

Salvador López Arnal

Artículos, escritos, conferencias

“Rusia y Occidente compiten por conseguir una salida segura para el trigo ucraniano” por Patrick Wintour

Publicado el 3/6/2022. El diario.es/ The Guardian. “Los envíos están parados por el bloqueo naval ruso del puerto de Odesa en el Mar Negro y por las minas flotantes ucranianas plantadas para defender el puerto de los ataques rusos.”

En un juego diplomático del gato y el ratón, Rusia y Occidente están proponiendo ideas similares, aunque a veces enfrentadas, para que el grano de Ucrania que hace tanta falta pueda ser transportado con seguridad por el Mar Negro y pueda llegar así a los mercados mundiales. También compiten en la batalla por el relato ante la opinión pública mundial si los planes fracasan. Y libran otra batalla diplomática en África y Oriente Medio para presentar a su adversario como el culpable de la espiral de precios de los alimentos y de los fertilizantes.

Rusia y Ucrania exportan más de una cuarta parte del trigo mundial y Rusia es el primer exportador de fertilizantes del mundo. El índice de precios de los fertilizantes del Banco Mundial aumentó casi un 10% en el primer trimestre de 2022, hasta alcanzar un máximo histórico en términos nominales. Los 20 millones de toneladas de grano que están parados en Ucrania deben ser exportados rápidamente para evitar una [nueva explosión de los precios de los alimentos](#), y también para que pueda conservarse en condiciones la próxima cosecha ucraniana, que en estos momentos no puede ser enviada a los graneros de almacenamiento porque están al máximo de su capacidad.

Los envíos están parados por el bloqueo naval ruso del puerto de Odesa en el Mar Negro y por las minas flotantes ucranianas plantadas para defender el puerto de los ataques

rusos. Moscú, a cambio de levantar el bloqueo, quiere que se levanten las sanciones a su transporte marítimo y a sus productos fertilizantes. La cuestión es si hay un acuerdo al que se pueda llegar.

Turquía como mediador

En lo que empieza a parecerse al plan principal, el ministro de Asuntos Exteriores ruso, Sergei Lavrov, ha aceptado reunirse con el presidente turco, Recep Tayyip Erdoğan, el 8 de junio para hablar de la posibilidad de que Turquía retire las minas de Odesa y luego escolte a los barcos que transportan grano hasta el Bósforo a través de un corredor naval. Erdoğan habló con Vladímir Putin sobre la propuesta el lunes y, según la versión turca, Putin estaba dispuesto a cooperar, pero con condiciones.

En virtud de la Convención de Montreux sobre el paso por los Estrechos de 1936, Turquía es el árbitro del tráfico marítimo dentro y fuera del Mar Negro, y precisamente este papel que tiene asignado es la justificación que utiliza, como miembro de la OTAN, para motivar su negativa a imponer sanciones a Rusia. El martes, el ministro de Asuntos Exteriores turco, Mevlüt Çavuşoğlu, señaló que la seguridad alimentaria está en el centro de las negociaciones: “Nos estamos centrando en la seguridad alimentaria. Queremos establecer un centro en Estambul para poder monitorear el corredor”.

En cuanto al papel desempeñado por los países de la Unión Europea, el primer ministro italiano, Mario Draghi, ha mostrado una actitud pragmática y ha tomado la iniciativa. Draghi habló de la cuestión con el presidente de Estados Unidos, Joe Biden, a mediados de mayo; la semana pasada mantuvo conversaciones con el presidente ucraniano, Volodímir Zelenski, más tarde con Putin y, tras esta conversación, de nuevo con Zelenski.

La dudas de Ucrania

Ucrania ha avanzado que está abierta a la retirada de las minas de Odesa, pero señala que habría que poner condiciones para que la marina rusa no aproveche para acercarse sus

buques de guerra al puerto. El ministro de Asuntos Exteriores ucraniano, Dmytro Kuleba, ha indicado que es necesario ser cautos “porque una garantía unilateral del Kremlin (de no acercar posiciones) no es suficiente. Necesitamos que terceros países asuman la responsabilidad de hacer cumplir el acuerdo”.

Italia y el Reino Unido se han ofrecido para llevar a cabo la operación de desminado, una misión que podría llevar 15 días, pero Turquía puede ser la opción preferida por Rusia para completar esta peligrosa tarea. Según Draghi, Putin ha indicado que abriría el acceso a Odesa siempre que se pudieran realizar controles válidos para garantizar que los barcos que transportan el grano no transporten también armas para su uso por parte de Ucrania. También existen cuestiones sin resolver sobre la nacionalidad de los barcos que escoltan el convoy y sus condiciones de actuación en caso de amenaza por parte de Rusia.

Según Moscú, Putin señaló la “disposición de la parte rusa” a facilitar el tránsito marítimo de mercancías sin obstáculos en coordinación con los socios turcos. Sin embargo, Rusia quiere a cambio el levantamiento de las sanciones occidentales sobre los fertilizantes, algo que, según Draghi, también está siendo exigido a la UE por África y que hace necesario volver a evaluar los términos de la negociación.

