio global

El tráfico entre Europa y Asia sería el más perjudicado por el nuevo bloqueo

V. Nieves / M. Becedas MADRID.

Éramos pocos y... si el comercio internacional se encontraba ya en un momento complejo por el aumento del proteccionismo, los diferentes conflictos internacionales y, más recientemente, la tensión y cierre parcial del estrecho de Ormuz (lleva meses acaparando toda la atención de los mercados y economía), ahora irrumpe otro frente, otro posible gran cuello de botella de la economía mundial que se encuentra unos 2.058 kilómetros más al oeste. Los hutíes (grupo rebelde de Yemen patrocinado por Irán) han avanzado tomando posiciones en torno al estrecho de Bab el-Mandeb, otra importante arteria comercial que ya sufrió disrupciones hace tres años. El potencial bloqueo de este corredor marítimo prácticamente paralelo a Ormuz (ambos son los costados en el mapa de la península arábiga) amenaza con un doble estrangulamiento que pinta peores perspectivas aún para el comercio global y el suministro energético, especialmente de petróleo. El cierto completo de este estrecho asfixiaría al Canal de Suez por donde transita el 12% del comercio global. En las últimas horas, los hutíes, que ya atacaron barcos en el Mar Rojo tras estallar el conflicto de Gaza en 2023, han avanzado hasta la estratégica isla de Perim, situada en mitad del citado estrecho de Bab el-

Mandeb, después de hacerse también con el puerto yemení de Moca y otras posiciones de la costa del mar Rojo. Desde la agencia Reuters confirmaban este viernes la llegada de los combatientes a Perim tras la retirada de las fuerzas gubernamentales, después de que la ofensiva hutí hubiese alcanzado también Dhubbab y las islas Hanish. El movimiento tiene una importancia que trasciende con mucho la guerra civil yemení, y es que Bab el-Mandeb es la puerta meridional del mar Rojo y, por tanto, el paso obligado para prácticamente todo el tráfico marítimo que quiere conectar Asia y Oriente Medio con Europa a través del canal de Suez (la puerta de Egipto al Mediterráneo). La Organización Marítima Internacional (OMI) lo define como parte de “una de las rutas marítimas más importantes para el comercio mundial”. La geografía explica el problema. Bab el-Mandeb (unos 32 kilómetros de anchura) separa Yemen de Yibuti y Eritrea y conecta el golfo de Adén y el océano Índico con el mar Rojo, que desemboca al norte en Suez. No existe una ruta corta alternativa, de modo que habría que rodear África entera por el sur (y no sería la primera vez que hay que sumar millas, gasto de combustible y días de expedición). Un portacontenedores, un petrolero o un buque de productos refinados que quiera evitar el estrecho debe abandonar

¿Qué capacidad de bloqueo tienen los hutíes?

Sobre las posibilidades reales de los hutíes de inutilizar el corredor marítimo que conduce hacia el Canal de Suez, desde el ‘think tank’ Atlantic Council señalan la existencia de precedentes que no permiten minusvalorar el poder de estos guerrilleros. “Han demostrado su capacidad para interrumpir el tráfico marítimo a través del estrecho de Bab el-Mandeb mediante armas que pueden producirse en el país o adquirirse a través de sus diversas cadenas de suministro”. En particular, los expertos del laboratorio de ideas señalan la capacidad de los hutíes para construir sus propios drones y misiles balísticos de corto alcance.

el camino hacia Suez, bajar por toda la costa oriental africana, rodear el cabo de Buena Esperanza y remontar después el Atlántico. Cerrar Bab el-Mandeb equivale en la práctica a inutilizar Suez para buena parte del comercio entre Asia y Europa. La ONU calcula que

el canal de Suez canaliza alrededor del 10%-12% del comercio marítimo mundial medido en volumen y aproximadamente el 22% del tráfico mundial de contenedores. La experiencia reciente demuestra además el coste de ese rodeo añade alrededor de diez días o más a muchos trayectos y disparó los costes de transporte. De hecho, parte de la fortísima subida del precio del petróleo en los últimos días (el crudo ha saltado desde los 99 hasta los 110 dólares por momentos) se debe a este conflicto. Los economistas de ING explican en un informe ad hoc que “la infraestructura energética saudí y las exportaciones de petróleo crudo desde el Mar Rojo corren un riesgo cada vez mayor, ya que los hutíes en Yemen tienen a Arabia Saudí como objetivo. Tras la toma del puerto de Moca, en Yemen, por parte de los hutíes, los recientes acontecimientos aumentan la amenaza para la navegación en el estrecho de Bab el-Mandeb”, señalaban en una nota a la que ha tenido acceso *elEconomista.es*. “La reciente entrada de los hutíes en el teatro de operaciones ha complicado aún más la situación, ya que las interrupciones en el tráfico marítimo se han extendido a la salida sur del Mar Rojo: el estrecho yemení de Bab el-Mandeb. Arabia Saudí había logrado redirigir la mayor parte del petróleo que habría exporta-

do a través del estrecho de Ormuz utilizando el oleoducto Este-Oeste y esta ruta, pero el tráfico por el estrecho de Bab el-Mandeb se ha reducido en aproximadamente un tercio desde que comenzaron los ataques en agosto. Estamos rebajando nuestras previsiones sobre las exportaciones de petróleo saudí y el crecimiento en nuestra proyección de referencia de septiembre para reflejar la interrupción prevista”, se pronuncia Azad Zangana, analista de Oxford Economics. Como subraya Allison Minor, estratega experta en geopolítica del *think tank* Atlantic Council, Arabia Saudí exporta actualmente aproximadamente cuatro millones de barriles de petróleo al día desde el puerto de Yanbu, en el Mar Rojo, un 400% más que antes de la guerra con Irán. “El estrecho de Bab el-Mandeb se ha convertido en una alternativa muy necesaria al estrecho de Ormuz para el flujo mundial de petróleo”, asevera. Las cifras constatan que la amenaza es particularmente delicada para el petróleo. Los últimos datos estructurales disponibles de la Administración de Información Ener-

Por la zona ahora amenazada transitan 9,3 millones de barriles de crudo al día

gética de EEUU (EIA) muestran que por Bab el-Mandeb circulaban 9,3 millones de barriles diarios de crudo, condensados y productos petrolíferos (España consume alrededor de 1,4 millones de barriles cada día), antes de que los ataques hutíes obligasen a desviar buena parte de los barcos. De ese volumen, unos 4,7 millones correspondían a crudo y condensados y otros 4,6 millones a productos refinados. La preocupación se multiplica porque el mercado llega a esta nueva amenaza con Ormuz ya gravemente deteriorado y con las reservas de crudo y destilados (como el diésel) realmente tocadas. El tráfico por el estrecho que conecta el golfo Pérsico con el océano Índico se ha desplomado durante la guerra entre EEUU e Irán. Este jueves, la agencia Reuters contabilizaba apenas siete tránsitos frente a unos 125 diarios antes del conflicto. En circunstancias normales, Ormuz mueve aproximadamente una quinta parte de los líquidos petrolíferos consumidos en el mundo (20,7 millones de barriles diarios en 2024 y 20,9 millones). Resulta curioso cuando menos que precisamente para escapar del atasco del golfo, Arabia Saudí ha utilizado en mayor medida sus oleoductos hacia la costa occidental y sus terminales del mar Rojo. El avance hutí amenaza ahora la salida alternativa que debía aliviar el primer estrangulamiento.