

La punta del iceberg / Manuel Alejandro Hidalgo

Qué haría un cierre de Ormuz a la industria española

Preocuparnos solo por llenar el depósito del coche ante una crisis en este paso marítimo es el equivalente a mirar el dedo cuando este señala a la Luna

Cada vez que la tensión escala en Oriente Próximo, ya sea por el enfrentamiento entre Israel e Irán, la inestabilidad en el mar Rojo o la retórica militar en el golfo Pérsico, el mundo dirige su mirada al estrecho de Ormuz. Y no es para menos. Por ese angosto paso transita diariamente alrededor del 20% del petróleo mundial y una cuarta parte del gas natural licuado (GNL). Ante la posibilidad de un bloqueo, la reacción mediática y política en España se centra en su preocupación por el precio de la gasolina, las diversas alertas sobre el recibo de la luz y los debates sobre el nivel de nuestras reservas energéticas estratégicas.

Sin embargo, este enfoque peca, peligrosamente, de incompleto. Preocuparnos exclusivamente por llenar el depósito de nuestro coche ante una crisis en Ormuz es el equivalente a mirar el dedo cuando este señala a la Luna. La mayor de las preocupaciones ante un estrangulamiento del golfo Pérsico no debería vivirse solo en el precio que veríamos en los combustibles de las gasolineras, sino en los polígonos industriales, en las líneas de ensamblaje de la automoción en Almussafes o Martorell o, entre otros más, en los laboratorios de la industria farmacéutica catalana. Ormuz no es solo una arteria energética, es un nodo, un hub comercial sobre el que pivotan una parte para nada despreciable de las cadenas de valor industriales globales.

Superemos, para entenderlo, lo que podríamos llamar la "miopía de las aduanas". Durante décadas, hemos medido nuestra exposición y dependencia económica basándonos en estadísticas de comercio bilateral directo. Si miramos esos datos de primer nivel, la tranquilidad parece justificada. España prácticamente no importa coches, medicamentos ni ordenadores directamente de Arabia Saudí, Irak o Emiratos Árabes Unidos. Si se cierra Ormuz, los datos aduaneros tradicionales nos dirán que la industria manufacturera española tiene una exposición comercial mínima a esa región. Un auténtico espejismo aduanero. Todo llegaría, aunque no fuera poco, por el efecto del terremoto energético y sus réplicas en los costes. Pero nada más.

Pero en el siglo XXI, la economía no funciona mediante transacciones bilaterales simples, sino a través de complejas cadenas de valor globales (CVG). Fabricar un producto terminado moderno requiere coordinar miles de insumos procedentes de decenas de industrias en múltiples países. Cuando se integra esta parte del comercio en este modelo de red es cuando emerge la cruda magnitud del riesgo oculto.

Por ejemplo, hablemos del sector de la automoción. Cuando España importa vehículos, componentes y piezas para su ensamblaje final, lo hace mayoritariamente



Barcos en las aguas del estrecho de Ormuz, el pasado 2 de marzo. REUTERS

de socios como Alemania, Francia, EE UU o China. Hasta aquí ninguna conexión obvia con el golfo Pérsico. Sin embargo, si uno sigue documentos contables que ponen en negro sobre blanco la estructura de las CVG (como son las tablas *input-output* publicadas por la OCDE) observamos, y sabemos, que el automóvil aglutina en red un mosaico de industrias pesadas. Un vehículo requiere de un 6,5% de hierro y acero, un 5,4% de metales fabricados, un 5,2% de plásticos y cauchos, y un contingente considerable de productos químicos y componentes electrónicos.

Las acerías alemanas, las fundiciones chinas y las plantas petroquímicas de EE UU que nos proveen de estas piezas críticas son hiperintensivas en energía e hidrocarburos. Sus altos hornos y reactores químicos dependen de manera existencial de los flujos de crudo y gas que, en parte, cruzan Ormuz. Si el estrecho se cierra, no es que España deje de poder importar coches directamente de Qatar (algo que no hace), es que Alemania no podrá fundir el acero y China no podrá sintetizar los plásticos necesarios para que las fábricas españolas o europeas terminen de ensamblar el vehículo a un coste razonable. La disrupción energética en el primer eslabón de la cadena se transforma en un cuello de botella, o en mayores costes, para nuestra línea de montaje final. Así, el riesgo oculto escala dramáticamente.

Esta misma vulnerabilidad estructural se replica, quizá de forma más alarmante, en el sector químico, farmacéutico o sanitario.

El 10,7% de los insumos necesarios para fabricar productos farmacéuticos provienen directamente de la industria química pesada. Desde los principios activos (API) hasta los disolventes, fertilizantes y polímeros que usamos en el campo y en los envases médicos (blísteres, jeringuillas), todos son derivados directos del petróleo y el gas. Una interrupción prolongada en el suministro petrolero de Oriente Próximo no solo encarecería el transporte, complicaría la síntesis química básica mundial. En cuestión de meses, o semanas si los inventarios son bajos, el impacto llegaría a las farmacias españolas.

Absorber la inflación acumulada

Ante este tipo de disrupción global, estar situados aguas abajo (en el ensamblaje final y consumo) penaliza doblemente. Aparece lo que en logística se conoce como el "efecto látigo" (*bullwhip effect*), pero aplicado a la geopolítica. Con un Ormuz cerrado, los gigantes industriales de Asia, América y el corazón de Europa competirán ferozmente por acaparar las materias primas y los suministros energéticos que queden disponibles en el mercado libre, desencadenando subastas salvajes. De hecho, ya sucede con China y el refino. España no solo sufriría la escasez física de los componentes, sino que tendría que absorber la inflación acumulada que cada nodo intermedio añadiría al precio del producto a lo largo de toda la cadena de valor. La subida del precio del barril de crudo se multiplicaría a su paso por la metalurgia,

la química y el transporte, llegando al consumidor final como un golpe inflacionario.

La gran lección de esta radiografía es que la autonomía estratégica, un concepto que Europa persigue obsesivamente desde la pandemia y el inicio de la guerra en Ucrania, es inalcanzable si no miramos el mapa completo. Y aun así, muy complejo de lograr. No podemos diseñar una política industrial o de seguridad económica efectiva observando solo la etiqueta de procedencia aduanera de nuestras importaciones. La resiliencia de un Estado en la era de la polarización geoeconómica no consiste meramente en acumular reservas estratégicas de petróleo o diversificar los contratos de gas (aunque siga siendo necesario). Consiste en usar herramientas de vigilancia estructural que analicen nuestra vulnerabilidad en red. Consiste en comprender el origen geoeconómico de cada tornillo, cada chip y cada principio activo que alimenta nuestros tractores y quirófanos. Solo mediante un entendimiento profundo de las CVG podremos anticipar dónde duele el próximo *shock* geopolítico. Porque la próxima vez que los tambores de guerra suenen en el estrecho de Ormuz deberíamos estar mirando menos el panel de precios de las gasolineras y más los inventarios de plásticos, químicos y semiconductores en nuestras fábricas.

Manuel Alejandro Hidalgo es profesor de Economía Aplicada de la Universidad Pablo de Olavide y economista de EsadeEcPol.