

Las restricciones por el covid disparan el coste de los fletes marítimos de China a la provincia

Las navieras que conectan con Alicante aumentan hasta en un 80% el precio del transporte de los contenedores por el menor número de barcos navegando, lo que encarece calzado, textil y manufacturas



Un camión pasa junto a contenedores de carga apilados en el puerto de Alicante, ayer.

[F. J. Benito](#)

24·02·21 | 18:28 | Actualizado a las 19:51

El desorden económico que ha provocado el [covid](#) en el [tráfico marítimo por las restricciones al movimiento de mercancías](#) y la reducción de los contenedores por parte de las navieras para reducir costes, amenaza con provocar **un agujero en las empresas**

exportadoras e importadoras de la provincia y el bolsillo del consumidor final. Desde el pasado noviembre están sufriendo **sobrecostes de hasta 8.000 euros por contenedor precedente, por ejemplo, desde China**, país del que llega a los puertos -en la Comunidad a Valencia y luego en otro barco o camión hasta Alicante- **el 80% de los productos que luego se consumen**. Calzado, juguetes, bolsos, ropa, piezas de todo tipo, productos electrónicos, abonos... según apunta **Eugenio López**, presidente de la Asociación de Transitarios (ATEIA), quien advierte de que a medio plazo esto va a traer como consecuencia directa un incremento de los precios.

«El [covid](#) lo ha alterado todo y en este mes se ha unido también con las celebraciones del **Año Chino**, pero llevamos sufriendo sobrecostes desde noviembre de 2020. La consecuencia directa de la pandemia ha sido una reducción de los contenedores de circulación y del tamaño de estos, produciéndose un cuello de botella que se traduce **en aumento general de las tarifas**», apunta López. Se ha producido lo que los transitarios consideran **la tormenta perfecta: menos contenedores en circulación, aplicación de recargos por las navieras, retrasos por la alertas covid y este mes la parada de China**. Como los buques tardan más días en descargar, entonces hay menos embarcaciones libres para poder transportar los pedidos.

Nos piden 8.000 euros por contenedor cuando lo normal son 2.000

Eugenio López - Presidente de la Asociación de Transitarios

La provincia también exporta **calzado, mármol, cobre y pieles**. Eugenio López apunta que a corto plazo la situación es grave porque «se va a encarecer todo y también los sufrirá el consumidor final. **¿En el largo? Quién no puede pensar que igual hasta vuelve a ser más competitivo para los europeos comprar zapatos en Elda, Elche o Almansa?**», subraya.

La [pandemia](#) ha sacudido las cadenas de abastecimiento, las redes de transporte marítimo y los puertos, conduciendo al desplome de volúmenes de carga y frustrando las perspectivas de crecimiento. El panorama a corto plazo del comercio marítimo es **desalentador** y los pronósticos acerca del impacto a largo plazo de la pandemia, así como del plazo y alcance de la reactivación están cargados de incertidumbre.

Además, a partir de la próxima semana, con la llegada de marzo, se anuncian **nuevas subidas que oscilan entre otros doscientos y trescientos euros por contenedor para los envíos de España y Portugal a EEUU, Canadá y Méjico**. En concreto dos tipos de recargo. El primero se aplica en aquellas rutas que presentan desequilibrios en los flujos comerciales. Las navieras lo establecen en destinos que registran un volumen reducido de exportaciones, en los que las posibilidades de traer de vuelta el contenedor lleno son reducidas. Con este gravamen, las navieras amortiguan los costes del transporte de los contenedores vacíos hacia otros destinos, en los que vuelvan a usarse y puedan entrar de nuevo en circulación.

Esta subida va a tener reflejo directo en el precio que pague el consumidor final

Jordi Esteve - Director general de Iberoforwardres

En cuanto al segundo, se trata de un recargo variable que las navieras tienen la opción de aplicar en momentos de máxima demanda. Estas subidas en los precios han sido comunes en periodo clave como las vacaciones de otoño- invierno o antes de la llegada del Año Nuevo chino, pero en los últimos meses de 2020 y el inicio de 2021, las principales navieras han hecho uso de este recargo aludiendo a causas excepcionales de falta de equipo y necesidades para poder gestionar los transportes de manera óptima.

Jordi Esteve, director general de Iberoforwardres, señala que la escalada de precios y dificultades para realizar los transportes está impactando de lleno en la actividad de sectores clave para la provincia. «En el caso de las importaciones los recargos están siendo muy acusados desde finales de 2020. La recepción de mercancías, tanto productos finales como componentes, desde puntos clave como puede ser China se ha encarecido más de un 50%, con precios que han subido en 4.000 dólares por flete», afirma Esteve. «Hablamos de una realidad que tendrá su reflejo directo en el precio de compra para el consumidor final, ante la imposibilidad de todas las partes implicadas para contener y hacer frente a estos incrementos» sostiene. A esta subida de precios **se suma la falta de contenedores y espacio en los buques**. «Una situación que está lastrando los ritmos normales de circulación de mercancías, demorando a semanas los tránsitos y generando grandes dificultades para poder servir a tiempo las mercancías tanto en importación como en exportación».

Un freno a una exportación en alza que creció un 34% durante 2019

Los exportadores alicantinos habían logrado sortear hasta el año pasado las tradicionales complicaciones para introducirse y reforzarse en China, una de las zonas que siempre ha estado presente en su agenda de ventas, aunque los resultados no siempre han sido exitosos. Ahora parece que esos más de 8.704 kilómetros que separan a la provincia del gigante asiático se ven como un trayecto más directo a un mercado potencial más accesible. De hecho, en 2019 hubo un repunte en las ventas, que coincidió con un estancamiento de la demanda en Europa y con la tensión comercial entre **Estados Unidos y el gigante asiático**. La primera y la segunda potencia del mundo. Las exportaciones a la segunda potencia mundial crecieron un 34% en 2019.