

No debe ignorarse impacto del clima en cadenas de suministro

Logística. Alrededor de 80% del comercio mundial se transporta en algún momento en barcos, pero la sequía pone de manifiesto el peligro de que la infraestructura marítima cierre ante los riesgos ambientales

HELEN THOMAS
LONDRES

Después de semanas de un calor abrasador, fue posible dar un paseo por el lecho reseco del río Loira.

El bajo nivel de las aguas del Danubio obligó a los países del este de Europa a empezar a dragar para que las barcazas sigan circulando por la crítica vía fluvial. El Rin, en un cuello de botella clave, cayó por debajo de niveles que hacen que sea poco económica la operación de muchas embarcaciones. En cuanto a los desafíos que se avecinan, esto tal vez sea solo el calentamiento.

El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático tiene claro que los fenómenos meteorológicos extremos, como la sequía, las inundaciones o las fuertes tormentas, se volverán más frecuentes y más graves a medida que cambie el clima. Las implicaciones para la producción, fabricación y distribución de alimentos y bienes en todo el mundo son casi desconcertantes por su amplitud y complejidad.

La primera preocupación de las empresas puede ser cuáles de sus plantas, o las de sus proveedores, están expuestas a los riesgos cada vez mayores. Los gobiernos se centran en las amenazas al suministro de alimentos, pero la sequía de este año pone de manifiesto el peligro de que la propia infraestructura de transporte por agua del comercio mundial se seque o cierre a medida que se intensifica el cambio climático.

Los ejemplos abundan: la mayor parte de las exportaciones de cultivos de Argentina pasan por el río Paraná, donde el nivel del agua ha disminuido a lo largo de varios años, causando una disrupción en el manejo de la soya,

de la que el país es el tercer mayor exportador a escala global. Las inundaciones del año pasado en Malasia dañaron el puerto de Klang e interrumpieron el suministro de semiconductores avanzados fabricados en Taiwán, muchos de los cuales se empaquetan allí antes de enviarse a todo el mundo. El comercio en el Rin, el año

pasado también amenazado por el exceso de agua, está sufriendo la segunda sequía grave en cinco años. En 2018, la carga se detuvo, restando 0.4 puntos porcentuales al crecimiento económico de Alemania en el cuarto trimestre.

A pesar de esto, dice Mark van Koningsveld, profesor de puertos y vías navegables de la Universidad Tecnológica de Delft, "se le presta mucha más atención al impacto del transporte marítimo en el clima que al impacto del clima en el transporte marítimo".

Alrededor de 80 por ciento del comercio mundial se transporta en algún momento en barcos, y el comercio marítimo se triplicó en los 30 años hasta 2020. Los cambios, al margen del clima, hacen que el sistema sea más susceptible de sufrir alteraciones. Los buques son cada vez más grandes y más difíciles y costosos de rescatar cuando las cosas salen mal.

Tampoco hay una alternativa fácil cuando golpea la sequía. Un buque de navegación interior equivale a entre 100 y 150 camiones, por lo que la carretera o el ferrocarril no pueden asumir la carga. La respuesta habitual es el apoyo parcial de los buques o que se lleven a cabo más viajes con barcos más pequeños.

Esto no solo significa un círculo vicioso de emisiones, sobre todo porque el bajo nivel del

agua implica más resistencia y más combustible, también tiene efectos en términos de costos y congestión en las vías navegables y el sistema portuario. Además, no siempre funciona bien: a pesar de los mejores esfuerzos, los volúmenes totales de carga cayeron alrededor de 60 por ciento en el punto máximo de la sequía de 2018, de acuerdo con van Koningsveld.

El problema es que "el riesgo del clima está tan distribuido en todos los aspectos del sistema, que es difícil que entidades específicas tengan el incentivo para tratar de abordarlo", dice Austin Becker, de la Universidad de Rhode Island, que estudia el impacto del cambio climático en los 3 mil 800 puertos costeros del mundo. De forma más directa, un tercio de ellos se encuentra en lugares propensos a las tormentas tropicales, donde pequeños cambios en la intensidad promedio de los fenómenos pueden traducirse en grandes aumentos del tiempo de inactividad de los puertos.

De acuerdo con los expertos, es probable que la adaptación individual, como el trabajo del grupo químico alemán BASF para desarrollar barcazas que puedan manejar niveles de agua más bajos, alcance los límites de la viabilidad técnica o de costos, al tener en cuenta la escala del problema. En general, estos fenómenos meteorológicos suelen tratarse como emergencias aisladas, en

lugar de como parte de un problema sistémico que va empeorando. Esto crea lo que la oficina de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) llama un ciclo de catástrofe-respuesta-recuperación-repetición.

Lo mismo puede ocurrir en



Fecha 18.08.2022	Sección Negocios	Página 18-19
----------------------------	----------------------------	------------------------

el mundo empresarial, que ya se encuentra bajo presión para aislar las cadenas de suministro de las perturbaciones del tipo de la pandemia y revisarlas ante el creciente riesgo geopolítico. Pero los llamados a simplificar las cadenas de suministro pueden concentrar el riesgo climático. La resiliencia puede ir en detrimento de la eficiencia mediante el do-

ble abastecimiento, la diversidad geográfica y el aumento de los inventarios y exigir la inversión en activos a prueba de desastres. Eso es mejor que “retrasar y pagar”, dice Patrick Verkooijen, director del Global Center on Adaptation (Centro Global de Adaptación), que argumenta que el gasto en resiliencia climática es rentable a escalas nacional y empresarial.

Para los gobiernos y las empresas, el clima es otro riesgo de la cadena de suministro que debe tomarse en cuenta ahora.

Los buques son más grandes y costosos de rescatar cuando las cosas salen mal



Barcos quedan varados en el lecho seco del río Danubio en Novi Sad, Serbia. FEDJAGRULOVIC/REUTERS