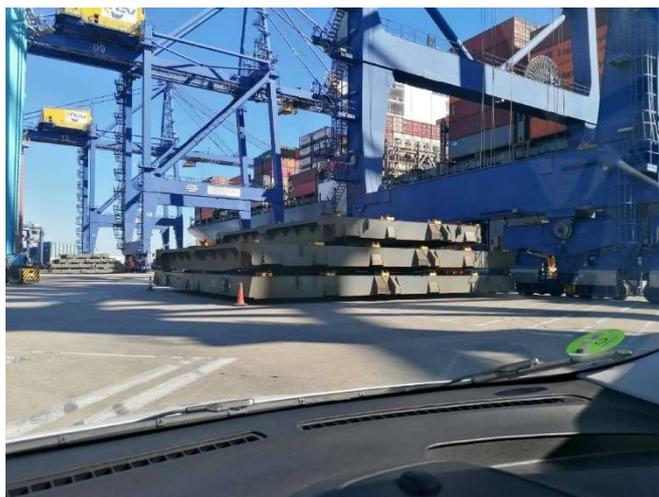


Los consignatarios de Valencia creen que los más difícil, va a ser llegar a los volúmenes de antes de la pandemia.



Miembros de ASECOB reflejan el punto de vista de las Asociaciones Provinciales sobre el panorama tras el Covid-19, estas son las opiniones individuales a un cuestionario de la revista puertos y navieras.

1. ¿Qué es lo que más preocupa a los clientes en estos momentos?

La incertidumbre a corto y medio plazo. Que las operativas de los buques se realicen de modo seguro y además que los rendimientos que se consigan por parte de los portuarios sean los habituales. **En este sentido, los rendimientos se han visto disminuidos y esto no ha sido del agrado de Armadores a pesar de entender que es una situación excepcional.**

2. ¿Dónde ve el mayor daño económico?

A nuestra interpretación, el mayor daño económico va a ir a las **cuentas de resultados de las empresas y en la disminución de la carga de Import y de Export que está dando lugar a semanas con blank sailings.**

3. ¿Cuál va a ser lo más fácil de recuperar y que lo más difícil?

Lo más fácil la dinámica de trabajo, la operativa portuaria, donde esperan poder recuperar los ritmos habituales de carga y descarga de contenedores. **Los más difícil, el poder llegar a los volúmenes de antes de la pandemia de Import y Export de contenedores por cuanto al tratarse de una crisis global, se precisa tiempo para que en todos los puertos y en sus hinterlands se pueda normalizar la situación.**

4. ¿Qué mejoraría de la burocracia portuaria?

El tiempo de respuesta. A pesar de que la ventanilla única es el estandarte, todavía quedan muchas tareas que deberían de estructurarse mejor, como por ejemplo del envío de listas de tripulantes a distintos organismos (Policía, APV a través del Valencia Port, Resguardo...). Se debería simplificar todo en aras de facilitar y racionalizar las tareas.

Hay desventajas competitivas con otros puertos como son la presentación de las listas de cargas ultimadas varias horas antes de la llegada del buque mientras que en otros puertos como Barcelona/Algeciras, con los que el puerto de Valencia compite directamente, los timings que se utilizan permiten una mayor flexibilidad que redunde en beneficio de los usuarios del puerto.

5. ¿Qué enseña esta crisis de cara al nuevo Marco Estratégico?

Que, si se pudiera, deberíamos tener un plan de contingencia económica, para afrontar situaciones como la que estamos viviendo. **Hay ciertas tareas que se pueden realizar de modo telemático pero sin perder la relación presencial que sigue siendo fundamental para el correcto funcionamiento del engranaje entre capitán y consignatario como figura esencial para la coordinación de servicios** para su tripulación en el puerto y frente a la relación con terceros (estibadores, terminales, Autoridades Portuarias).

6. ¿Qué hará si fuese Ministro de Transportes?

Facilitar con los medios que sean la adaptación de las empresas al nuevo escenario que se nos está presentando. **Dotar a todos los integrantes de la cadena logística de medios necesarios como mascarillas, geles, guantes y por supuesto hacer test que permitiera saber el alcance de la pandemia, detectando al posible personal asintomático.** La toma de temperaturas es algo esencial a tener muy en cuenta en todo momento.

7. ¿Qué echa en falta en su AAPP que vea que se ha hecho en otros sitios y al revés?

Se ha actuado con prudencia y siguiendo las directrices del Ministerio. Y han buscado posibles soluciones a posibles problemas futuros. **La APV ha sabido estar a la altura en cuanto a su receptividad sobre la difícil situación para consignatarios, armadores y clientes y es fundamental los aplazamientos de tasas como la T-1 y la T-3 para toda la sostenibilidad del entramado portuario.**

8. ¿Dónde ve el efecto peor sobre el tráfico?

Los tráficos de importación de China afectados por el Covid en España. Los tráficos de exportación de España, afectados por el covid en los países de destino de las exportaciones. **En general afectados de forma importante.**

La alarma general que se ha creado con la situación general de España a nivel internacional. Las noticias de tantos fallecidos han alarmado totalmente a las Navieras y si a esto unimos el cierre de aeropuertos, todo esto ha producido un gran descenso de actividades básicas y usuales como cambio de tripulación, envío de piezas de repuesto etc.