



**cem**

CONFEDERACIÓN  
DE EMPRESARIOS  
DE MÁLAGA

## **DOSSIER DE PRENSA DIARIO**

**FECHA:** 04 DE MARZO DE 2014

# MÁLAGA

● Ingresos los 46 millones para que funcione a mitad de año ● Avala los cambios para llegar a la Alameda bajo tierra y al Civil, en superficie

Sebastián Sánchez MÁLAGA

El Metro de Málaga vuelve a tener vía libre. Tras completar una larga travesía por un horizonte marcado por la incertidumbre económica y el enfrentamiento institucional, el ferrocarril urbano de la capital de la Costa del Sol respira nuevamente y afronta con luz propia su futuro inmediato. Las dudas que afectaban a esta infraestructura, en la que ya han sido invertidos más de 600 millones de euros, quedaron despejadas ayer cuando el Banco Europeo de Inversiones (BEI) comunicó el ingreso en la cuenta de la concesionaria, Metro Málaga, de los 46 millones de euros que le restaban por aportar a la financiación del proyecto.

Las trascendencia del acto es doble, ya que al dar cobertura a las últimas inversiones ejecutadas, libera a las empresas explotadoras para contratar al personal necesario para la próxima puesta en marcha parcial de las líneas de Carretera de Cádiz y Teatinos, en este caso, con el intercambiador de El Perchel como punto de unión. La negativa de

## 20-21

**Millones.** De pasajeros anuales moverá el Metro cuando llegue a Atarazanas y al entorno del Civil

las firmas adjudicatarias a iniciar la selección definitiva de los 93 operarios precisos para esta primera etapa era justificada en la ausencia del pago ya realizado.

Justamente éste fue el motivo alegado por la Junta para aplazar la inauguración del Metro a finales de 2013, como inicialmente se había comprometido la consejera de Fomento, Elena Cortés. Aunque aún se elude poner una fecha sobre la mesa para que tenga lugar el hito de apertura al público, todo indica que sería posible a mediados del presente ejercicio.

Desde la Junta de Andalucía, no obstante, aclararon que la utilización de este dinero no será inmediata. Antes es precisa una actualización del contrato de concesión administrativa entre Metro Málaga y el Gobierno regional tras los cambios introducidos en el trazado mediante el acuerdo institucional sellado por la Consejería de Fomento y el Ayuntamiento de Málaga a finales de 2013. Este trámite, según fuentes de la Administración andaluza, podría necesitar de varias semanas y, probablemente, habrá de contar con el

acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta.

Sea como fuere, el paso dado por el BEI es clave no sólo para el presente del proyecto sino también para su futuro. Porque a los beneficios directos antes expuestos, se añade un tercero de igual trascendencia. La liberación de la última consignación supone, de facto, un aval por parte del organismo comunitario, con sede en Luxemburgo, al nuevo modelo acordado por los agentes públicos y privados vinculados a su desarrollo.

