



Transporte

► LUCÍA PALENCIA. REDACCIÓN.

La crisis de los contenedores de mercancía que comenzó en 2019 con la pandemia de la COVID-19 se ha extendido a lo largo del tiempo. El comercio marítimo, que mueve el 90% de las mercancías en el mundo, se vio hace tres años afectado por el coronavirus.

China, la principal fuente de origen del virus, es también el mayor exportador a nivel mundial. Durante la pandemia la demanda de productos se mantuvo en su ritmo habitual, pero el flujo de mercancías merió de forma considerable. China cerró sus fronteras y, para mantener el virus bajo control, realizó exhaustivas inspecciones que provocaron gigantescos retrasos en la salida de los cargamentos.

Las instalaciones portuarias también se vieron perjudicadas por la falta de personal y el país asiático colapsó. Los retrasos en las entregas, además de crear una alarma por desabastecimiento, hizo aumentar la demanda de las empresas que veían disminuir su stock sin recibir cargamentos de nuevos productos.

Esta situación provocó una falta de contenedores de carga para la movilización de mercancías que se extiende aún a día de hoy. A la escasez de acero para fabricar más contenedores y de madera para los palets, se suman las complicaciones para poder trasladarlos llenos de mercancía.

Si hay demanda, sube el precio. Y esto es lo que ocurrió en los primeros meses de 2021, cuando traer un contenedor de China a Europa pasó de costar 1.000 euros de media a costar diez veces más (alrededor, de 12.000 euros dependiendo del origen y el destino). Desde entonces, las importaciones comenzaron a suponer para muchas empresas tener que asumir pérdidas.

La problemática de los contenedores no consiste únicamente en la subida del precio, sino de dónde encontrarlos. Al continuar Asia produciendo y exportando durante la pandemia, se generó un flujo asimétrico de mercancías debido a que la demanda de muchos productos se contrajo y las importaciones llegaban a Europa y Estados Unidos. Sin embargo, las exportaciones no salían y, por lo tanto, tampoco los contenedores de vuelta a Asia, y si lo hacían en muchas ocasiones era sin carga.

El precio del transporte marítimo está, por tanto, disparado. El aumento del costo del gas y el de los fletes para mover los barcos hacen altamente complicado satisfacer una demanda que no para de subir a causa del auge del comercio electrónico en todo el mundo.

Según datos del Drewry Shipping, firma que recoge los precios de los fletes a nivel global, el coste de los contenedores ha disminuido y las tarifas son cambiantes de una semana a otra, pero no llegan a bajar a cifras prepandémicas. La subida de precios se ejemplifica con el aumento de hasta un 650% en los costes de la ruta Shanghái-Rotterdam, que fue la que batió récords de subida el año pasado.

Continúa la crisis por la falta de contenedores

Pese a los problemas en la disposición de contenedores y sus oscilaciones de precios, el tráfico hortofrutícola en los puertos españoles ha crecido durante este año 2022



Los fletes continúan al alza, llegado a costar entre un 150% y un 250% más que antes de la pandemia. / ARCHIVO

Ante esta situación, las navieras han sido las beneficiadas, ya que los fletes continúan al alza, llegado a costar entre un 150% y un 250% más que antes de la pandemia. La congestión en los puertos de salida y la falta de contenedores hizo aumentar solo el año pasado hasta en un 40% los ingresos de la mayor naviera internacional, Maersk.

■ TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA

Los puertos españoles se han convertido en una opción muy competitiva para el sector hortofrutícola, ya que cuentan con más de 85 millones de m² de superficie terrestre, áreas de depósito, almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de m³ de capacidad. Además, los más de 300.000 metros lineales de atraque, las conexiones con todo el mundo y los puntos de inspección fronteriza y fitosanitaria, avalan la gran capacidad de los puertos españoles.

Según fuentes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los puertos españoles han movido, de enero a agosto de 2022, 7,5 millones de toneladas de mercancía y la Organización de las Naciones

Si hay demanda, sube el precio. Y esto es lo que ocurrió en los primeros meses de 2021, cuando traer un contenedor de China a Europa pasó de costar 1.000 euros de media a costar diez veces más

En 2022 el coste de los contenedores ha disminuido y las tarifas son cambiantes de una semana a otra, pero no llegan a bajar a cifras prepandémicas

Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), estipula que las importaciones y exportaciones españolas de frutas y hortalizas superaron en 2020 los 22 millones de toneladas. España es así el segundo mayor exportador hortofrutícola, después de China, con un balance de 17 millones de toneladas exportadas en 2020.

