

# Rússia impulsa el pas del Nord-est

Aquest any, han travessat el pas del Nord-est, a l'oceà Àrtic, més vaixells que mai. El president Vladimir Putin fa tot el que pot perquè la ruta encara sigui més atractiva.



NASA

El canvi climàtic fa que l'Àrtic deixi oberta una via marítima al nord de Rússia –al globus es veu darrere de l'Àrtic–. La imatge superior és del març del 2011; la inferior, del setembre del mateix any.

**P**oques vegades a la història la Terra havia estat tan calenta com avui dia. I, sens dubte, mai no havia estat tan petita. Antigament, viatjar d'Hamburg a Xangai en vaixell comportava envoltar Àfrica navegant, un viatge de 28.000 km, com a mínim. L'any 1869 va aparèixer una dreuera: es va inaugurar el canal de Suez, un esdeveniment tan rellevant per a la història que fins i tot van demanar a Giuseppe Verdi que compongués un himne per a la celebració. Des d'aleshores, la ruta

Hamburg-Xangai és de només uns 20.000 km.

Actualment potser necessitarem un altre himne, però aquesta vegada rus. L'escalfament mundial ha provocat un desglaç ràpid del gel marí de l'Àrtic. A la costa de Sibèria durant el mes d'agost, allà on fa només uns quants anys s'estenia una placa gruixuda de gel, avui no hi ha res més que el gris i fred oceà Àrtic.

Ara, en canvi, el casquet glacial de Sibèria desapareix gairebé del tot durant els mesos d'estiu. Tot i que encara

hi ha blocs aïllats de gel, l'oceà Àrtic és navegable. El gel costaner va desaparèixer per primera vegada l'estiu del 2005 i ha anat desapareixent cada estiu des de l'any 2007. Mai no hi havia hagut tan poc de gel a l'Àrtic com a mitjan setembre del 2012, i el gel mai no s'havia fos tan de pressa com durant la primera quinzena de juliol del 2013, quan cada dia desapareixia una àrea equivalent a dues vegades la superfície de Baviera [equivalent a més de 4 vegades la superfície de Catalunya. Baviera=70.551 km<sup>2</sup>, Catalunya=32.000 km<sup>2</sup>]

El mar de Barentsz està obert, així com el mar de Kara. Fins i tot es pot navegar pel mar de Làptev i el mar dels Txuktxis sense un trencaglaç que faci d'escorta [vegeu el mapa]. La capa de gel continua intacta més al nord.

El desglaç fulgurant a la regió polar dóna esperances a molts propietaris de vaixells, a polítics russos i a empreses extractores de gas natural, com ara Gazprom i Novatek. A causa del canvi climàtic, ara mateix separa Hamburg i Xangai una ruta marítima de 14.000 km. Un gran tresor s'amaga al bell mig d'aquesta ruta, al permagel pràcticament deshabitada situat al nord-oest de Sibèria i que ara es desglaça, un dels jaciments de gas natural més grans del planeta.

**Un to eufòric.** Els aventurers i els exploradors han intentat conquerir el llegendari pas del Nord-est entre els oceans Atlàntic i Pacífic durant més de 500 anys. Molts han fracassat i han mort ofegats o congelats. No es va poder travessar el pas del Nord-est fins el 1879, quan una expedició sueca ho va aconseguir.

Els soviètics, amb l'ajuda d'uns potents trencaglaços, van travessar la ruta diverses vegades a partir del 1932, principalment per a transportar fusta i pells. Tot i això, la ruta no va tenir mai un paper rellevant en el comerç marítim internacional. En aquella època encara era una zona delicada quant a la política, la geografia i sobretot el clima.

Recentment, el president Vladimir Putin ha adoptat un to eufòric quan es referia a la “ruta del mar del Nord”, que és com els russos anomenen el seu tram del pas del Nord-est. Amb l’ajuda d’unes inversions de milers de milions d’euros en infraestructures, Putin espera convertir la ruta en el canal de Suez del nord. Segons les seves paraules, la via marítima al llarg de la tundra té un futur brillant com a “ruta del comerç internacional.”

Però l’única cosa internacional de tot plegat seran, probablement, els clients. Els russos insisteixen que tenen el control de tota la ruta del mar del Nord, encara que algunes parts passen per aigües internacionals.