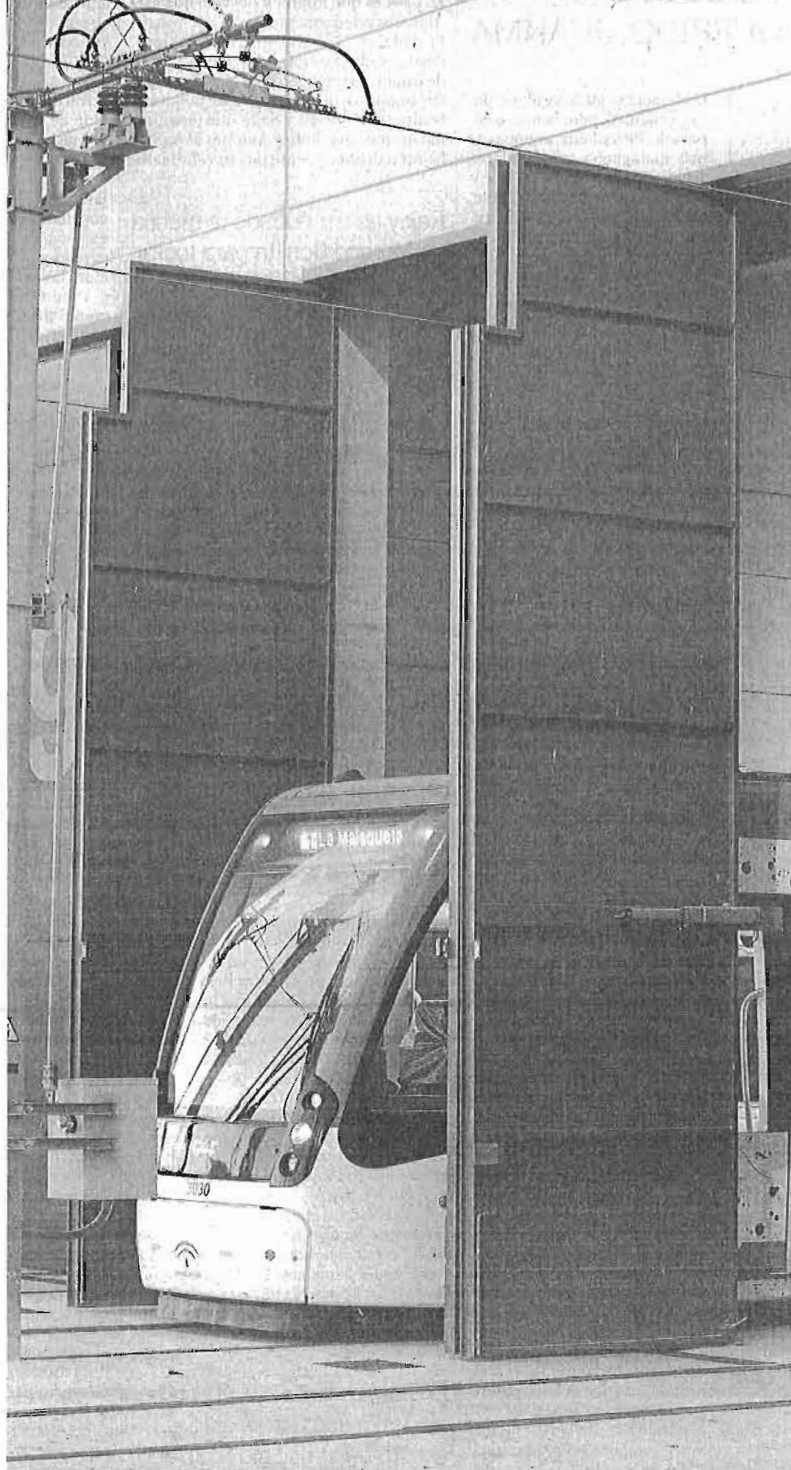
El mismo altera de manera sustancial el proyecto original y objeto de adjudicación en 2004. Las variaciones introducidas permitirán llegar de forma soterrada hasta la mitad del lateral norte de la Alameda Principal, donde se situará la estación Atarazanas, y en superficie hasta el entorno de los hospitales Materno Infantil y Civil. Dos puntos a los que, según las obligaciones contraídas por las partes, habrán de llegar los trenes a lo largo del año 2017.

El ingreso de los 46 millones sólo ha sido posible después de que los responsables del BEI hayan analizado la documentación remitida sobre estas variaciones en el trazado del suburbano y en los plazos de puesta en carga. Algo a lo que contribuyó la visita que la pasada semana realizó una comisión técnica del banco europeo a la capital de la Costa del Sol, donde mantuvieron encuentros directos con la concesionaria para dilucidar cualquier duda sobre el nuevo modelo de ferrocarril urbano.

Antes, a finales del pasado mes de diciembre, la Agencia de Obra Pública, dependiente de Fomento, remitió los borradores de la modificación del acuerdo de concesión, incluyendo los documentos y anexos relativos al plan económico-financiero y de estimación de demanda requeridos, entre otros documentos.

Una de las claves para que las modificaciones introducidas hayan tenido el visto bueno del organismo comunitario es el informe de demanda elaborado por la consultora Tema, que viene a actualizar los números de usuarios potenciales estimados con el recorrido original. De acuerdo con el citado informe, el Metro moverá del orden de 20-21 millones de pasajeros al año. La llegada al intercambiador de El Perchel garantizará 8 millones; la prolongación hasta la parada Guadalmedina permitirá alcanzar los 12 millones; el tramo en superficie hacia el norte sumará unos 3 millones más, con lo que la entrada al centro supondrá unos 5 o 6 millones.

# El BEI despeja el camino al Metro



Uno de los trenes del Metro, en el momento en que sale de talleres y cocheras.