Estados Unidos también muestra cierta flexibilidad. Su representante ante la ONU, Linda Thomas-Greenfield, ha indicado que están dispuestos a dar “cartas de patrocinio” a las compañías navieras y de seguros para facilitar las exportaciones de cereales y fertilizantes rusos. Ha puntualizado que el grano y los fertilizantes no están sujetos a sanciones del Tesoro estadounidense, pero que “las empresas están un poco nerviosas y estamos dispuestos a darles una respuesta tranquilizadora si eso les ayuda a animarse”. Ha subrayado que no se trata de un acuerdo para conseguir el levantamiento del bloqueo ruso del puerto de Odesa.

En este momento, el Reino Unido y la UE pueden estar yendo en direcciones opuestas al coordinar la prohibición de asegurar los barcos que transportan petróleo ruso en cualquier parte del mundo. Distinguir los seguros para los buques de grano de los de petróleo es factible, pero podría resultar complicado.

El papel de Naciones Unidas

Una posibilidad es que Rebecca Grynsperg, alta funcionaria de la ONU (secretaria general de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) que ha viajado recientemente a Moscú para tratar esta cuestión, pueda ayudar a negociar un proyecto de resolución del Consejo de Seguridad que respalde el corredor humanitario, una idea que apoya el presidente francés, Emmanuel Macron. Un alto cargo de un Gobierno occidental ha señalado que ve poco probable que “algún país, ni siquiera Rusia, pueda vetar una resolución para alimentar al mundo solo porque las exigencias rusas sobre el levantamiento de las sanciones no han sido satisfechas”.

Draghi no se opone a la participación de la ONU, pero teme que su entrada frene el ritmo de la negociación. “Puede desempeñar un papel importante en la resolución de la crisis, pero tenemos el deber de preguntarnos cómo podemos ayudar. Cómo acelerar las negociaciones, para que la solución no llegue demasiado tarde”, ha indicado.

El Reino Unido, Polonia y los países bálticos han mostrado su escepticismo ante la posibilidad de que Putin acepte. Reino Unido ha respaldado la propuesta de Lituania de un plan de convoyes que es parecido, pero que no depende de la cooperación rusa. Ha propuesto una coalición de voluntarios –no una fuerza de la OTAN– para escoltar a los barcos.

El nombre de Egipto, uno de los muchos países de ingresos medios y bajos que dependen en gran medida del grano ucraniano y ruso, ya ha sido mencionado como uno de los posibles miembros de esta coalición. La secretaria de Asuntos Exteriores del Reino Unido, Liz Truss, normalmente partidaria de la línea dura o más militarista, pareció estar a favor de este plan cuando se reunió con el ministro de Asuntos Exteriores lituano, Gabrielius Landsbergis. También ha sido muy significativa la inusual visita del presidente polaco, Andrzej Duda, a El Cairo esta semana para hablar de la crisis de los cereales.

El general Mark Milley, jefe del Estado Mayor de Estados Unidos, advirtió el martes en Londres: “Abrir esas vías marítimas requeriría un esfuerzo militar muy importante”. Si los responsables políticos optaran por ello, “sería una operación militar de alto riesgo que

requeriría un esfuerzo considerable”, dijo. Es por este motivo que Draghi, Macron y el canciller alemán, Olaf Scholz, son partidarios de, primero, estudiar las intenciones de Putin.

Si ninguna de las opciones de la ruta marítima funciona, la única alternativa es intensificar el uso de las rutas existentes, mucho más caras, que llevan el grano en camiones a través de Polonia hasta los puertos bálticos y polacos, o en barcazas por el río Dniéper hasta los puertos rumanos y finalmente por tren hasta Polonia. La opción de llevar el grano por tren a través de Bielorrusia parece imposible debido a las exigencias de Minsk de que se levanten las sanciones sobre la potasa. En el principal punto de paso hacia Rumanía hay un atasco de 20 kilómetros de camiones esperando a ser inspeccionados. En el río Dniéper había una cola de 100 barcazas esperando para llegar al Mar Negro. Solo se autoriza el paso de siete embarcaciones al día.

Aparte de la necesidad humanitaria de evitar la hambruna, Draghi considera reales e inminentes los riesgos para Occidente de la [espiral de subida del precio del pan](#), en términos de flujos migratorios, terrorismo e inestabilidad política. Como ha indicado un funcionario italiano: “Nos quedan dos semanas para solucionar esta situación o nos enfrentamos a una crisis muy grave”.

Traducción de Emma Reverter

Fuente: https://www.eldiario.es/internacional/theguardian/rusia-occidente-compiten-salida-segura-trigo-ucraniano_1_9048546.html



Autor: admin

Profesor jubilado. Colaborador de El Viejo Topo y Papeles de relaciones ecosociales.

[Lee todas las entradas de admin](#)



admin / junio 9, 2022 / Recomendaciones

Salvador López Arnal / Funciona gracias a WordPress

