

OJO AVIZOR

Por
Fernando Vitoria

fernandovitoria@grupodiario.com
@fervitoriaibriz

Ideas gratis (razón aquí)

En calidad de ciudadano responsable que intento ser, me gusta participar activamente en todas aquellas iniciativas que reclaman la voz o la ayuda de los vecinos para advertir ineficiencias, desperfectos o cualquier cosa, incluso sugerencias, que se te pasen por la cabeza. Casi cualquier cosa, matizo.

Confieso que una vez descubiertas las bondades de esa APP municipal específica que te permite hacer una foto con el móvil y trasladar automáticamente tu observación al Ayuntamiento, han sido ya muchas las ocasiones en las que he practicado mi “deber” ciudadano, llegando incluso a adquirir un cierto punto de exigente meticuloso con el que no me acabo de reconocer.

Y es que cuando ves que el servicio funciona, cuando observas que un ente abstracto como un ayuntamiento ha reaccionado con rapidez a la sugerencia de un humilde y anónimo ciudadano... como que te vienes arriba y entras en una nueva dimensión. “Pues si han arreglado este agujero en dos días, han restablecido el suministro eléctrico de este tramo de la calle de forma automática, han trasladado 15 metros esta parada de autobús e incluso han cambiado el sentido de circulación de la calle de al lado... puede ser que también me hagan caso si solicito algo tan simple como que se ubique una cabina informativa en la Dársena Interior para que cualquier visitante pueda acceder a información de lo que es el puerto, su actividad, su historia, su repercusión...” ¿Recuerdan el sonido del grilleo durante el estío? Pues eso es exactamente lo que tengo en la cabeza desde que se me ocurrió la propuesta.

Y para acabar de frustrar mi espíritu de ciudadano ejemplar, se me ocurrió participar en un concurso de ideas o propuestas para la distribución de una parte del presupuesto municipal en el que no sólo podías plantear propuestas y actuaciones, sino que además podías votar las que te parecían más adecuadas.

Pues bien, dio exactamente igual que mi iniciativa (ajardinar un descampado) estuviera entre las más votadas, que tuviera sentido o que fuera una reivindicación largamente reclamada. Simplemente el coste

Las ideas son gratis, y todos tenemos muchas y muy buenas, pero lo son justo hasta que llegan a colisionar con las ideas de otro, tan legítimas y buenas como las tuyas... pero diferentes

del proyecto excedía el presupuesto asignado. Y ¿saben qué? Lo dudo. Lo dudo muchísimo, sobre todo a la vista de los proyectos finalmente seleccionados. Yo sólo pedía una zona ajardinada y paseable, no un jardín botánico...

Esa experiencia, traumática para mí ego (lo reconozco), me puso sobre aviso. Las ideas son gratis, y todos tenemos muchas y muy buenas, pero lo son justo hasta que llegan a colisionar con las ideas de otro, tan legítimas y buenas como las tuyas... pero diferentes. Es algo parecido al tema de las libertades, que las tuyas acaban donde empiezan las del otro. Evidente.

Ahora bien, ¿qué pasa si tus propuestas son claramente mejores e incluso puedes probar que objetivamente lo son pero no cuentas con el favor político de turno? Pues que sencillamente dejas de existir y tu idea, gratuita, pasa al cajón del olvido o al del ninguneo, según quien seas.

Y ¿a qué viene todo esto? Como los más avezados habrán advertido, sigo sin comprender la desconexión entre puertos y comunidades portuarias, de un lado, con la asociación vecinal y el grupo político de turno, por otro.

Cuando me dicen que hay que generar iniciativas, promover actuaciones y poner ideas encima de la mesa, yo siempre digo que tengo muchísimas, algunas de ellas creo que bastante buenas, para que el mensaje de la verdad llegue a quien tiene que llegar: a la ciudadanía. Otra cosa es que esas ideas no interesen a todos por igual.

Tendremos que aguantarnos, como siempre. Nos queda el consulado de que, de momento, Miguel Bosé no ha entrado a trapo con nuestro sector... y me callo por si acaso.

MARÍTIMO · Comenzará a estar operativo en el mes de junio

TTI Algeciras aumenta su conectividad con el nuevo servicio de THE Alliance

DP VALENCIA

TTI Algeciras aumenta su conectividad con Extremo Oriente gracias al nuevo servicio que operará THE Alliance, formada por las navieras Hyundai Merchant Marine (HMM), Ocean Network Express (ONE), Hapag-Lloyd y Yang Ming, a partir del mes de junio.

El nuevo servicio Far East 4 conectará Corea del Sur, China y el Norte de Europa con la dársena algecireña. Representantes de HMM en España y de TTI Algeciras simbolizaron el arranque de este nuevo servicio con la entrega al presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, Gerardo Landaluze, de una réplica del “HMM Algeciras”.