JAVIER ALBÍN/ANSA

# La Junta propone retirar la concesión de ampliación del puerto de Benalmádena

El Ayuntamiento dice que al alterar el proyecto, la adjudicación no cumple los requisitos administrativos

**D. Azuaga** BENALMÁDENA

La Junta de Andalucía propone retirar al Ayuntamiento de Benalmádena la concesión para la ampliación del puerto deportivo. La alcaldesa del municipio, Paloma García, afirmó que el Gobierno andaluz pretende "castigar a Benalmádena por motivos políticos" y

señaló que la adjudicación de la ampliación no cumple con todos los requisitos administrativos y se encuentra aún pendiente de regularizar. La regidora explicó que el Consistorio ha detectado en los últimos días que la Junta alteró el proyecto de ampliación de la marina sobre el que el Ministerio de Medio Ambiente otorgó en su día la adscripción de terrenos. "Hemos conocido con auténtica sorpresa que la Junta modificó dicho proyecto sin informar al Gobierno central y, debido a esos cambios, no coincide, por ejemplo, la extensión de la lámina de agua".

García también criticó a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) porque pretende "ahora retirarnos la concesión por razones que no se corresponden con cuestiones técnicas, sino que se enmarcan en la deslealtad política, mientras que ellos no han cumplido con trámites administrativos elementales y tendrán que solucionar en el Ministerio este conflicto". La alcaldesa dijo que la citada agencia pública "no ha hecho los deberes" y que cabría la posibilidad de que el Gobierno central declarara toda la actuación nula, lo que podría incluso acarrear una posible reclamación por daños y perjuicios. "Confiábamos en que la Junta habría realizado todas las gestiones de manera impecable y ahora comprobamos que han alterado un proyecto y han otorgado una concesión que actualmente se encontraría en situación irregular", resumió.

Málaga Hoy 04 MAR. 2014

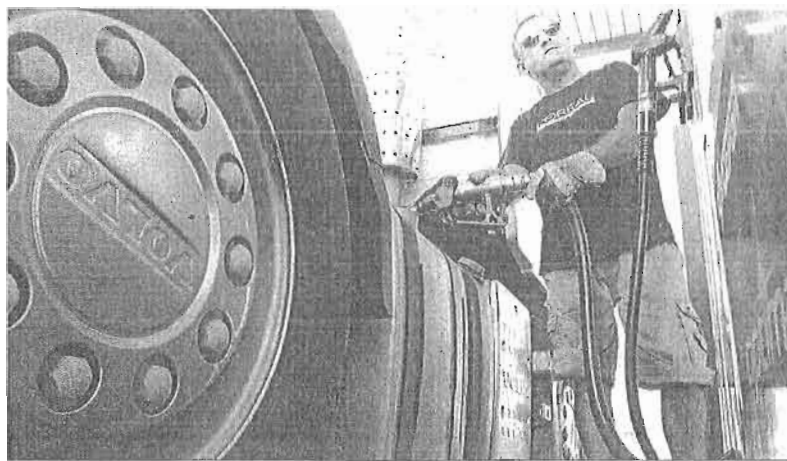
# 140 empresas piden la devolución de 4 millones por el 'céntimo sanitario'

● La demanda del sector transportistas se limita al periodo desde finales de 2009 hasta 2012

S. Sánchez MÁLAGA

La Asociación Provincial de Empresarios del Transporte y Agencias de Málaga (Apetam) informó ayer de que 140 empresas de la provincia han iniciado el procedimiento para reclamar la devolución de unos cuatro millones de euros pagados de más por el denominado *céntimo sanitario*. El concepto se corresponde con el impuesto fijado por el Gobierno central sobre el carburante, al que desde 2002 y hasta 2012 aplicó un sobrecoste de 4,8 céntimos de euros por cada litro. Un dinero con el que se pretendía financiar la Sanidad.

No obstante, en el caso concreto de la provincia de Málaga, la asociación admite que la demanda puede extenderse únicamente desde finales de 2009 y durante los ejercicios 2010, 2011 y 2012. ¿Por qué? Una de las razones radica en los límites que fija el artículo 66 de la Ley General Tributaria, que precisa que el derecho a obtener cantidades indebidamente abonadas a Hacienda prescribe a los cuatro años. De mantenerse esta máxima, sólo podrían solicitar la devolución mediante esta fórmula por los últimos cuatro años (es decir, desde febrero de 2010 hasta finales de 2012 cuando dejó de tener efecto) y quienes hubieran abierto un proceso ya anteriormente. No obs-



Un transportista, en el momento en que reposta en una gasolinera.

