



Varios hombres en apoyo a los rebeldes hutíes hacen un saludo m ilitar mientras pisan banderas de Estados Unidos e Israel en el campus universitario de Saná. MOHAMMED HUWAIS / AFP

El doble golpe que estrangula el suministro energético global

● El bloqueo hutí ahoga la alternativa saudí a Ormuz para la exportación de hidrocarburos a través del mar Rojo ● La cifra de barriles exportados podría descender drásticamente si persiste la amenaza en los Estrechos

«Si no podemos vender petróleo, nadie lo venderá. Si nuestra seguridad no está garantizada, ninguna infraestructura en la región estará a salvo», ha advertido el negociador iraní, Mohammad Bagher Qalibaf. Las conversaciones para un fin permanente a la guerra entre EEUU e Irán han colapsado, mientras continúan los choques bélicos en el Estrecho de Ormuz, que vuelven a salpicar a varios países del Golfo.

La arteria marítima por la que navegaba a diario el 20% del comercio energético mundial antes de la guerra no ha logrado recuperar la norma-



LARA VILLALÓN

lidad durante la tregua, y se ha convertido en el escenario de la nueva escalada de tensiones, con una caída drástica de los cruces diarios. De modo que los países de la región se han visto obligados a reconfigurar el mapa energético. Al menos siete proyectos de oleoductos pa-

ra redirigir el suministro de crudo hacia puertos del mar Rojo, el Canal de Suez y el Golfo de Omán están en construcción o en fase de estudio, mientras que otras iniciativas buscan potenciar oleoductos hacia el Mediterráneo a través de Siria e Irak. El mar Rojo ya era una vía vital para la exportación de cerca del 12% del comercio energético mundial, pero su importancia se ha disparado con la guerra.

El mayor vendedor de petróleo de la región, Arabia Saudí, parecía haber encontrado una alternativa viable, potenciando la exportación a través de oleoductos hacia su puerto de Yanbu, en el mar Rojo. Desde que Irán impulsó un bloqueo en Ormuz, Riad ha desviado el 60% de sus exportaciones de petróleo a este puerto en el mar Rojo, cuatro millones de barriles al día, más de cuatro veces más que los 900.000 de los niveles preguerra. Gran parte de este crudo llega al mercado tras cruzar el Estrecho de Bab el Mandeb, frente a la costa de Yemen y cerca del territorio controlado por los hutíes,

una milicia respaldada por Irán. Una porción mucho menor de las exportaciones se dirigen hacia el norte para el Mediterráneo, a través de un oleoducto que cruza Egipto o el Canal de Suez. Riad ha anunciado un ambicioso plan para expandir hasta los nueve millones de barriles diarios sus exportaciones a través del mar Rojo, pero la ruta que debía sortear el cerco de Ormuz se ha transformado en un objetivo en medio del fuego cruzado con los hutíes.

En represalia por los ataques aéreos del Reino del Desierto contra el aeropuerto internacional de Saná, controlado por el grupo rebelde, los hutíes anunciaron el lunes un bloqueo marítimo contra todas las embarcaciones saudíes, una medida que pone en peligro esta segunda vía de suministro energético global. La milicia envió un correo a los armadores internacionales, advirtiendo que «podrían ser atacados en cualquier lugar dentro de su alcance operativo» si deciden «cargar o descargar mercancías en cualquier puerto saudí».

Las amenazas se materializaron ayer con ataques contra dos petroeros saudíes «por violar el bloqueo», según anunció la milicia. La empresa de monitoreo marítimo británica UMKTO reportó el ataque de uno de los buques a 110 kilómetros de la ciudad costera saudí de Al Shuqaiq.

El presidente estadounidense, Donald Trump, culpó a Irán de la escala-



da del grupo yemení y amenazó con atacar al país persa si continúan con el bloqueo contra Arabia Saudí. «Que esta verdad sirva para dejar claro que, si vuelven a hacer esto, Estados Unidos responsabilizará a Irán, ya que los hutíes son un instrumento o representantes de Irán, por lo que se infligirá un castigo militar severo a Irán y por supuesto, a los propios hutíes», advirtió en sus redes. Estados Unidos atacó anteriormente al grupo rebelde en el marco de la guerra en la Franja de Gaza, cuando los hutíes anunciaron un bloqueo marítimo en el mar

