

El colapso de contenedores amenaza el liderazgo del Puerto de Vigo

Las empresas demandan daños y perjuicios al Estado por las pérdidas que origina el mal funcionamiento del Puesto de Inspección Fronteriza

Escribe Alberto Alonso

El Puerto de Vigo está sufriendo un grave deterioro en su competitividad y prestigio a causa de los prolongados retrasos que experimentan los contenedores que han de pasar los trámites del Puesto de Inspección Fronteriza (PIF), según denunciaron la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI), la Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca (ACEMIX); la Asociación Española de Mayoristas, Importadores, Transformadores y Exportadores de Productos de la Pesca y Acuicultura (CONXEMAR); la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas (ANFACO) y la Asociación Provincial de Empresas Frigoríficas de Pontevedra (APEF).

Los responsables de estas organizaciones se reunieron en la sede de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo para analizar esta situación y acordaron reiterar la apuesta de estas sociedades por el Puerto de Vigo como principal mercado de la pesca de la UE y advertir a la sociedad del grave peligro que comporta la falta de interés de las administraciones por agilizar el Puesto de Inspección Fronteriza. Todos los implicados coinciden en asegurar que las pérdidas originadas por los retrasos



del PIF ponen en serio peligro el liderazgo del Puerto de Vigo en descargas de pescado congelado. Las organizaciones implicadas decidieron dar a conocer esta situación al haberse llegado a un punto crítico en el que es necesaria una reacción urgente para evitar una huida generalizada de las empresas que descargan pescado en Vigo en contenedores.

En la actualidad, el tráfico de pescado en contenedores supone prácticamente la mitad de las cerca de 800.000 toneladas de pescado que se descargan cada año en Vigo.

La acumulación de contenedores que han de pasar el trámite del control sanitario en la aduana implica, de ma-

nera inmediata, un incremento de los costes por almacenamiento que suman millones de euros al cabo del año. A estos costes habría que añadir los gastos financieros que implica tener una mercancía inmovilizada, los derivados de incumplimientos de contrato al no poder entregar a tiempo los pedidos, gastos de personal por la necesidad de hacer un seguimiento a los contenedores colapsados, así como los derivados del deterioro de la imagen de las empresas.

Los diferentes pasos necesarios para la tramitación y el despacho de un contenedor pueden llevar en el Puerto de Vigo más de doce días. Por lo general, las compañías navie-

BREAKDOWN IN CONTAINER PORT THREATENS PORT OF VIGO'S LEADERSHIP

The Port of Vigo is seriously suffering as far as competitiveness and prestige is concerned, because of prolonged delays for containers going through the Border Inspection Post (PIF), according to reports by ARVI, the Association of Community Companies in Joint Fisheries Ventures (ACEMIX), The Spanish Association of Wholesalers, Importers, Processors and Exporters of Fish and Aquaculture Products (CONXEMAR), the National Association of Canned Product Manufacturers (ANFACO) and the Provincial Association of Coldstore Companies of Pontevedra (APEF). Managers in these organizations have analyzed the situation and have agreed to consolidate their commitment to making the Port of Vigo the main fish market in the EU, warning society of the serious danger involved in the lack of interest shown by the administrations as regards speeding up the Border Inspection Post procedures. All those involved coincide in pointing out that the losses caused by the delays at the PIF seriously jeopardize the Port of Vigo's leadership in landing frozen fish. The organizations involved have decided to make this situation known as it has reached a critical point where an urgent reaction is needed to avoid a mass exodus of the companies landing fish in Vigo by container. Fish traffic by

traducciones emmett **i e i e i e i e i e**
i e i e i e i e i e emmett translations

más de 14 años de especialización en la industria pesquera
 over 14 years' experience specializing in the fishing industry

container currently accounts for practically half of the close on 800,000 tonnes of fish landed each year in Vigo. The build up of containers that have to go through sanitary control procedures at customs means an increase in costs for storage, amounting to millions of euros by the end of the year. Apart from these costs are the financial expense involved for having goods immobilized, costs arising from non-compliance of contract through not being able to deliver the orders on time, personnel costs due to the need to carry out a follow-up of the containers that have been blocked, and costs from the deterioration caused to the companies' image. The various steps necessary for the procedures and dispatch of a container, in the Port of Vigo, can take more than twelve days. In general, the shipping agents dealing with transport include storage costs in their services for three days, considered to be a reasonable time for the procedures.

ras que se encargan del transporte incluyen en sus servicios los gastos de almacenamiento durante tres días, tiempo que se considera razonable para la tramitación.