JAVIER ALBIRANA

tante, hay expertos que interpretan el carácter retroactivo de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

En este sentido, López consideró que los cuatro millones antes apuntados aluden exclusivamente a las empresas, dándose el caso de muchos particulares dedicados al transporte que probablemente no podrán tramitar esta misma reclamación por carecer de los necesarios justificantes. Con este dato sobre la mesa, es válido pensar que durante los diez años de aplicación del *céntimo sanitario*, lo pagado de más por las empresas transportistas malagueñas puede elevarse a unos doce millones.

Desde Apetam, a través de un comunicado de prensa, se animó a las firmas vinculadas al sector a realizar el procedimiento necesario para recibir las correspon-

dientes devoluciones. En esta línea, los responsables de la asociación ya han iniciado una ronda de contactos con los integrantes del sector y confirmaron que el gabinete jurídico del colectivo está a disposición de los afectados para iniciar el proceso administrativo.

## 4,8

**Céntimos de euros.** Es el gravamen aplicado a cada litro de combustible a los transportistas

El presidente de Apetam, Juan Sierra, valoró lo ocurrido. "Creemos que puede restituir algo de lo que los empresarios han pagado de más durante tantos años; todavía son muchos los interrogantes que se tienen que disipar",

expuso, aludiendo, de un lado, si se puede solicitar el reintegro de pagos anteriores a 2010, ya que las reclamaciones en Hacienda de pagos indebidos prescriben a los cuatro años. Al tiempo, se preguntó si las facturas a presentar deben reflejar lo específico del *céntimo sanitario* y aludió a la necesidad de conocer los plazos se establece la Administración para cumplir con la citada sentencia.

Este gravamen impuesto a los carburantes no fue extensivo a todo el territorio nacional ni en las mismas cifras. En este sentido, cabe recordar que sí se aplicó en las comunidades de Cantabria, Castilla y León, Extremadura, Andalucía, Castilla-La Mancha, Murcia, Valencia, Cataluña, Baleares, Navarra, Madrid, Asturias y Galicia. Teniendo la región andaluza el más elevado incremento, de 4,8 céntimos de euros por litro.

## El PSOE exige evitar el vertido de aguas fecales a los arroyos

Redacción MÁLAGA

El PSOE en el Ayuntamiento de Málaga reclamó ayer al equipo de gobierno del PP que exija a la Empresa Municipal de Aguas (Emasa) "una mayor atención" en cuanto a inversión para la creación y sustitución de las redes de infraestructuras básicas de la ciudad, de modo que se evite el vertido de aguas fecales a los arroyos. El concejal Sergio Brenes denunció las "carencias" existentes, con especial incidencia en los distritos periféricos. En este sentido, acusó al Consistorio de "no vigilar las roturas de saneamientos y no invertir en crear infraestructuras para separar las redes de aguas pluviales de las aguas negras que se dan en la capital".

"No es aceptable que en los cauces de la ciudad existan aliviaderos de aguas residuales que provoquen vertidos en momentos puntuales", dijo, al tiempo que añadió que "el PP lleva años sin atender el mal estado de mantenimiento de las redes de saneamiento tanto en el centro como en los distritos periféricos, en los que continuamente se denuncian vertidos de aguas residuales en distintos arroyos con la consiguiente contaminación de los cauces y acuíferos".



## Economía Foro Global España 2014

# El FMI pide reducir las cotizaciones sociales y no bajar más los salarios

Aboga por profundizar en la reforma laboral, pero no para proteger a los que ya tienen empleo

Califica de "deprimente" que la tasa de desempleo juvenil en España supere el 50%

Carmen Larrakoetxea BILBAO.

La directora gerente del Fondo Monetario Internacional (FMI), Christine Lagarde, recomendó ayer en Bilbao, en el transcurso del Global Forum Spain, al Gobierno español que profundice en las reformas estructurales, especialmente en el mercado laboral, para propiciar la creación de empleo. En este sentido, al contrario de lo que ha hecho el Gobierno de Mariano Rajoy en los últimos meses al incrementar las cargas sociales del empleo, Lagarde pidió "reducir los costes fiscales del empleo" y "no necesariamente reducir salarios".

A pesar de esta advertencia, la directora gerente del Fondo Monetario Internacional (FMI) aplaudió las "valientes reformas" emprendidas por el Gobierno español, que han permitido recuperar la senda de crecimiento, empezar a crear empleo y recuperar la confianza internacional. Sin embargo, y parafraseando al propio jefe del Ejecutivo español, indicó que "España ha salido de la recesión, no de la crisis" y la prioridad debe ponerse en la generación de empleo.

