

# El colapso del puerto de Shanghái desboca la espiral inflacionista

- ▶ El puerto comercial más importante del mundo opera al 25% por los confinamientos masivos en China
- ▶ La industria prevé nuevas subidas de precios y la logística pide reducir la dependencia del gigante asiático

ANTONIO RAMÍREZ/GUILLERMO GINÉS MADRID

El colapso del puerto de Shanghái, la terminal de mercancías más importante del mundo, recrudece las tensiones logísticas que ya venían sufriendo las empresas en el último año y medio, y amenaza además con disparar todavía más los precios de las materias primas. El gran embarcadero chino está viendo cómo su operativa en las últimas semanas se ha reducido al 25% de su capacidad por las estrictas restricciones sanitarias que el régimen de Xi Jinping está aplicando para combatir la expansión de Ómicron. Una política de Covid cero que, como sucedió el año pasado con algunos puertos esenciales para el comercio mundial, vuelve a poner en jaque la recuperación económica, con el añadido de una guerra que está levantando los precios de las energías hasta niveles nunca vistos.

El cuello de botella lo ilustran los más de 500 barcos que la semana pasada permanecían en cola esperando a cargar en el principal puerto chino, cuando en épocas de actividad normal son alrededor de 100 las naves que esperan amarradas en sus terminales. Por este 'hub' marítimo se movieron el 27% de las exportaciones de China el año pasado, en un país que mueve el 65% de los contenedores marítimos que transitan por todo el mundo.

Los motivos son múltiples. En primer lugar, el confinamiento al que está sometida la ciudad dificulta la llegada de los camiones que tienen que llevarse las mercancías por carretera o distribuir las a las fábricas cercanas. Un factor que también ha incidido en que en el último mes y medio se haya reducido entre un 40% y un 50% los camiones disponibles del gigante asiático, según la Cámara de Comercio de la Unión Europea.

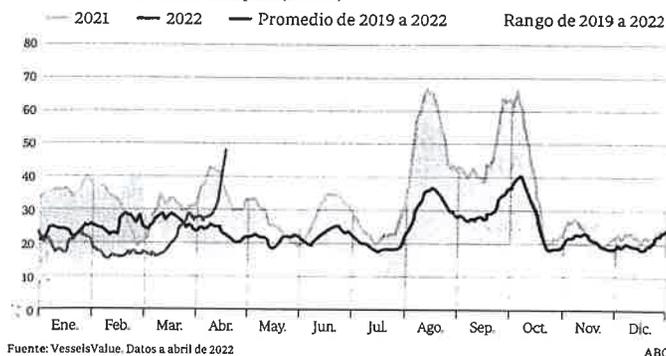
«A todo esto, hay que sumar la escasez de trabajadores portuarios que tramitan los documentos necesarios para que los barcos descarguen su mercancía o la inspeccionen previamente», señalan desde la Asociación de las Empresas Españolas Industrializadas (AMEC).

La situación, lejos de mejorar, está empeorando. En los últimos días las autoridades de Pekín han comenzado a implantar restricciones en la capital china por el incremento de casos de coronavirus producido en las últimas semanas. Desde China insisten en que pretenden evitar un confinamiento severo como el producido en Shanghái, pero lo cierto es que ya se recomienda a la población que permanezca en sus hogares y eviten las reuniones multitudinarias por el rebrote que ha tenido el virus.

A la espera de la evolución epidemiológica del resto de China, el cierre de Shanghái ya está teniendo un impacto considerable en la cadena de suministros global, sobre todo por el peso que tiene China en las exportaciones. Desde AMEC destacan que la primera

## Promedio de horas de espera en Shanghái para buques cisterna, graneleros y portacontenedores

Promedio móvil de horas de espera (14 días)



gran consecuencia será el tiempo de espera para empresas y consumidores. «Si antes el tiempo para recibir un contenedor estaba entre 30 y 40 días de promedio, ahora debemos estar en cerca de 80 o 90 hacia Europa y en 111 días hacia Estados Unidos», destaca su presidente, Joan Tristany.

La consultora especializada en el sector logístico project44 advierte en un reciente informe de que los retrasos causados por el cierre de Shanghái ya están empezando a ser «visibles»

y se espera que se agudicen durante los próximos meses. Entre los puertos más afectados se encuentran las terminales de la costa oeste de Estados Unidos y las infraestructuras europeas de Amberes, Hamburgo... y Valencia. Los tiempos medios de tránsito han alcanzado ya los 65 días en determinados envíos, según este informe. «Los retrasos desde Shanghái serán más evidentes en las próximas semanas», destaca la consultora.

Consecuentemente, aunque «está



por venir» llegarán las demoras y los aumentos de precios a España. Y no solo de productos, sino también de los propios fletes (coste por contenedor). «En la época más dura, el flete llegó a los 18.000 dólares y ahora está en un promedio de 13.000 dólares y subiendo, ya que las navieras están teniendo grandes pérdidas y lo repercutirán durante los siguientes meses como ya ocurrió en 2020 y 2021» alertan desde AMEC.

Lo cierto es que los fabricantes que intentan reabrir las plantas tras los cierres por el coronavirus ya se enfrentan a la escasez de componentes y a problemas logísticos en determinados países. Según 'The Wall Street Journal', el proveedor de pantallas de Tesla, AU Optronics Corp., prevé que el impacto en las cadenas de suministro durará otros tres meses, incluso si los cierres del gigante asiático terminan pronto.

En España, la coyuntura ha desembocado en que en la última semana se han recibido un 12% menos de barcos respecto a la media del mes anterior, afectando ya a la disponibilidad de suministros para el textil, los componentes electrónicos y las placas solares, entre otros. Y si los atascos en Shanghái se extienden al resto de China y se alargan hasta finales de mayo, «empezarían los desabastecimientos reales», señalan desde la asociación industrial.