No fa gaire, quan Putin es va reunir amb Sergei Frank, el director de l’empresa naviliera estatal Sovcomflot, relacionada amb el pas del Nord-est, Frank va donar aquesta notícia encoratjadora al president: “La nova ruta es converteix en una realitat davant dels ulls”.

Avui aquestes paraules encara semblen agosarades. Molts assentaments polars de l’era soviètica s’han convertit en pobles fantasma. Si un vaixell tingués un accident a la regió, passarien dies abans que els equips de rescat no arribessin a aquella zona, on tampoc no hi ha cap drassana per a reparar un vaixell que tingués problemes tècnics.

Però potser encara és més preocupant el fet que no hi hagi ni cartes nàutiques precises ni equips meteorològics moderns. I ningú no sap com s’hauria d’actuar si hi hagués un vessament de petroli.

**“Molt més impacte.”** És evident, però, que fins i tot una petita fuga de contaminants, tant de petroli com de residus dels motors dièsel dels vaixells, podria tenir unes conseqüències molt greus per a la regió polar. “Les substàncies tòxiques hi tenen molt més impacte que no pas en unes altres latituds, perquè es degraden molt a poc a poc”, explica el físic Marcel Nicolaus, de l’Institut Alfred Wegener d’Investigació Polar i Marina, de la ciutat alemanya de Bremerhaven.

Només han passat quatre anys des que dos vaixells alemanys de càrrega van utilitzar la ruta polar per primera vegada. El *Beluga Fraternity* i el *Be-*



EL TEMPS

**El trencaglaç de Corea del Sud Araon el 26 d’agost pel mar dels Txuktxis, al nord de l’estret de Bering, que separa Rússia dels Estats Units. Les condicions, tot i ser estiu, no són fàcils.**

*luga Foresight* es van fer a la mar a la ciutat sud-coreana d’Ulsan al final de juliol del 2009 i van arribar a Rotterdam en un temps rècord navegant per la costa de Sibèria.

El 2010, quatre vaixells van desafiar el pas del Nord-est, i 46 més els van seguir l’any passat. No obstant això, el viatge continua sent una empresa de gran envergadura, perquè encara no hi ha un canal de navegació segur: cal navegar a través de quilòmetres i quilòmetres de mars de camps de gel i estrets poc profunds.

A més a més, fins ara els permisos per a travessar el pas comporten un seguit d’obstacles burocràtics. S’espera que això canviarà radicalment d’ençà que al març un organisme nou va obrir les portes a Moscou. Es tracta de la Northern Sea Route Administration (NSRA), que ha estat creada per a desenvolupar les infraestructures i fer

augmentar considerablement el trànsit de la ruta.

Fins a la segona quinzena d’agost, l’NSRA ja havia emès permisos a 431 vaixells per a recórrer la ruta del mar del Nord. L’organisme ni tan sols exigeix a molts vaixells que estiguin preparats per al gel, la qual cosa implica que poden entrar a l’oceà Àrtic sense un buc gaire reforçat.

L’autopista intercontinental a través del mar polar es va obrir al juliol i es començarà a tancar al final d’octubre. Fins llavors, els vaixells de càrrega que porten minerals, carbó, fertilitzants i cereals, així com els superpetroliers que transporten petroli cru i gas natural líquid, viatjaran entre Europa i l’Extrem Orient. Per primera vegada, els vaixells xinesos de càrrega travessaran el pas del Nord-est. Es preveu que el *Yong Sheng* (14.000 tones brutes) arribarà a Rotterdam l’11 de setembre.



EL TEMPS

A l'esquerra el vaixell de càrrega xinès Yong Sheng, que ha travessat l'Àrtic aquest estiu. A la dreta, el vaixell de Greenpeace Arctic Sunrise.

**Un port de gas a l'Àrtic.** Aquest any, el volum de càrrega és d'uns cinc milions de tones, i s'espera que l'any 2017 s'haurà triplicat. Un creuer francès de luxe ja té llum verd per a travessar el pas del Nord-est, així com un iot pilotat per un mariner anglès de 74 anys, Tony Kearney, també conegut pel sobrenom de *Arctic Tony*.

A un trencaglaç de 40 anys de Greenpeace, però, li han denegat el permís dues vegades. L'any passat, uns membres de l'organització ecologista van fer servir l'*Arctic Sunrise* per a enfilar-se a una plataforma petrolífera de Gazprom.

