

Los puertos de Los Ángeles y Long Beach, en California, Estados Unidos, vuelven a mostrar síntomas de congestión que amenazan con extender las demoras en el transporte global.

De acuerdo con los últimos informes de American Journal of Transportation, 37 barcos estaban anclados fuera de ambos puertos a la espera de un lugar de atraque, la mayor cantidad desde principios de febrero cuando se contabilizaron hasta 40 buques portacontenedores a la espera de un atraque.

Funcionarios comentaron que "el tráfico marítimo en la bahía de San Pedro, esa cantidad casi duplica al número de buques que se encontraban en espera de atraque a mediados de julio".

Las rutas comerciales transpacíficas se han visto interrumpidas en los últimos días por el cierre parcial de un puerto importante en China debido a la detección de un caso de Covid entre los trabajadores de sus instalaciones. Este nuevo contratiempo ha mermado la ya limitada capacidad de envío de contenedores a nivel mundial, manteniendo las tarifas de transporte marítimo cerca de niveles récord.

El Analista de los sectores marítimos, portuario y logístico, Jon Monroe dijo a Mundo Marítimo que la congestión de los puertos de la USWC se prolongará hasta septiembre.

Al respecto señaló que "este problema no tiene solución y que para cuando termine agosto habrá un número récord de buques recalando en los puertos de Los Ángeles y Long Beach".

El experto indicó que además de "la escasez de personal para trabajar en los buques es ahora el problema número uno en la mayoría de las terminales de la USWC. Puede que haya un sitio de atraque, pero el buque tiene que esperar a las cuadrillas. Y en muchos casos, las terminales carecen del número necesario para trabajar con la cantidad de buques atracados".

Cuando un buque arriba a la estación de pilotaje, (punto imaginario en el agua donde la lancha de pilotaje se encuentra con la nave), comienza el tiempo de espera.

El especialista explicó que un buque debe tener dos cosas para poder desembarcar su carga, un sitio de atraque y mano de obra. "El sitio de atraque depende de la prioridad y de las naves que ya estén recalando. La mano de obra se reparte entre todas las terminales situadas en los puertos de Los Ángeles y Long Beach o en los de Seattle y Tacoma. En la actual situación, aunque un buque consiga finalmente un sitio de atraque, podría esperar de 2 a 4 días más hasta que se asignen las cuadrillas", agregó.

“Esta congestión no podrá resolverse”

Monroe afirmó “que mientras los buques sigan inundando los puertos, esta congestión no podrá resolverse y menciona que actualmente cerca del 90% de los buques que arriban deben esperar por un sitio de atraque y mano de obra”.

Ante este panorama Monroe, indicó como solución dejar inactivos los buques en el puerto de origen. "Nadie quiere oír esto, pero tiene sentido. Este flujo de naves tiene que ir más despacio. Los puertos de EE. UU. no pueden trabajar lo suficientemente rápido. [Además] Esto no tiene en cuenta que no hay suficientes chasis para movilizar los contenedores que salen de los buques. Hay que frenar este tren", recalcó.

De acuerdo con Monroe el terminal de contenedores de Meidong, en el puerto de Ningbo-Zhoushan, anunció el inicio de su apertura el 24 de agosto y la reapertura total el 1 de septiembre. "¿Y si se produce otro caso de Covid-19 en uno de los puertos? Shanghái, Qingdao, Xiamen, no importa dónde. No subestime el compromiso de China para vencer al Covid. Aún no se ha acabado con esta enfermedad ni mucho menos", enfatizó.