Trump amenaza con ataques a Irán si persiste el desafío hutí

El Canal de Suez gana peso por la crisis pero tiene contraindicaciones

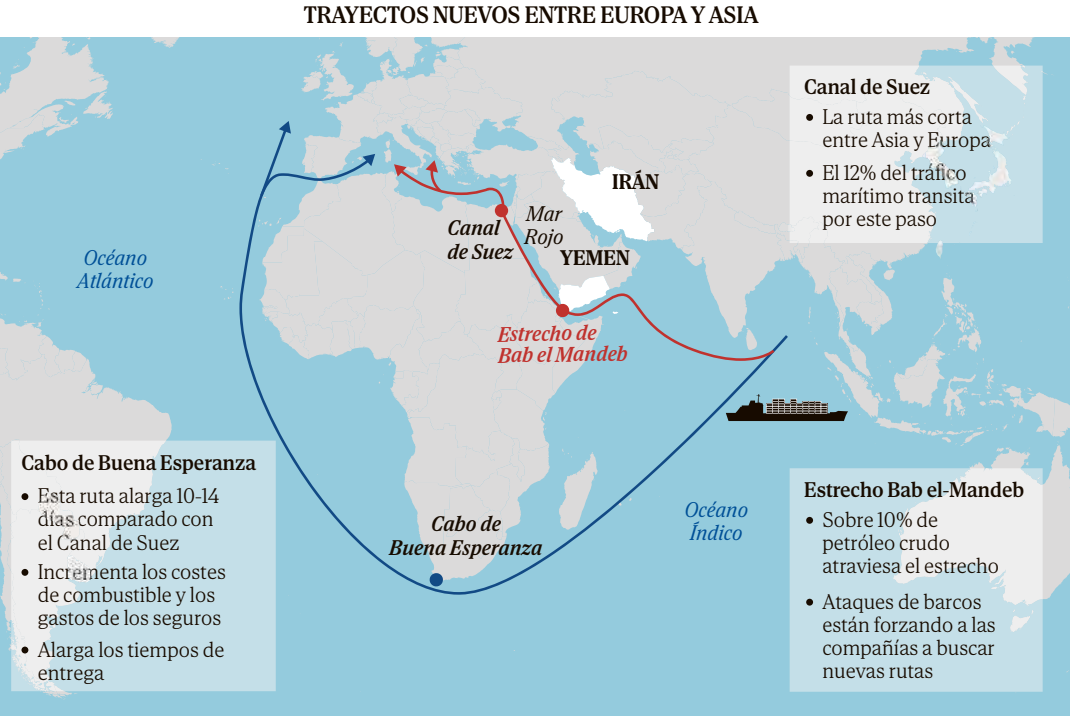
Rojo en respuesta a la ofensiva israelí en el enclave palestino.

«Varios buques cisterna, tras cargar en el puerto saudí de Yanbu, en el mar Rojo, han cambiado de rumbo hacia el Canal de Suez en lugar de navegar hacia el sur, mientras que otros mantienen sus posiciones a la espera de instrucciones», señaló UMKTO. Desde el lunes, al menos siete buques se han dirigido hacia el Canal de Suez. Por otro lado, unos 50 buques que se encuentran en el mar Rojo han anunciado que cuentan con guardias armados a bordo para disuadir al grupo rebelde, según informó MarineTraffic.

La caída del tránsito por esta vía marítima ya se ha empezado a notar, de unos 20-30 cruces diarios a 10 o menos, según cifras del grupo marítimo Kpler. El desafío lanzado por los hutíes amenaza la única ruta alternativa viable que ha mantenido el flujo de petróleo de Oriente Próximo tras el bloqueo en Ormuz, lo que supone una segunda sacudida en los mercados globales. El grupo Kpler calcula que, en el caso de hacerse efectivo el bloqueo total contra las exportaciones saudíes, se retiraría del mercado el 4% del petróleo, una cifra que se sumaría a las pérdidas en Ormuz.

El cerco en el mar Rojo afectará principalmente a los mercados asiáticos, con gigantes como China, Japón, India o Corea del Sur, que compran el 80% del crudo saudí que sale por esta vía marítima. «Si el mar Rojo se bloqueara, estamos considerando rutas a través del Canal de Suez, entre otras opciones», ha declarado el director general de Industria coreano, Yang Ki-Wook. Si la escalada se recrudece, también podría afectar a los mercados europeos, ya que Arabia Saudí es un importante proveedor de gasóleo.

Para evitar el paso de Bab el Mandeb, dominado por los hutíes, los países tienen una última baza con la exportación hacia el norte, a través del Canal de Suez y luego hacia el Medi-



FUENTE: Anadolu Agency y agencias.

J. AGUIRRE, ISABEL G. / **EL MUNDO**

terráneo. Para exportar hacia países asiáticos, los petroleros tienen que cruzar el Mediterráneo y circunvalar toda África, triplicando el tiempo de navegación hasta unos 60 días y disparando el coste de transporte.

A ello se le añade el reto de las limitaciones físicas del Canal de Suez, ya que los grandes petroleros no pueden transitar por esta vía marítima debido a su poca profundidad. Primero tienen que descargar parte de los barriles en el oleoducto de Sumed para enviarlos hacia el Mediterráneo y luego volver a cargar el crudo cerca de Alejandría para poder continuar con el transporte. Por último, la exportación tendría un coste extra de unos 500.000 dólares en peajes por transitar por Suez, debido a la autoridad que Egipto tiene sobre el canal.

Ante todo ello, la cifra de barriles exportados podría descender drásticamente, ya que el Canal de Suez es demasiado estrecho para que lo atra-

COMERCIO INTERNACIONAL

EEUU ANUNCIA ARANCELES CONTRA 60 PAÍSES.

El Gobierno de Donald Trump ha anunciado la imposición de aranceles a 60 países, enmarcando la medida en un castigo para aquellas economías que no hayan prohibido los bienes producidos con trabajo forzado, si bien viene a reemplazar al arancel global temporal del 10% impuesto por su administración durante 150 días, que expira esta medianoche. La medida «corregirá lo que constituye una violación de los Derechos Humanos y una práctica comercial de distorsión, para mejorar el bienestar de los trabajadores en todo el mundo», según explica la Casa Blanca.

PAÍSES AFECTADOS.

En la lista del 10% de aranceles se encuentran países como Argentina, Bangladesh, Camboya, Canadá, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Jordania, Malasia, México, Pakistán o Sri Lanka. **P.R.S.**

viesen los petroleros convencionales –que transportan alrededor de dos millones de barriles–, por lo que se tendrían que usar buques más pequeños que transporten la mitad de crudo. «En estas circunstancias, el Canal de Suez no es rentable, por lo que no puede considerarse una alternativa viable», señaló el director general de Industria coreano Wook, uno de los primeros países que se ha pronunciado sobre esta crisis de alcance incierto.