Esto se ve reflejado en las cifras de tráfico import/export, que no han dejado de crecer desde 2019. Por ejemplo, en el caso de Valencia, según los datos del Boletín Estadístico de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), de enero a agosto de 2022 han pasa-

do por el puerto de Valencia un total de 890.291 contenedores llenos de carga, un 12,88% más que el año anterior y se han gestionado 545.696 toneladas de frutas y hortalizas, lo que supone un crecimiento interanual del 1,5%.

El uso de contenedores reefer permite dentro del puerto de Valencia el tráfico de los productos perecederos como las frutas y hortalizas, pescados, carnes, pero también otros productos como los farmacéuticos. Por ello, se está incrementando el papel logístico al servicio de las empresas de productos reefer. A día de hoy, el recinto portuario cuenta con un centenar de servicios re-

gulares con los cinco continentes para el tráfico de productos perecederos, lo que supone 3.250 conexiones para contenedores refrigerados.

En el puerto de Algeciras, uno de los más importantes de España, los volúmenes de contenedores llenos han marcado una cifra récord, el 10,48%, hasta llegar a 419.000 contenedores. Sube tanto la importación como la exportación y destaca especialmente el aumento de un 17% de contenedores reefer para transporte de mercancías perecederas. Esto se traduce en 71.000 contenedores más, de los cuales gran parte se destinan a Latinoamérica, mercado estratégico en su plan de crecimiento.

En Europa, la crisis de los contenedores ha afectado de diferentes maneras a los distintos puertos. En el de Rotterdam, por ejemplo, se ha registrado entre enero a junio de 2022 un 4,4% contenedores más que durante los mismos meses de 2021. Pese a que la situación geopolítica provocada por la guerra ha hecho que los buques desplacen sus escalas de los puertos grandes a los más pequeños, el de Rotterdam ha crecido en el primer semestre del año (233,5 millones de toneladas, el 0,8% más interanual).

La Autoridad Portuaria de Rotterdam estima que los graneles sólidos se han incrementado en un 4,4% los primeros meses de 2022, aunque los agrícolas, específicamente, han bajado un 15,1%. Esto se debe al cambian estado de las cosechas en diferentes partes del mundo y el encarecimiento de los fletes para transportar contenedores.

■ CONTINÚAN LOS EFECTOS

Pese al aumento del tráfico, las tensiones en la cadena de suministros se continúan percibiendo en, por ejemplo, la frecuencia de los barcos, que ahora tardan más días en llegar a puerto. Esto es porque si hace cinco años la ruta de Asia a Europa se hacía en 3 semanas, ahora se tardan 10 debido a que los barcos alteran las rutas habituales para ahorrar combustible y reducir emisiones.

En Europa se han tomado diferentes medidas para aliviar la congestión, como en Rotterdam, donde se ha decidido redirigir las cargas a otras instalaciones fuera del puerto o restablecer algunos servicios trasatlánticos. También las huelgas e interrupciones ferroviarias han provocado retrasos en muelles alemanes como el de Bremerhaven, Hamburgo o Wilhelmshaven.

Las consecuencias se han notado, sobre todo, al otro lado del Atlántico. En Estados Unidos las protestas de las compañías de ferrocarriles y de transportistas han provocado que en el puerto de Oakland los contenedores hayan tenido que mantenerse casi un mes a la espera de ser descargados. Mientras, otros puertos como el de Los Ángeles, continúa registrando récords de tráfico, tras mantenerse activo las 24 horas del día para descongestionar el colapso que sufrió de hasta 70 buques de mercancía con 70.000 contenedores.

Escasez de conductores profesionales ante los bajos salarios y los complicados horarios laborales

El camión sigue siendo el principal transporte en España para la exportación de frutas y hortalizas

► ALBA CAMPOS. REDACCIÓN.

El principal medio de transporte para la exportación española de frutas y hortalizas frescas sigue siendo el camión frigorífico, con el 94,1% del total de las ventas al exterior en 2021, 5,4 millones de toneladas de hortalizas y 7,2 millones de toneladas de frutas. El coste, la rapidez, la adaptabilidad de este medio de transporte a las necesidades de la producción y comercialización y que el principal destino de la exportación española sea Europa son las principales razones por las que el camión sigue siendo el principal medio para llegar a los principales mercados como Alemania, Francia y Reino Unido, según Fepex.

Sin embargo, a esta elección prioritaria por el camión se suman la escasez de personal que quiere dedicarse a la profesión, las continuadas reivindicaciones salariales y los consiguientes paros del transporte realizadas por los conductores profesionales en el último año.

Esta insuficiencia de personal, ya no solo a nivel nacional, sino también internacional, es debida, principalmente, a los complicados horarios de los conductores que dificultan una buena compaginación con la vida personal y familiar. Y a ello se le añaden los salarios, que consideran bajos, y la ausencia de suficientes zonas de descanso seguras y bien equipadas.

