



Las navieras preparan más cancelaciones de escalas para el último trimestre del año

Las compañías navieras contemplan más cancelaciones de escalas (blank sailings) para lo que resta de ejercicio. Concretamente, se prevén en los servicios que unen Asia con el Mediterráneo y esta zona con Norteamérica. Así lo ha indicado la directora de Planificación y Gestión Portuaria de la Fundación Valenciaport, Eva Pérez, en el transcurso de la primera jornada del Mediterranean Ports & Shipping que se celebra en Valencia. La directiva de la Fundación Valenciaport ha señalado que, a lo largo del año, «se han producido 45 saltos de escala, el 2% de los viajes, en las rutas con la costa este de Estados Unidos, y 100 en la de Asia-Mediterráneo, el 7% de los viajes». Para el resto del año, ha señalado que, según la información de las navieras, «se producirá el 12% de cancelaciones en la ruta desde Asia y el 9% en la ruta hacia Norteamérica».

En su intervención, Eva Pérez ha señalado que, en los servicios entre Asia y el

Mediterráneo, «se ha producido un descenso de los servicios activos hasta principios de este año, momento en el que se han vuelto a recuperar, mientras que en la ruta entre el Mediterráneo y la costa este de Estados Unidos se han incrementado, incluso durante la pandemia». Asimismo, ha subrayado un descenso en la fiabilidad «de los horarios de las navieras». En la ruta entre Asia y el Mediterráneo occidental, «el retraso de los buques ha crecido de 0,8 días entre 2012 y 2019 a los 3,5 días de la actualidad».

Por su parte, el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, ha destacado los desafíos a los que se enfrenta el transporte marítimo, entre ellos «la sostenibilidad, la congestión portuaria y los precios de los fletes». En este sentido, ha señalado que el incremento de las tarifas se debe a causas como «el crecimiento de la demanda interna, especialmente en Estados Unidos, el déficit de contenedores ante el aumento de la demanda internacional o los precios del bunkering». «La consecuencia de esta situación», ha explicado Aurelio Martínez, «supone un aumento del tiempo de escala de los buques en los puertos, que Unctad ha cifrado en el 11%, importantes carencias en la cadena logística en algunos países, un impacto en la inflación, aumento de los costes de exportación e importación y la ralentización del crecimiento mundial».

De esta coyuntura, se puede sacar una lección para el futuro, ha manifestado el presidente del puerto de Valencia: «Cuando hay un incremento de la demanda interna con las mismas infraestructuras y de golpe entra una gran cantidad de barcos, no puedes dar servicio a todos». Las infraestructuras de Estados Unidos «no estaban preparadas para esa avalancha de importaciones que está teniendo, que es una de las razones fundamentales que está afectando a los fletes», según Aurelio Martínez. Así, ha señalado que en el país norteamericano «los inventarios están muy bajos y necesitan reponerlos. El boom de la demanda continuará aún unos meses, pero creemos que para mitad del año 2022 se podrá normalizar esta situación».