



Entrevista con Luis Rosa Vidal, presidente de Ateia Valencia: “El desequilibrio entre contenedores de importación y exportación genera el riesgo de colapso”

Desde NAUCHERglobal, hablamos con Luis Rosa Vidal, presidente de Ateia Valencia, la entidad que representa al colectivo de transitarios valencianos. Rosa, uno de los presidentes con más trayectoria en las Ateia españolas, reflexiona sobre el momento delicado que está sufriendo el puerto de Valencia, el que más contenedores mueve del sistema portuario español, por el riesgo de saturación del transporte. Esta situación problemática, que este medio ya recogió hace pocos días, amenaza con causar un principio de colapso en las terminales de contenedores. Esta realidad no es exclusiva de la infraestructura valenciana, si no que afecta otros puertos europeos, como el holandés de Rotterdam, el belga de Amberes o el británico de Felixstowe, con un gran peso de la mercancía en contenedores.

Luis Rosa Vidal achaca estas disfunciones “a la situación de desequilibrio entre los contenedores de importación a China y exportación global”. En el caso de Valencia, estas descompensaciones afectan sobremanera por ser una de las entradas naturales en España de la mercancía china. “El desequilibrio se produce principalmente entre los contenedores de 20 pies, destinados a la exportación, especialmente de azulejos, y los de 40 pies, que se utilizan para la importación”. Esta descompensación se da porque los de 20 pies, que vuelven vacíos para cargarse de nuevo, no encuentran espacio, ya que no se han retirado previamente los de 40 pies. Otra de las causas posibles serían los fallos técnicos debido a la implantación de un nuevo software, que todavía no está funcionando al 100%. Ante esta coyuntura, Rosa Vidal insta a los cargadores a que “agilicen en la medida de lo posible la retirada de los contenedores de importación para desencallar el tráfico”.

Anticipación de los importadores

El presidente de Ateia Valencia recuerda que detrás del desequilibrio también se supone un movimiento previo de anticipación de los importadores ante el temor a las sucesivas huelgas del transporte o el incremento del combustible fruto de la invasión de Rusia a Ucrania, lo que provocó que estos se decidieran aprovisionar una gran cantidad de carga en el puerto, que ahora no está saliendo con toda la fluidez necesaria. A este fenómeno, según Luis Rosa Vidal, se une el riesgo de colapso que está teniendo el puerto chino de Shangái, que se encuentra a

1 aniversario **naucher** GLOBAL

más de un 80% de la capacidad en un momento en que las autoridades ya han levantado el confinamiento económico ante la aparición de nuevos brotes de Covid-19.



Junta de Ateja Valencia, presidida por Luis Rosa Vidal

Como consecuencia de esta coyuntura, el presagio de Rosa Vidal es que la situación empeore en los puertos occidentales, entre ellos el de Valencia, por la salida masiva de mercancías desde los chinos. El desequilibrio entre contenedores de exportación e importación se evidencia más por el dinamismo exportador de la industria azulejera. Por eso, Rosa Vidal insiste en la importancia de acelerar la entrega de los contenedores llenos de importación “para evitar que la situación se vuelva contra nosotros”.

Nuevos espacios para los contenedores vacíos

Con unas perspectivas de futuro inciertas y con la esperanza de que se normalice el precio de los fletes, Luis Rosa Vidal pide que se habiliten más espacios de ‘depot’ de contenedores de 20 pies, ya que con los que cuenta el puerto de Valencia se encuentran al límite de su capacidad.



Conveniencia de la ampliación de la Terminal Norte

Este riesgo de colapso de las terminales de contenedores hace más necesaria que nunca desencallar la ampliación de la Terminal Norte del puerto de Valencia. Rosa Vidal apostilla que, “en momentos críticos como este, es cuando hay que decir que necesitamos sí o sí la ampliación. No podemos hablar de un futuro del puerto basado en la logística sin la nueva Terminal Norte, que ya dispone del perímetro exterior y de los diques y tan solo sería necesario rellenarlos para ponerla en marcha”.

Fruto de estas demandas, la semana pasada la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) anunció algunas medidas para intentar reducir la congestión de la operativa. Entre estas, que se han puesto en marcha con el apoyo de las terminales, se encuentran el veto a contenedores vacíos y desvíos de tráfico para evitar el colapso de las tres terminales de contenedores (APM Terminals, Cosco y MSC) del puerto de Valencia.

Las medidas fueron anunciadas por el presidente de la APV, Aurelio Martínez, después de que NAUCHERglobal publicara que dos días de restricciones en la terminal de APM en el propio puerto de Valencia dejara en riesgo de colapso la instalación. Como consecuencia de esta problemática, la misma terminal publicó un aviso el pasado 29 de abril, en el que anunciaba medidas de contingencia de restricciones de tráfico. Así, en el comunicado se aseguraba que “ante la continuidad de unos stocks en terminal muy descompensados y la alta ocupación en explanada el próximo lunes 2 y martes 3 de mayo, la operativa de puertas será exclusivamente para la retirada de contenedores de importación y equipo vacío”.