«Los transportistas de carga fraccionada que trasladan materias primas críticas para la fabricación, como el mineral de hierro o cobre, han sufrido retrasos en China y sus alrededores. La escasez de estas materias

primas críticas está teniendo un efecto dominó en los precios de las industrias de la construcción y del acero, entre otras muchas», añade en su informe project44.

### El momento «más grave»

Desde la patronal española logística y transporte, UNO, ya avisan de que ya hay roturas reales en las cadenas de suministros de algunos productos. Advierten de que «estamos en el momento más grave que hemos visto para el sector logístico. Peor que el año pasado y sin visos de resolverse», denuncia su presidente, Francisco Aranda, que señala que ya faltan algunos productos industriales.

Para la logística, la situación tardará en resolverse «y más si atendemos a lo que nos dicen las empresas que operan allí, que se quejan de la opacidad del gobierno chino a la hora de facilitar información al respecto». Por lo que apuntan a que la crisis en la cadena de suministros se prolongará durante todo 2022.

La solución no solo pasa porque se relajen las tensiones a corto plazo. Más importante piensan en la logística que será rebajar la dependencia exterior a países como China durante los próximos años. «Ya estamos viendo centros de producción que están buscando lugares más cercanos donde asentarse» asegura Aranda, que pide al Gobierno que impulse iniciativas que faciliten a fabricantes e industrias poder reubicarse en España.

Contenedores apilados en el puerto chino de Shanghái // EFE



## Atocha o Chamartín: el sector ferroviario se enzarza en la parada del AVE a Valencia

► Adif ha propuesto a las empresas repartir los servicios entre las dos estaciones

GUILLERMO GINÉS  
MADRID

El AVE a Valencia ha abierto una nueva falla en la inestable relación que mantienen los operadores ferroviarios con el gestor de la infraestructura. Adif. Estaba previsto que, durante un periodo de al menos seis años, el AVE a Levante llegase a la estación de Chamartín por las obras de ampliación de ambas terminales. Pero la presión de la Generalitat ha obligado a Transportes a modificar su hoja de ruta y dejar algunos trenes en Atocha.

El Ejecutivo regional que dirige Ximo Puig ve un agravio territorial en el cambio de estación de Atocha a Chamartín. Porque el viaje se incrementará unos quince minutos y la estación de destino estará más alejada del centro de la ciudad. Las presiones no solo han llegado por parte de la Generalitat, sino que los partidos de la oposición también han pedido explicaciones al Gobierno. Incluso varias asociaciones de empresarios han pedido una rectificación al Ejecutivo.

El Gobierno ha cedido, al menos parcialmente, pero la solución no es fácil. Las reuniones entre los implicados se han sucedido durante los últimos meses, pero el acuerdo no ha llegado. Ante la falta de consenso, Adif ha tomado cartas en el asunto y ha planteado su propio plan a los operadores, que pasa por dejar ocho AVE al día en Atocha (cuatro por la mañana y cuatro por la tarde) y otros nueve en Chamartín. Una propuesta que debe ser aceptada por Renfe, Ouigo e Iryo.

Según ha podido saber este periódico, no existe un plazo definido para que los operadores respondan. Una vez lo hagan, habrá que modificar los convenios alcanzados entre las tres empresas ferroviarias con la compañía pública. Y todo el proceso estará monitorizado por la Comisión Na-

cional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ha seguido de cerca la liberalización ferroviaria para asegurar, entre otras cosas, que Renfe no obtiene un trato de favor.

De forma paralela al reparto de las frecuencias entre las dos estaciones, las obras para unir las terminales continúan. Adif se encuentra en el proceso de homologación del túnel de 7,3 kilómetros que conectará las estaciones de Chamartín y Atocha, conocido popularmente como 'El Chato'. El túnel está terminado, y ahora tiene que ser homologado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF). Además de ello, la compañía ultima también la apertura de dos nuevas vías entre Atocha y Torrejón de Velasco que incrementarán la capacidad del AVE a Levante y el AVE a Sevilla.

Adif aprovechará el proceso de homologación del túnel para comenzar las obras de la futura plaza exterior de Chamartín, otras obras que se iniciarán el 9 de mayo y se extenderán durante el mes de junio. Así evitarán cortar el túnel por las obras cuando esté operativo, explicó la compañía.

### Llegada de la competencia

La infraestructura transformará por completo el mapa de la alta velocidad española. Porque será posible tomar un AVE en Valencia y llegar hasta Galicia sin parar en Madrid ni realizar trasbordo. La compañía pública también ha licitado otras actuaciones para conectar el corredor del Levante con la línea Madrid-Barcelona. La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, ya ha explicado en varias comparecencias que el Gobierno tiene el objetivo de multiplicar la interconexión de la red de alta velocidad.

'El Chato' es además fundamental para que la competencia llegue al AVE a Valencia. Ahora el trazado comparte 40 kilómetros con la línea Madrid-Sevilla, equipado con el sistema LZB. Los trenes de la francesa Ouigo no cuentan por ahora con esta tecnología, lo que en la práctica ha evitado su llegada tanto al corredor andaluz como al valenciano.

Con el túnel operativo se evitaría este obstáculo, ya que sus trenes saldrían desde Chamartín, equipado con un sistema compatible. Los planes de la francesa pasan por llegar a Valencia en junio, pero los plazos han quedado en el aire no solo por los problemas técnicos, sino también por el impacto que está teniendo en la empresa el incremento de los costes energéticos.

El cambio de Atocha a Chamartín ha desatado las críticas de la Generalitat, la oposición y el mundo empresarial