Lagarde fue mucho más expresiva al referirse al desempleo de los jóvenes, que supera el 50 por ciento en España, tildándolo de "inaceptable" y "deprimente" y reclamó que sea una de las prioridades españolas y también europeas.

La reforma laboral que propone Lagarde para España debería ser más "profunda" y orientarse a la generación de empleo y a "beneficiar a los que ya tienen empleo". También abogó por que las empresas y trabajadores tengan "garantías" de que pueden llegar a acuerdos sobre



Christine Lagarde, directora gerente del FMI, con el Rey don Juan Carlos en la inauguración del Foro. TXETXU BERRUEZO.

salarios y sobre su revisión. La vía para tratar de reinsertar a los desempleados debiera orientarse hacia un "apoyo directo" mediante formación y ayuda para encontrar empleo, sobre todo para los parados de larga duración.

El FMI insiste en que España de-

berá reducir su déficit fiscal y la vía para ello, a su entender, tiene que ir vía Impuestos Indirectos.

### Riesgo de deflación

Otra de las materias en las que Lagarde alabó la labor del Gobierno español fue el proceso de saneamiento del sistema financiero, en el que recordó que España sólo usó 40.000 millones de los 100.000 millones que podría haber solicitado; y cómo las cajas ya no pueden operar sin estar controladas.

En relación al sistema bancario europeo, Lagarde también abogó

por continuar con su saneamiento, aunque puntualizando que "no digo que los balances estén mal". Lo que hace falta, a su entender, es transmitir a los mercados una imagen de sistema de calidad que vaya respaldado por serios análisis del Banco Central Europeo.

### Disturbios y "go home" en la cumbre

La cumbre Global Forum Spain 2014 fue recibida con manifestaciones sindicales en las que se pedía a los organismos internacionales defensores de las políticas de ajuste que se fueran a su casa: "Go home". Paralelas a estas manifestaciones se han producido disturbios en el centro de Bilbao, con roturas de cristales en entidades bancarias, establecimientos comerciales, etc. Por la tarde, los incidentes continuaron en el Casco Viejo y se realizaron casi una decena de detenciones en el día.

Respecto a los riesgos que se cierren sobre la recuperación económica europea, la directora general del Fondo Monetario Internacional llamó la atención sobre una inflación demasiado baja, sin llegar a pronunciar la palabra deflación. En este sentido, expresó su confianza en que las autoridades europeas sean capaces de anticiparse, a través de políticas que incentiven el crecimiento económico, junto con una política de tipos de interés.

Respecto al necesario incremento de la competitividad, apuntó que "si lo hacemos estructuralmente bien, se podrá recuperar bajando los costes de la producción y aumentando la productividad". Además de la reforma laboral, Dijsselbloem pidió una reforma a nivel europeo del mercado energético, que conlleve la apertura de los mercados y la interconexión entre los países miembros.

Asimismo indicó que será crucial para promover la inversión avanzar hacia una unión bancaria real, debate que no debería estar "obstaculizado" por el "debate más grande" sobre el futuro de la política fiscal.

## El Eurogrupo insiste en más ajustes laborales y fiscales

C. L. BILBAO.

El presidente del Eurogrupo, Jeroen Dijsselbloem, en su intervención en el Global Forum Spain, también reconoció los avances económicos logrados en España, pero cree que el país tiene aún "pendientes" algunas reformas estructurales, especialmente en el mercado laboral y en materia fiscal.

Dijsselbloem subrayó que el desempleo en España es "demasiado

elevado" y el mercado laboral no es "tan flexible" como en el resto de la eurozona por lo que abogó por profundizar más en la reforma laboral y que se reduzcan todo lo posible los impuestos al trabajo.

Para Dijsselbloem, "hay que ser valientes en lo político para convencer a los electores de que es necesario hacer más ajustes", insistiendo en que los que afirman que se está "desmantelando" el sistema social europeo, "lo que estamos ha-

ciendo es asegurar que podemos darle sostenimiento".

Para el presidente del Eurogrupo, la mejor manera de fortalecer el modelo social europeo es a través de "más fuerza económica" para financiar los servicios sociales actuales y garantizar "un nivel percibido de bienestar" en los próximos años. Insistió en que muchas reformas no tendrán efectos hasta el medio y largo plazo, pero "hay que hacerlas ahora".

En este contexto, recaló que ahora quienes tienen tienen más "potencial" en Europa para promover el crecimiento económico "está en las manos de los Estados miembro" y puso como ejemplo a España de "perfecto ejemplo de reformas de gran alcance".