Esta escasez no afecta únicamente al sector del transporte, sino que el impacto también se ve reflejado en toda la cadena de suministro, afectando a consumidores y a empresas. En 2021, hasta 425.000 puestos de conductores, el 10% del total, seguían sin cubrirse y se prevé que esta cifra aumente un 14% hacia finales de este año 2022, según revela el informe realizado por la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

■ COSTES

Y toda esta problemática está marcada por una coyuntura económica donde los costes, sobre todo en materia de combustible, están disparados. Los camiones han pasado de costar 80.000 euros de media a 110.000 y el precio de la gasolina no para de aumentar. Este ha pasado de suponer un 30% de los costes directos de los transportistas a un 40%. El Índice Europeo de Precios del Transporte de Mercancías por Carretera expone que el precio del gasóleo subió un 23% en la Unión Europea en el cuarto trimestre de 2021.

Sin embargo, el aumento de costes varía dependiendo el país y, por este motivo, la subida salarial, que ya están experimentando los conductores profesionales, solo se aprecia en ciertos



Los fabricantes de camiones están sufriendo las consecuencias de la escasez de chips semiconductores. / ARCHIVO

países. Francia, por ejemplo, sí que sentirá este aumento salarial en 2022 al no tener un aumento de precios tan elevado, mientras que otros, como Reino Unido, han sido testigos de mayores incrementos en costes y solo percibirán un incremento salarial del 15%.

A toda esta coyuntura cabe sumarle un problema más: la escasez de chips semiconductores, que supone un aumento en los precios de los nuevos. Los fabricantes están sufriendo las consecuencias de esta escasez para poder cubrir la demanda de camiones y ello está ejerciendo una considerable presión al alza de los costes de propiedad

El sector del transporte se encuentra marcado por la escasez de conductores profesionales, las continuadas reivindicaciones salariales, el aumento generalizado de los costes y los consiguientes paros del último año

de los vehículos comerciales y de todas las correspondientes piezas, como los neumáticos o los semirremolques, entre otros.

■ COMUNITAT VALENCIANA

La Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET) se reunió en octubre con la consellera de Política Territorial, Obres Públiques



El precio del gasóleo subió un 23% en la UE a finales del año 2021. / ARCHIVO

de financiación para obtener el permiso de conducir y el CAP a jóvenes y personas desempleadas, que se podría replicar. Además, se puede potenciar la formación profesional de grado medio especializada como técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera”.

En la Comunitat Valenciana se necesitaría incorporar de forma inmediata en torno a 2.000 conductores, pero la problemática es generalizada en el resto del territorio. La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España apunta que son cerca de 15.000 las ofertas de empleo que quedan vacantes por la falta de candidatos disponibles en el sector del transporte. Además, la mitad de los transportistas valencianos cobran entre dos y cuatro meses más tarde.

Unos 500 transportistas pasan anualmente por el centro de la FVET, desde los que se sacan por primera vez el Certificado de Aptitud Profesional (CAP), hasta los que tienen que reciclarlo o renovar sus aptitudes en materias como, por ejemplo, el transporte de mercancías peligrosas. Hay más centros, pero, en todos, el coste de la formación es también un elemento a tener en cuenta, pues el permiso de conducir y el Certificado de Aptitud Profesional suponen cerca de 4.000 euros.

Por todo ello, la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat ha asegurado que estudiará las propuestas de la Federación y mantendrá un nuevo encuentro con los representantes del sector para estudiar los avances de las iniciativas planteadas y otras que pudieran interesar al transporte valenciano.

TRASPORTI NAZIONALI E INTERNAZIONALI REFRIGERATI

PAVISA
SPEDIZIONI SPA

...TRAIETTORIE DI SUCCESSO...

PAVISA

PAVISA SPEDIZIONI S.p.a. - Via Monviso, 13 - 12030 - Lagnasco (CN) - Tel 0175 282006 - Fax. 0175 282009 - www.pavisa.it - info@pavisa.it

GROUPAGES GIORNALIERI DA E PER ITALIA FRANCIA SPAGNA

PIATTAFORMA LOGISTICA A PERPIGNAN E CAVAILLON

GROUPAGES JOURNALIER DE ET POUR ITALIE FRANCE ESPAGNE

PLATFOME LOGISTIC A PERPIGNAN ET CAVAILLON

GROUPAGE DIARIO DESDE Y PARA ITALIA FRANCIA ESPANA

PLATAFORMA LOGISTICA EN PERPIGNAN Y CAVAILLON