De hecho, en puertos como Leixoes, en Portugal, o Rotterdam, en los Países Bajos, el tiempo de tramitación e inspección nunca supera ese período razonable de tres días.

Los costes de almacenamiento añadidos deben ser asumidos por las empresas armadoras o comercializadoras propietarias de la mercancía.

Durante los últimos días de mayo, en el Puerto de Vigo permanecían acumulados en espera del trámite del PIF más de 200 contenedores. Esta situación de colapso ha sido constante en el último año y medio y las organizaciones reunidas han denunciado que la Autoridad Portuaria no ha hecho lo suficiente para solventar la situación.

En este sentido, los armadores de sociedades mixtas recuerdan que lo único que se ha hecho hasta ahora es instar a los inspectores a trabajar horas extra. Las Administraciones públicas se comprometieron a



asignar ocho inspectores más al PIF de Vigo, sin que hasta el momento se haya cumplido este compromiso. Además muestran su temor de

que los inspectores que hacen actualmente horas extra dejen de ir a trabajar por las tardes, como ya han anunciado.

Por otra parte, han manifestado también su convencimiento de que la terminal de contenedores podría actuar con mayor diligencia en la tramitación.

Como consecuencia de esta situación, algunas sociedades, como la Compañía Chilena de Navegación, han dejado de operar en el Puerto de Vigo y se han trasladado a otros Puertos, en este caso el de Marín. Esto mismo podría suceder con puertos como Leixoes o incluso Rotterdam o Valencia, que ofrecen un mejor servicio y mayores garantías de diligencia en la tramitación de la inspección en el PIF.

Otras empresas han comenzado a actuar por la vía legal mediante reclamaciones de responsabilidad patrimonial contra el Estado para tratar de ser resarcidos por los daños y perjuicios ocasionados por una mala gestión del Puesto de Inspección Fronteriza por parte de Sanidad Exterior. ⚓

INTERNATIONAL FORUM ON ATLANTIC PORTS

The Confederation of Entrepreneurs of Pontevedra and the Entrepreneurial Association of Portugal are organizing the "International Forum for the Development of Ports on the Atlantic - Entrepreneurial Organizations Action". This event will take place on 28th and 29th June in Vigo and in the Portuguese Port of Leixoes. The Forum will be analysing the new transport concepts and the internationalization of the Atlantic. The Forum will also include the InfoAtlantic Observatory, designed to follow up the conclusions.

Forum Internacional de puertos atlánticos

La Confederación de Empresarios de Pontevedra y la Associação Empresarial de Portugal organizan el "Forum Internacional para el Desarrollo de los Puertos del Espacio Atlántico - La Acción de las Organizaciones Empresariales". Este evento tendrá lugar los próximos días 28 y 29 de junio en Vigo y en el Puerto de Leixoes. Entre otros ponentes participarán **Pedro Brito**, Ministro Jefe de la Secretaría Especial de Puertos de Brasil; **Mariano Navas**, presidente de Puertos del Estado; **Fernando Palao**, secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento; **Baidy E. Agne**, presidente de la Confederación de Empresarios de Senegal; o **Francisco Vidal**, director general de la Asocia-

ción Española de Short Sea Shipping.

El Forum se articulará en torno a cinco grandes temas: Los Nuevos Conceptos de Transporte de los Sistemas de Producción y Distribución; la Cooperación y la Internacionalización en el Espacio Atlántico; el Desarrollo de los Puertos y su Articulación con la Logística; las Formas de Crear Redes de Cooperación entre Organizaciones Empresariales y Operadores Portuarios y Logísticos; así como el Papel de las Organizaciones Empresariales en el Desarrollo del Espacio Atlántico. Asimismo, con la celebración de este Forum se pondrá en marcha el Observatorio Infoatlántico, cuyo objetivo será realizar un seguimiento de las conclusiones. ⚓