Respecto al necesario incremento de la competitividad, apuntó que "si lo hacemos estructuralmente bien, se podrá recuperar bajando los costes de la producción y au-

# Los sindicatos piden ayudas por asesorar sobre la formación

► Buscan ingresos para compensar la decisión del Gobierno de cortar la exclusividad de los cursos formativos

SUSANA ALCELAY  
MADRID

Han controlado durante décadas los fondos de formación y tejido una tupida estructura de empresas y personal para desarrollar los polémicos cursos, una estructura que se irá abajando tras la decisión del Gobierno de acabar con la exclusividad sobre los fondos que tienen sindicatos y patronales, tal y como adelantó ABC.

Para paliar en parte este quebrando los sindicatos han reclamado al Ministerio de Empleo en las negociaciones abiertas una compensación económica por orientar sobre la formación, una especie de «encomienda de gestión» por realizar determinados servicios, en este caso por orientar sobre las necesidades formativas.

La CEOE es más rotunda. Recuerda que la mayoría de estos fondos proceden de las cuotas que pagan los empresarios (0,6%, y 0,1% el trabajador), por lo que pide que sean las empresas las que gestionen «directamente» los recursos que aportan. Una gestión directa que la patronal pretende vertebrar con la creación de una especie de «cheques de empresa» para que sea la propia empresa la que dedique esos créditos de la forma que mejor le convenga.

Como informó este periódico, el rosario de escándalos relacionados con el mal uso de los fondos de formación ha llevado al Gobierno a acabar este mismo año con la exclusividad que prácticamente siguen teniendo patronal y sindicatos en el uso de los fondos de formación y dar entrada así a más actores, a centros de formación públicos y privados y a más agentes sociales. El Ejecutivo considera «indispensable» eliminar el doble papel de los agentes sociales como participantes en la planificación, programación y diseño de los cursos y, paralelamente, como ejecutores de la formación y perceptores de los fondos.

El sistema de formación en España está asentado en una más que compleja estructura en la que están integrados el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), la Fundación Tripartita para la Formación, de la que forman parte el SEPE, UGT y CC.OO, el sindicato gallego CIG, y CEOE y Cepyme, y las comunidades autónomas. El presupuesto de este sistema ascendió en 2012 a 2.154 millones de euros, pro-

cedentes en su mayor parte de la cuota de formación que pagan las empresas con sus cotizaciones a la Seguridad Social (1.890 millones).

De esa cantidad, 1.200 millones se destinan a cursos y ayudas a parados y casi 948 a formación de ocupados. De todos estos recursos, 776,8 millones – todos en la parte destinada a los empleados – los gestiona la Fundación tripartita, y de ellos 228 millones se destinan a los cursos subvencionados.

## Luz verde

### La Comisión Europea autoriza la adquisición de Ceiss por Unicaja

ABC MADRID

El comisario europeo responsable de Competencia, el español Joaquín Almunia, avanzó ayer que la Comisión Europea ha aceptado las nuevas condiciones para la adquisición de Banco Ceiss por parte de Unicaja Banco, aunque reconoció que aún no se ha adoptado una decisión formal.

En declaraciones a Televisión Castilla y León, durante el transcurso del Global Forum Spain –celebrado en Bilbao bajo el lema «España: de la Estabilidad al Crecimiento»– el vicepresidente de la Comisión Europea declaró que han seguido «muy de cerca» todo el proceso de negociación entre ambas entidades.

Un proceso del que dijo, ha sido «largo», con la última modificación de las condiciones, una vez que no se alcanzó el 75 por ciento de aceptación de la oferta de canje de acciones para los preferentistas de Ceiss, procedentes de las antiguas Caja España y Caja Duero.

## Opinión

## ANUNCIOS Y REALIDADES DE RAJOY



**Sebastián Reyna Fernández**

Secretario general de UPTA España

El recién celebrado Debate sobre el Estado de la Nación (DEN) venía precedido de certidumbres que se confirmaron, anuncios previos en materia de reforma fiscal que dejaron otras incertidumbres, y alguna sorpresa, en especial en materia de contratación laboral y de cotización a la Seguridad Social.

