

OPINIÓN



Boluda salva a 'Napoleón Bonaparte' en Marsella. Remolcadores de Boluda Towage and Salvage Francia actuaron de urgencia el 27 de octubre debido al temporal que sufrió la costa de Marsella, que originó que el ferry 'Napoleón Bonaparte' rompiera sus amarras y se empotrara contra el muelle del citado puerto. **Foto: Emmanuel Bonici**

TRIBUNA LIBRE



David Jiménez

Los vehículos pesados serán los principales afectados con la subida del IVA en peajes y gasoil, pues son elementos necesarios para desarrollar la actividad. Ambos conceptos se abonan casi al contado; sin embargo, los cobros se obtienen en periodos más largos, lo que va a repercutir en la liquidez de los transportistas, especialmente del pequeño, con menos capacidad de negociación y de endeudamiento que las grandes empresas.

La subida del IVA en el transporte

El sector se encuentra en una situación muy delicada por el elevado precio de los combustibles y porque circular por las autopistas es muy caro. La subida del IVA no contribuirá a mejorar la situación del transporte de mercancías, que encarecerá aún más el precio del gasoil y el de los peajes, además de retraer la actividad económica en general, lo que influirá inevitablemente en el consumo y en la prestación de los servicios del transporte.

La subida del IVA supone un nuevo varapalo para el consumo al reducirse la capacidad adquisitiva de los ciudadanos con la consiguiente reducción de la actividad económica en general y de la prestación de los servicios del transporte en particular. Asimismo, esta subida encarecerá aún más el precio del gasoil, que es el principal coste del transporte y que ya supone para muchas empresas más del 60 por ciento de sus costes. Además, la subida del IVA aplicada a los peajes, que pasa del 18 al 21 por ciento, afectará directamente al transporte. Los precios de los peajes ya se han visto afectados por otra subida del 7,5 por ciento tras la supresión de la compensación del Gobierno a las autopistas que dependen del Estado, lo que la nueva subida de los peajes con el incremento del IVA provoca otro

aumento más en los gastos de las empresas de transporte. Los vehículos pesados serán los principales afectados con la subida del IVA en los peajes y en el gasoil, pues ambos son elementos necesarios para desarrollar la actividad del transporte, además de que un aumento de la utilización de carreteras nacionales para evitar los peajes es más que probable, con una previsible congestión de viales y mayores riesgos de seguridad vial. Hay que destacar que estos conceptos, el gasoil y los peajes, se abonan prácticamente al contado; sin embargo, los cobros se obtienen en periodos más dilatados, lo que va a repercutir en la liquidez de los transportistas, especialmente del pequeño, que tiene menos capacidad de negociación y de endeudarse que las grandes empresas.

Además de esto, los precios están por los suelos, hay poco trabajo y las empresas de transporte tienen dificultades para financiarse. Y hay que tener en cuenta que sin este sector el país no funciona. Este sector se encuentra en una situación de indefensión porque no tiene alternativas.

El Gobierno aprobó en julio el Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas urgentes en materia tributaria con el objetivo de reducir el déficit público. Este Real Decreto establece que desde

el 1 de septiembre todas las facturas emitidas deben reflejar el nuevo tipo tributario aunque los servicios de transporte se hayan prestado en meses anteriores.

Es decir, que desde el 1 de septiembre los tipos impositivos aplicables al Impuesto sobre el Valor Añadido de tipo general, que es aplicable al transporte de mercancías por carretera pasa del 18 al actual 21 por ciento. Por su parte, el tipo reducido aplicable al transporte de viajeros por carretera pasa del 8 al actual 10 por ciento. El Real Decreto también establece modificaciones en los recargos que se venían estableciendo para el pago fuera de plazo de las cotizaciones empresariales, de modo que se establece un recargo del 20 por ciento sobre la cuota a pagar si se efectúa fuera de plazo desde el primer mes de demora, cuando anteriormente los recargos eran diferentes según los meses en los que se abonaran estas cotizaciones (un recargo del tres por ciento si se pagaba al mes siguiente; uno del cinco por ciento si el pago se efectuaba hasta el segundo mes; un recargo del 10 por ciento si se efectuaba el tercer mes; y a partir del cuarto mes el recargo era del 20 por ciento).

Coordinador de la Federación Andaluza de Cooperativas de Transporte (EMCOFEANTRAN)

MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

El PITVI presume de una "nueva planificación", cuando en la práctica es "más de lo mismo"

PITVI que te vi

Llegó a mis manos hace unas semanas el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de Fomento, conocido como PITVI, que fue una de las promesas de la ministra Pastor en su primera comparecencia en el Congreso. El PITVI propugna una planificación que haga compatible la mejora de la competitividad del sistema de transportes con las dificultades económicas de nuestro país. En esta línea anuncia una reducción sustancial de la inversión en infraestructura, y propone un mayor esfuerzo para mejorar la gestión, lo que se manifiesta en la inclusión de un "programa de regulación, control y supervisión" y otro "programa de gestión y prestación de servicios".

Aunque el diagnóstico del PITVI es certero, el plan presume de optar por una "nueva planificación" frente a la alternativa "continuista" cuando en la práctica resulta ser "más de lo mismo". La situación la refleja muy bien el viejo adagio popular: "dime de qué presumes y te diré de qué careces". Sinceramente, me hubiera encantado ver un planteamiento más novedoso y, sobre todo, valiente, dispuesto a romper los mitos intocables del transporte en España, que en mi opinión son tres.

El primero es que el Estado tiene que seguir teniendo el control directo o indirecto de casi todo. ¡Menos "regulación, control y supervisión"; y más liberalización y desregulación real! ¡Menos control público en el capital de las empresas y más iniciativa privada en la gestión de servicios e infraestructuras!

El segundo mito es que las mercancías son menos importantes que los viajeros. Sinceramente echo en falta en el plan una mayor atención a la valoración de los efectos en la competitividad y el crecimiento de nuevas infraestructuras transfronterizas e intermodales que reduzcan los costes y tiempos del transporte, y en consecuencia promuevan la exportación.

El tercer mito es el de favorecer a unos modos frente a otros en aras del equilibrio modal. ¿Cuándo nos enteraremos de que la mejor manera de ayudar al ferrocarril no es favorecerle frente a otros modos? ¿Cuándo seremos conscientes de que la Alta Velocidad es un lujo que no nos podemos permitir en este momento de crisis? ¿Cuándo tendremos un marco fiscal homogéneo para todos los modos de transporte?

jvasallo@caminos.upm.es