



Un portacontenedores en una de las terminales del puerto de Valencia. **JESÚS SIGNES**

Los productos importados se encarecen un 15% por la crisis en el mar Rojo

Crece la preocupación entre las empresas al dispararse el coste del transporte marítimo y por los retrasos en las entregas de pedidos

I. DOMINGO/E. RODRÍGUEZ

VALENCIA. Las empresas valencianas comienzan a mirar con creciente preocupación la situación en el mar Rojo derivada del conflicto bélico entre Israel y Palestina, que ha obligado a las grandes compañías del transporte marítimo a desviar sus barcos hacia otras rutas para evitar los ataques de los huties. Esto se ha traducido en un incremento de los tiempos de viaje (entre 15 y 20 días más de travesía bordeando el cabo de Buena Esperanza)

y en unos costes disparados del transporte, ya que fletar un contenedor incluso ha triplicado su precio respecto a diciembre.

La consecuencia más inmediata, además del retraso en los pedidos de materias primas o productos finales, es un encarecimiento de los artículos de importación, que cuestan un 15% más, según los datos de la Agrupación Española de Empresas Exportadoras (Arvet), cuyo director, Manuel Herrero, explica que la importación «es la más afectada en el corto plazo, mientras que a medio plazo lo será la exportación en aquella zona». A su juicio, «hay una gran preocupación que irá a más si esto se mantiene en el tiempo, pues la repercusión será importante en el alza de los fletes y en la falta de contenedores».

Herrero también alerta de otros dos riesgos que amenazan los su-

ministros en las empresas valencianas: proveedores que han optado por retrasar el embarque de mercancías confiando en una bajada de los fletes y, por otro lado, los stocks de seguridad —que se impulsaron sobre todo tras la crisis por la pandemia de Covid— ya

estarían viéndose afectados en algunas compañías.

Por todo ello, insiste en la necesidad de que el Gobierno defienda a las empresas «de los ataques terroristas», en referencia a que Pedro Sánchez rechazó la participación de España en la operación

internacional en el mar Rojo. En esta línea, la consellera de Industria, Nuria Montes, ha criticado este martes la posición del Ejecutivo central al que pide que «se ponga al frente precisamente del grupo de países que tienen que defender el comercio internacional para que se desarrolle con total normalidad y en plena paz sin ninguna amenaza». «Ahora mismo se ha puesto de lado», ha remarkado.

Sectores afectados

«Estamos todos muy preocupados por la situación, porque obviamente está complicando muchísimo la importación y la exportación de materias primas y productos, sobre todo al sudeste y al este asiático. Ya parece ser que faltan o se están retrasando mucho la entrega de determinados pedidos», ha detallado.

EE UU redobra la presión hacia España

Estados Unidos se mantiene firme para que España forme parte de la misión naval en el mar Rojo, contener la escalada armada de los rebeldes huties y asegurar la navegación en una zona estratégica para el comercio. El Pentágono difundió este martes la conversa-

ción telefónica que los jefes del Estado Mayor de la Defensa de ambos países mantuvieron para que el Gobierno cambie su negativa inicial. Preguntado por esta conversación, el ministerio confirmó la misma y se limitó a señalar que sirvió para poner de relieve «las magníficas relaciones con España». Nada más. Pero fuentes de Defensa reiteraron que no hay cambio de postura.



El Consell pide que el Gobierno se «ponga al frente» para defender el comercio internacional ante los ataques a buques

El sector de la moda también está notando los efectos en su propia actividad. Las fabricantes de calzado en la Comunitat, con un gran peso en la provincia de Alicante, califican la situación de «muy preocupante», ya que la búsqueda de nuevas rutas alternativas va a suponer retrasos «de entre 20 o 30 días», lo que implica un incremento «importante» en los costes del transporte.

«A esto se suma el retraso en los plazos que complica la entrega de productos, algo muy importante en un sector como el de la moda», destacan desde la Asociación Valenciana de Empresarios del Calzado (Avecal), que insiste en que el aumento de los costes puede llegar a repercutir en el precio de venta del calzado.

Relocalización necesaria

Mientras, las empresas del sector del mueble y madera en la Comunitat llevan días inquietas ante el escenario que se ha abierto en la logística internacional. El presidente de Fevama, Alejandro Bermejo, asegura que lo más inmediato son los retrasos en la entrega de mercancía y el encarecimiento de los fletes. «Antes un flete desde China costaba en torno a 1.700 dólares y ahora roza los 4.000 dólares. Estamos hablando de un incremento del 60% aproximadamente», dice.

Por este motivo, desde Fevama aconsejan a las mercantiles apostar por proveedores locales y volver a la relocalización de las fuentes de suministros que se inició con la pandemia. «El problema es que olvidamos muy rápido. Aunque hubo empresas que acertaron la cadena de suministro por el parón económico y comercial derivado del Covid, al año de volver a la normalidad recurrieron de nuevo a proveedores de países emergentes», explica.

La industria de transformación del plástico, que en la Comunitat cuenta con aproximadamente 1.000 empresas, también confirma sufrir ya los retrasos en las entregas de material. «Se están produciendo retrasos en las entregas y una subida de los costes de materias primas de 120 euros por tonelada aproximadamente», indican desde la Asociación Valenciana Empresarios de Plásticos (AVEP).

Desde Quimeltia (pequeñas y medianas empresas del sector químico), su presidente, Pedro Rodríguez, señala el impacto en las empresas importadoras por los retrasos de 10-15 en las entregas y por el incremento disparado de los fletes, que por ahora no se trasladará al cliente porque los contratos y precios se cierran por trimestre o año.

Combustible, materias primas y productos semifabricados (metales, vidrio, productos químicos, abonos, caucho, etc.) y alimentación aglutinan la mayor parte de las importaciones valencianas de Asia, según señala la Cámara de Comercio en un informe.

Desde Anffecc (la patronal del sector esmaltero), su secretario general, Manuel Brea, confía en una solución «cuanto antes» porque el canal de Suez «es el paso natural de todo lo que proviene o se dirige al sur de Asia y está provocando un incremento en los fletes que puede ser de hasta un 60%. La situación de nuestra industria es muy compleja y este es un problema añadido, que no ayuda a la recuperación del sector». Mientras, desde la patronal azulejera Ascer comentan que aún no disponen de datos sobre el impacto pero apuntan que en Asia no hay ningún mercado estratégico.

En el caso del metal, Femeval asegura que por ahora no hay carencia de piezas o materiales pero sí se nota el encarecimiento de los portes, «que están repercutiendo de forma directa en la ciudadanía porque la subida de precios ha sido automática».