PUNTO DE VISTA

Por
Rosa Prenafeta

DIRECTORA
CONSELL D'USUARIS DEL
TRANSPORT CATALUNYA

Navieras, Aduanas y Suez: los cargadores siempre pagan

Ya hemos llegado a un momento en que alguien tiene que parar el abuso de las navieras. Los precios están fuera del alcance de las empresas cargadoras y, si no cambia esta tendencia, será el momento de replantearse dónde se producen las mercancías.

De esta pandemia estamos aprendiendo muy rápido y se están haciendo muchos esfuerzos para que las empresas puedan subsistir, para seguir manteniendo puestos de trabajo, inversiones y, en definitiva, mantener el país vivo.

Los precios del transporte marítimo siempre los han puesto las navieras, tanto cuando estaban muy bajos, como ahora que están muy altos.

Porque el transporte marítimo siempre ha sido necesario y los cargadores se han adaptado a los precios y a sus cláusulas, escritas en letra muy pequeña en el anverso del B/L (un contrato de adhesión).

NAVIERAS + ADUANAS

No sólo se han incrementado por tres y por cuatro los precios, es que, una vez que las mercancías llegan a Europa, estos precios desorbitados tienen que añadirse al “valor que se declara en aduanas”.

En algunos países, en lugar de declarar el valor CIF de las mercancías, declaran el valor FOB. Y quizás es más correcto o más justo porque, al final, los usuarios están pagando aranceles por el precio del transporte.

Quizás haya llegado el momento de replantearnos qué valor se debe declarar en aduana en toda la Unión Europea.

Ayer oí que se están pidiendo 10.000 dólares por un contenedor de 40 pies Shanghai-Barcelona. Que viene a ser unas tres o cuatro veces su coste habitual.

Vamos a hacer cuatro números.

-Imaginemos que una empresa importa productos que pagan un 5% de aranceles y le añadimos este flete de 10.000 USD.

-Significa que cada contenedor que llega paga 500 dólares, convertidos a Euros, sólo por el coste del flete.

-Y que esta empresa mediana está importando 1.000 contenedores en unos meses. Quiere decir que pagará 500.000 dólares, convertidos a euros, sólo de aranceles de transporte, más el extra coste del flete que ya comporta el transporte.

Ahora contad qué pagan las empresas que importan textil con un 12 o 13% de aranceles.

Si tenemos en cuenta que la recaudación de los aranceles los hace la UE, aunque devuelva una parte al país recaudador, ¿no sería el momento de que la UE diga alguna cosa? ¿O la misma China? que, a este paso, se quedarán sin clientes.

Porque al final, estos aumentos los pagamos entre todos. Las empresas no pueden asumir estos costes y tendrán

Sin duda, la mala praxis de las navieras la debe frenar alguien, inmediatamente. ¿En quién podemos confiar?

que subir precios que acabarán repercutiendo en el mercado. Y nosotros estamos comprando en este mercado de a pie, directa o indirectamente.

Si tienen que subir precios por estos incrementos, ¿dónde está el beneficio de producir en China? ¿Desaparece!

Igual vemos abrir las fábricas en Europa, de nuevo, porque con las tecnologías del siglo XXI podrían ser muy eficientes y el transporte marítimo perdería una cuota de mercado importante.

Sin duda, la mala praxis de las navieras la debe frenar alguien, inmediatamente. ¿En quién podemos confiar?

Por otro lado, la Unión Europea tiene que revisar las condiciones del despacho de importación. Quizás ya es hora de que se replanteen este sistema de recaudación.

Las empresas grandes hacen muchos esfuerzos para subsistir. Las medianas están desesperadas y las pequeñas, quizás dejarán de importar mercancías porque el coste de su producto será demasiado alto para poder venderlo.

NAVIERAS + SUEZ

Las navieras, en su afán de ganar más dinero, hace un tiempo, cambiaron los volúmenes de sus barcos, haciéndolos más grandes para optimizar costes (o ampliar beneficios).

Y ahora resulta que el “Ever Given” se ha quedado encallado unos días en el Canal de Suez por un golpe de viento que, parece ser, a otros barcos (más pequeños) no les ha afectado.

¿Nadie pensó que estos barcos enormes podrían tener problemas al pasar por una infraestructura tan delicada (o quizás obsoleta)?

Pero, ¡sorpresa! Se declara avería gruesa y los cargadores, o sus compañías de seguros, tienen que volver a pagar. Aquí ya sale más caro el relleno que el pollo.

Ya veremos cuántos contenedores se abandonarán porque no podrán pagar este coste.

Sumemos la disrupción que están causando a la cadena de suministro con el atasco que han provocado, que hará que las líneas regulares pasen a ser irregulares durante unos cuantos meses y la descompensación de equipos hará que, aún más, suban los precios con recargos ingenuos.

¡Esta rueda de hámster me está marcando mucho! Y ya es hora de que alguien la detenga.

Quien esté de acuerdo, que levante la mano. ¡Gracias!