

! Aspirantes a Reyes Magos roban los juguetes

Tres ladrones sustrajeron la semana pasada todos los juguetes de un camión de la conocida distribuidora Toys'R'Us en Alcalá de Henares. Los aspirantes a Reyes Magos fueron detenidos horas después del hurto.



? Inversiones millonarias en energías renovables

¿Qué país invirtió el año pasado más de 35.000 millones de euros en energías renovables y prevé un gasto total para este sector de 356.000 millones de euros hasta el año 2015?

! Nueva York crea un fondo para infraestructuras

¿Sabían que el Estado de Nueva York acaba de crear el primer fondo estatal de EEUU, dotado con más de 750 millones de euros, para la construcción de infraestructuras con el objetivo de adelantar su ejecución?

TRIBUNA

A favor del bono de movilidad

Jacobo Díaz Pineda

Director General de la Asociación Española de la Carretera



En los últimos años, las inversiones de las administraciones públicas en infraestructuras viarias han dotado al país de una red de carreteras que, salvo excepciones, puede definirse como de alta calidad. Somos uno de los países europeos con más kilómetros de autopistas y autovías, y hemos sido capaces de superar la estructura radial para formar una malla viaria capaz de articular nuestro territorio.

Sin embargo, todo este patrimonio que tanto ha costado construir (20.000 millones en los seis últimos años) está ahora en peligro debido a las restrictivas políticas de inversión, fruto de la crisis económica y de unos desequilibrios presupuestarios que priman el modo ferroviario frente al carretero. Los datos hablan por sí mismos. En la propuesta de Presupuestos del ministerio de Fomento para 2011, la inversión en carreteras pasó de los 5.114 millones de euros de 2010, a los 2.529 del presente ejercicio, es decir, se ha reducido prácticamente a la mitad. Esta disminución de la inversión en infraestructuras viarias deja patente la necesidad de buscar nuevas fórmulas de financiación que permitan salvaguardar el patrimonio viario y mantener

en óptimas condiciones la red de carreteras. Ante este panorama, la Asociación Española de la Carretera (AEC) considera imprescindible abrir un debate político, técnico y social, e invitar a la reflexión y a la propuesta de soluciones viables basadas en un equilibrio de intereses y demandas. La AEC es plenamente consciente de que las soluciones a la falta de financiación no son sencillas ni fáciles de adoptar. Pero, también, de que la fórmula que se adopte debe primar por encima de todo el derecho de los ciudadanos a la movilidad, y esto, a día de hoy, pasa de forma prioritaria por la carretera.

El resto de opciones conlleva o bien una reducción aún mayor de la

Este bono propone la circulación libre y gratuita del transporte profesional de mercancías hasta los 100.000 kilómetros

inversión, que deja a este modo de transporte en una peligrosa situación, o bien un importante incremento fiscal que, sin embargo, no asegura que el dinero conseguido revierta en la infraestructura viaria. En definitiva, ambas apuntan a un preocupante déficit en carreteras.

En este contexto, la asociación trabaja en un modelo que cumple con



ARCHIVO

la premisa de defender el derecho a la movilidad y, a la vez, permite disponer de un fondo de financiación exclusivo para la conservación y mejora de las carreteras: el bono de movilidad. Este bono propone la circulación libre y gratuita de todos los vehículos privados durante los primeros 15.000* kilómetros que se recorran al año. En el caso del trans-

porte profesional de mercancías, la gratuidad llegaría hasta los 100.000* kilómetros. Por encima de estos baremos, unos y otros deberán aportar una cuota que variará en función de unos criterios predeterminados.

Así, los "kilómetros nocturnos" serán siempre gratuitos, mientras que se pagará en las hora punta y en las carreteras que sufren mayor con-

gestión (normalmente los accesos a las grandes urbes). En este caso, será más caro circular un lunes a las ocho de la mañana que ese mismo día a la una de la tarde. También será mayor el peaje si se transita por una vía de acceso a una gran ciudad que si se hace por una carretera de la red secundaria.

La propuesta de la AEC lleva implícita, sin ningún tipo de concesión, que la recaudación asociada al bono de movilidad se destine de forma íntegra a la carretera, a su conservación y a la mejora claramente perceptible de la calidad de servicio de la red. En la actualidad, sólo una quinta parte de la recaudación fiscal que genera este modo de transporte revierte en él. Una de las actuaciones que conllevaría esta mejora es la generalización de la iluminación nocturna de la red de autopistas y autovías promoviendo la circulación de vehículos pesados durante la noche. De esta forma se incrementarían de manera notable los índices de seguridad durante el día al reducirse la "convivencia" entre ligeros y pesados, una de las principales causas de accidentalidad.

En cuanto al coste para el usuario del bono de movilidad, se podría establecer un pago de entre 5* y 12* céntimos por kilómetro en el caso de los vehículos ligeros, y de entre 10* y 20* para los pesados. Esto supondría unos ingresos anuales que irían de los 15.000* a los 35.000* millones de euros. El bono de movilidad, tal y como lo concibe la AEC, será más o menos flexible en función de la coyuntura económica, dejando, por supuesto, la puerta abierta a su desaparición si la situación así lo permitiera. ■

(* Estas cifras representan una hipótesis de partida y podrían adaptarse a cualquier escenario.

TRIBUNA

Competencia y la medida

Albert Oñate

Director general de China Shipping Spain Agency



No hay ninguna duda de la necesidad de contar con un organismo que supervise y vigile que los ciudadanos y las empresas de este país no suframos abusos ni actitudes monopolísticas de otros particulares y empresas. Debería suscitar una sensación de tranquilidad y de protección. Pero, ¿esto es así?

Vamos a hablar de la Comisión Nacional de la Competencia. Hemos sabido que este organismo ha multado a Bofill & Arnan y a BCN Aduanas y Transportes, por participar "en el cártel de operadores transitarios". La

multa es de aúpa, la nada despreciable cantidad de 1.184.000 euros.

Esta multa se suma a otras acciones que han tenido como ámbito de actuación nuestro sector. Sanción multimillonaria contra las navieras que operan en el Estrecho de Gibraltar, multa contra los transportistas de contenedores en Bilbao, expediente contra toda la comunidad portuaria de Barcelona por una regulación del transporte de contenedores, contra Acciona, Bergé, Marmedsa, Transcont, Iberia, Spanair, etc... Por supuesto quiero que los hechos delictivos no queden impunes, y que el que delinque debe pagar por su fechoría. De eso no tengo duda.

Pero quiero hacer unas consideraciones que considero muy relevantes. En primer lugar, quién conozca el entorno transitario sabe que pensar



ARCHIVO

que dos, cuatro, ocho o diez empresas pueden hacer un cártel es que no tiene la mas mínima idea de como funcionan las cosas. Por otra parte, las sanciones quizá protegerán a la

competencia pero además llevan a la ruina a los sancionados. En el entorno en que nos movemos, las sanciones a navieros y transitarios, son una inestimable ayuda para provocar más

despidos y que las empresas cesen en la actividad.

Además, el programa de clemencia, será todo lo legal que quieran, pero a mí me produce vergüenza y consternación. Para los que no sepan qué es, les diré que es tan sencillo como

Pensar que dos, cuatro, ocho o diez transitarias pueden hacer un cártel es que no tiene la mas mínima idea de como funcionan las cosas

la aplicación de descuentos en la sanción al infractor que delata a otros infractores. Además no es preciso que la delación sea anterior a la apertura del expediente, o que motive la apertura de éste.

Lo dicho, no sé yo si nos quedamos mucho más tranquilos con la Comisión Nacional de la Competencia. ■