



La crisis en el mar Rojo alerta a la industria y acelera compras de la distribución

► Los transbordos crecen en Valenciaport mientras caen las exportaciones e importaciones

JOSÉ LUIS ZARAGOZÁ, VALÈNCIA

■ La crisis en el mar Rojo como consecuencia de los ataques de los hutías a los buques de mercancías que navegan por esta zona de Oriente Medio, lo que ha llevado a una veintena de grandes navieras a desviar sus rutas entre Asia y Europa por Sudáfrica, en lugar del Canal de Suez, bloquea ya los suministros a una parte de la industria manufacturera valenciana y adelanta las compras de la gran distribución a sus principales proveedores asiáticos. Así lo confirmaron ayer el presidente de la Federación Valenciana de Empresas Metalúrgicas (Femeval), Vicente Lafuente, así como la Asociación de Empresas de Fabricantes y Distribuidores (Aecoc), que agrupa las principales compañías españolas del ámbito del comercio como El Corte Inglés, Mercadona o Carrefour, así como de la industria agroalimentaria.

Fuentes de esta última patronal aseguran que el conflicto en el mar Rojo, que acoge a cerca del 15% del comercio marítimo mun-

dial, ha llevado a las principales navieras del mundo a desviarse por rutas alternativas e incrementar el coste en el transporte de mercancías. «De mantenerse en el tiempo esta situación, el contexto inflacionista puede agudizarse, con un aumento en el precio final del producto», según Aecoc. En este sentido, para evitar posibles disrupciones de la cadena de suministro, los sectores integrados en la citada organización profesional «está adelantando sus compras de determinadas materias primas y mercancías».

Importaciones

Según la Cámara de Comercio de València, el 40 % de las mercancías importadas de Asia (exceptuando Asia Central) son bienes intermedios para la industria manufacturera valenciana. Las más afectadas son la industria de



Terminal de contenedores del puerto de València, en una imagen de archivo.

M.A. MONTESINOS

Las empresas metalúrgicas ya detectan la subida de precios

► El sector metalúrgico valenciano está sufriendo demoras de quince días en la llegada de mercancías desde Asia y una fuerte subida de precios por contenedor marítimo, y teme tensiones en las cadenas de suministro si se prolonga la crisis en el mar Rojo. Por el momento «hay de todo, aunque llega tarde y caro», con precios por contenedor que se triplican, resume en declaraciones a Efe el presidente de la patronal metalúrgica valenciana Femeval, Vicente Lafuente. J.L.Z
VALÈNCIA

energía y aparatos eléctricos (células fotovoltaicas, transformadores y acumuladores eléctricos, circuitos integrados), el automóvil -

aunque de momento está esquivando los efectos, según el clúster Avia-, o la alimentación (aceite de palma; semillas de girasol, grasa vegetales o animales).

Sector logístico

El presidente de Propeller Valencia, Alfredo Soler, comentó ayer que las empresas del sector logístico de la Comunitat Valenciana «han pasado un par de semanas muy flojas por todos los barcos desviados. Esperamos que entre esta semana -advierte- y sobre todo la siguiente lleguen al puerto de València tanto barcos grandes con transbordos para otros puertos del Mediterráneo como los de mercancías de importación y exportación después de que algunos grandes hayan hecho escala en Algeciras o Tánger».

Tal como confirmaron recién-

temente fuentes de la Autoridad Portuaria de València (APV), algunos servicios que ofrecen navieras como Maersk, MSC, Cosco o CMA CGM están apostando por el puerto de València y otros por recintos más próximos al estrecho para enviar sus transbordos a otros del Mediterráneo oriental. «Aunque puede que aumentemos en estas próximas semanas en el puerto de Valencia por transbordo, es evidente que el mayor tiempo de tránsito y mayor coste de los fletes nos van a afectar muy negativamente a la importación y exportación, por lo que no son buenas noticias para las industrias locales dentro del hinterland de València», apuntó Soler.

Lo que aumentará es el trabajo de los estibadores en los muelles del recinto del Grao, aunque no así el tránsito de mercancías terrestres, tanto de camiones como de trenes que operan con las terminales portuarias.