Se confirmó el cambio en la previsión del crecimiento económico para el año 2014, fijándose definitivamente en el 1 por ciento, por encima de las previsiones anteriores, y por debajo de las más optimistas de algunos analistas, aunque parece que en un escenario razonable. Sin embargo poco se nos informó sobre las propuestas de política económica para consolidar este moderado crecimiento en el año y continuar al alza en los siguientes. La balanza exterior, que nos está dando satisfacciones en estos últimos trimestres, no puede por sí sola cumplir el objetivo si no viene acompañada de una mejora sustancial de la demanda interna que todavía presenta objetivas dificultades.

En este año 2014 sin el acompañamiento de una mejora en los salarios públicos y privados, sin una recuperación de la inversión pública, sin una actualización adecuada de las pensiones, y en especial sin una reducción efectiva del desempleo, será muy difícil recuperar el tono del consumo por parte de particulares, familias y empresas, y este es un presupuesto objetivo que todavía hoy

no podemos confirmar. La propuesta de reforma fiscal venía salpicada de ofertas de reducción de impuestos para todos, en particular para autónomos y pequeñas empresas, pero que no se llegaron a confirmar en el discurso del presidente y que quizá no conocamos con carácter definitivo hasta el mes de junio.

Tan sólo tenemos la certidumbre del aumento relativo del mínimo exento de ingresos para el pago por el IRPF hasta los 12.000 euros, pero ya se curó en salud el presidente al dejar claro que se refería en exclusiva a los rendimientos del trabajo, por lo que una vez más los rendimientos por actividades económicas de las personas físicas quedan fuera de la exención y siguen sujetas al impuesto. Es decir, los autónomos no se beneficiarán de esta medida. Por otra parte nada se dijo sobre la imprescin-

dible reducción de las retenciones en el IRPF para los profesionales, condenados a pagar un tipo prácticamente confiscatorio del 21 por ciento sobre ingresos brutos.

El IVA ni siquiera se mencionó. El tipo general posiblemente no se toque, pero ¿podemos asegurar que el IVA reducido del 10 por ciento se mantendrá para actividades tan significativas hoy en nuestra economía como son el turismo y la hostelería?

Por fin nos sorprendió un anuncio de cambios en los sistemas de contratación laboral, por lo que se refiere a su contribución a la Seguridad Social. Me refiere a la denominada cuota fija de 100 euros para las contingencias comunes y sólo de la parte correspondiente a la empresa.

La propuesta, tras las primeras reacciones, ha sido modificada positivamente en el texto publicado en el BOE del sábado,

1 de marzo. Decimos que es sorprendente porque nace después de la creación del denominado contrato de emprendedores, es decir el indefinido, con un año de periodo de prueba y fuertes bonificaciones en la cuota. Entendimos que ésta era la apuesta del Gobierno para conseguir un porcentaje mayor de contratación indefinida en nuestro mercado de trabajo.

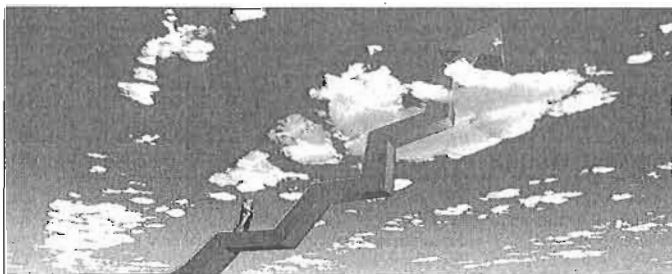
Con respecto a la nueva modalidad debemos resaltar que no estamos ante una cuota efectiva de 100 euros (o de 75, o 50, según el tiempo de trabajo), sino que esta tarifa se aplica en exclusiva a las contingencias comunes, se mantienen las otras cotizaciones complementarias y las de los trabajadores que, aunque son con cargo a éstos, su liquidación se hace por parte de la empresa. De esta forma en el caso expuesto por el presidente con respecto a un salario medio anual de 20.000 euros, la cuota final estaría más cerca de los 200 euros.

Este precio representa un buen descuento en sueldos propios de personal técnico cualificado, pero muy poco con respecto a los salarios medios (15.000 euros) o los más bajos y muy habituales cercanos al SMI.

Pese a las mejoras introducidas, estamos ante una figura que puede ser utilizada por empresas de media y gran dimensión, con planes establecidos a tres y cinco años. Autónomos y microempresas difícilmente pueden hoy planificar por encima de tres o seis meses y sus contratos están en la banda más baja, por lo que su ahorro relativo es menor.

Una vez más será la evolución positiva de la demanda interna la que ayude o no a la expansión de la contratación laboral y no tanto la normativa laboral aplicable.