La majoria de vaixells que actualment utilitzen la ruta del mar del Nord són russos, i els altres naveguen sota la bandera del Panamà, Libèria, Xipre, la Gran Bretanya, la Xina, Hong Kong, Antigua, França, Noruega i els Països Baixos. Reederei Nord, una empresa naviliera amb la seu a Hamburg, va enviar el seu petrolier, *Two Million Ways* (40.000 tones brutes), a través del mar polar. L'empresa ha preferit no fer declaracions sobre el viatge.

Una gran part del trànsit polar no es dirigeix a l'Extrem Orient, sinó al nord-oest de Sibèria. Durant el breu estiu àrtic, dotzenes de dragues, excavadores i uns altres vehicles especials arriben a la costa de la península de Iamal, on el productor de gas natural Novatek ha fet una inversió de més de 15.000 milions d'euros per a construir-hi el port àrtic Sabetta i una terminal ultramoderna de gas natural líquid (GNL). Quan es refreda a  $-160^{\circ}\text{C}$ , el gas natural es redueix a una sis centèsima part del volum original.

A partir del 2016, el gas de Iamal arribarà a Europa a través de la ruta del mar del Nord, un fet que reduirà la importància dels gasoductes.

Segons el director de Novatek, l'empresa podrà mantenir el trànsit marítim durant tot l'any en direcció oest, prescindint del gel que es formi a l'hivern. En direcció est, però, la ruta serà accessible durant els mesos d'estiu, de moment. Actualment, la temporada navegable dura uns cinc mesos. Els inversors russos de Novatek, però, esperen que a mesura que el canvi climàtic avanci, la temporada s'allargarà fins a vuit mesos.

**"Molts dubtes."** Igualment, però, la part oriental de la ruta marítima encara és perillosa, fins i tot durant els mesos d'estiu. Les previsions meteorològiques no són fiables, i el gel i la boira acaparen tota l'atenció dels equips. L'NSRA sol exigir que la tripulació dels vaixells vagi amb capitans experimentats per a travessar la part oriental. Molts vaixells encara necessiten un trencaglaç escorta a l'estiu. Rússia disposa de sis trencaglaços que funcionen a base d'energia nuclear, i actualment construeix el setè.

Els qui contracten els serveis d'un trencaglaç per a travessar el pas del Nord-est poden arribar a pagar una suma considerable de diners, en part a causa de l'estructura de comissions, una mica tèrbola, de l'NSRA, però tal com els russos expliquen, el cost de centenars de milers d'euros per vaixell de càrrega es compensa amb un estalvi important. Via Sibèria, un viatge de Xangai a Hamburg dura uns 35 dies,

fins a 15 dies menys que a través del canal de Suez. L'estalvi de combustible, expliquen els russos, ja compensa les despeses. A més a més, afegeixen, al nord els vaixells no s'exposen al risc de la pirateria.

Si bé el pas del Nord-est pot ser molt important per al transport de petroli, gas, carbó i minerals, és poc probable que afecti gaire el transport de contenidors, en què el lliurament a temps és fonamental. Niels Harnack, director gerent de la China Shipping Agency a Alemanya, encara s'estima més enviar els seus vaixells a través del fiable canal de Suez. Harnack diu que té "molts dubtes" sobre si un "servei fiable" serà una realitat a l'oceà Àrtic. "A curt i a mitjà termini", afegeix, no hi haurà "cap canvi en les rutes marítimes clàssiques entre l'Europa del nord i la Xina."

I a llarg termini? És clar que a l'Àrtic el gel continuarà desapareixent. Alguns experts creuen que al pol nord ja no hi haurà gel durant els mesos d'estiu a partir del 2030, mentre que uns altres diuen que això no passarà fins l'any 2050 o 2080. En aquestes circumstàncies, tant el pas del Nord-est com el pas del Nord-oest, al nord d'Alaska, que encara està glaçat, estaran oberts a la navegació.

La ruta marítima a través del pol es convertirà, aleshores, en la ruta més curta entre continents. I tindrà un altre avantatge: cap país no la podrà reclamar com a seva.

**Marco Evers**  
© Der Spiegel

Traducció de Paula Arnas Antolín