Faltan políticas económicas de calado que consoliden el crecimiento



THINKSTOCK

## AUTOESCUELAS, SOPORTE DE REEDUCACIÓN VIAL



**José Miguel Baez**

Presidente de CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas)

Cualquier persona —conductora o no— mínimamente informada sabe que cada vez hay menos accidentes en las carreras españolas. Esta buena noticia se debe a que vamos creyendo que la seguridad vial es un tema de todos y también al trabajo constante, a veces poco apreciado, de los actores que tienen que ver con el mundo del tráfico. No nos damos cuenta de que al lado de la Administración —que diseña, coordina y dirige eficazmente este área con la Dirección General de Tráfico (DGT)— existen muchos otros operadores especializados sin los cuales no habría tal éxito: asociaciones de conductores, de víctimas, de transportistas... y, por supuesto, las autoescuelas, el lugar al que todos vamos para aprender a conducir, y a hacerlo con un conjunto de valores de los que se beneficia toda la sociedad: la seguridad, el respeto al prójimo, la disciplina, la caballerosidad... La autoescuela ocupa un lugar especial.

Desde 1961, la Confederación Nacional de

Autoescuelas (CNAE), que agrupa en 55 Asociaciones Provinciales a 8.000 pequeños y medianos empresarios que emplean a 37.000 personas, ha estado arrimando el hombro, y les puedo asegurar que, pese a que el sector sufre en sus carnes la crisis como el que más, sigue comprometido con la seguridad vial con el protagonismo que le corresponde.

Las actividades de CNAE son muchas, pero ahora sólo quiero explicarles un poco de nuestra función de garantes de la reeducación vial. Nadie parece recordarlo, pero fue en 2005 cuando la CNAE ganó, en libre y transparente competencia con media docena de otras organizaciones y empresas privadas, el concurso para organizar los cursos de reeducación vial. Los pliegos del concurso eran difíciles —cualquier proyecto pionero y para un mercado desconocido lo es— y fue un quebradero de cabeza encontrar las 200 autoescuelas que quisieran y pudieran desarrollar el servicio al que nos obligaba la DGT: cada centro debía tener un profesor cualificado, un psicólogo y una víctima de accidente de tráfico que impartieran

los cursos. Ese era el menor de nuestros problemas, pues el servicio debía ser universal —como cualquier prestación pública— para todo el territorio nacional y para todos los ciudadanos en igualdad de condiciones, incluyendo los discapacitados, puesto que cada centro tuvo que realizar una inversión media inicial entre 20.000 y 30.000 euros. Todo ello, sin apenas dar cursos durante al menos los tres primeros años, pues el carné por puntos acababa de nacer y no había suficientes alumnos.

La tarea sigue siendo hercúlea y a día de hoy sólo hay 8 de las 200 autoescuelas en toda España que puedan decir cabalmente que dar cursos de reeducación vial sea un negocio por sí mismo. ¡Y eso, después de ocho años de sacrificios! Con todo, el sector sigue cumpliendo lo que considera que es una

de sus principales funciones sociales: apoyar la reeducación vial. No sólo sosteniendo un sistema que sería difícil —quizá inasumible— de gestionar por el sector público, sino también incontrolable por él en términos de calidad. Además, la CNAE va a seguir devol-

viendo al sector y a la sociedad hasta el último euro que recibe por gestionar el sistema. Y lo va a hacer como hasta ahora, acompañando las campañas de seguridad vial, subvencionando las actividades de las víctimas, realizando estudios sobre el sector y, por supuesto, rebajando las cuotas de sus socios cuando quede algo del presupuesto, como los últimos cinco años.

Sería una pena que el control de calidad y la eficiencia de este sistema —acreditado como "excelente" por estudios independientes de dos universidades de primer nivel de Valencia y Madrid— se fuera alegremente al garete por una reforma legal poco meditada. Los sistemas siempre se pueden mejorar, y aquí cabe la flexibilización del sistema y su adaptación al tiempo actual, pero sería un grave error no mantener los pilares de un modelo de gestión sin comparación en Europa: garantía de un nivel calidad controlable en todo momento; que los conductores no tengan que pagar más por unos hipotéticos exámenes de muy incierta eficacia; y, sobre todo, formación de calidad que sea impartida exclusivamente por expertos reconocidos y acreditados por el propio sector. Porque, dígame usted, ¿dejaría que un cocinero o un profesor de idiomas le enseñaran seguridad vial a 50 kilómetros de su casa?

La labor del sector es hercúlea, pero no va a dejar de velar por la seguridad vial