

OCTUBRE
del 2013

+ valor

SUPLEMENT D'ANÀLISI ECONÒMICA

el Periódico



FRANCINA CORTÉS



Eurovinyeta: pagar per usar

Catalunya, si no hi ha marxa enrere, implantarà l'any que ve l'eurovinyeta a l'Eix Transversal, i es convertirà així en la primera comunitat que aplicarà la mesura. Una desena d'experts reflexionen sobre el pagament per ús de les infraestructures viàries, una fórmula que Espanya es resisteix a implementar tot i que guanya terreny en molts països europeus.

Una forma més justa de repartir els costos

És necessari adoptar, i a més de manera urgent, una política clara i un calendari precís per a la implantació de l'anomenada eurovinyeta a Espanya. No fer-ho és perdre temps i oportunitats.

Josep
ORIOL



Degà del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports a Catalunya.

Enginyer de Camins, Canals i Ports per la UPC i graduat en Port Management per l'International Institute for Hydraulic and Environmental Engineering de Delft (Holanda). Director general de Saba Parques Logístics.

Les infraestructures gratuïtes no existeixen. Partint d'aquesta realitat i simplificant-la podem diferenciar entre dos tipus d'infraestructures, segons el seu finançament: les que paguem tots mitjançant els impostos i les que paga l'usuari. En el cas espanyol, s'ha de recordar que la nostra flagrant carència d'infraestructures ha estat palliada durant dècades, en gran part, per l'enorme contingent de fons europeus. Aquest fet ha afavorit la sensació àmpliament compartida segons la qual disposar de vies d'alta capacitat gratuïtes és un dret dels territoris i dels seus ciutadans, atorgant així a les infraestructures la condició de potent arma política.

En aquests moments, enmig d'una forta crisi econòmica i financera amb efectes directes sobre la capacitat inversora de les administracions públiques espanyoles, agreujada per la caiguda dels fons europeus, vivim una paràlisi extrema en el desenvolupament de noves infraestructures. Sembla que hem oblidat el reconegut efecte impulsor

que tenen per a l'economia quan la seva implantació parteix d'una rigorosa avaluació de la seva eficiència i de la seva rendibilitat econòmica, social i mediambiental.

A més a més, s'ha de recordar també que en el cas d'infraestructures de transport que fem servir de forma menys assídua, com un aeroport o un port, acceptem com a natural el cobrament d'unes taxes; tot al contrari que en el pagament per ús d'una carretera d'alta capacitat.

Entre obvi i qüestionable

Ningú discuteix que les administracions han de garantir, als ciutadans i a les empreses, unes condicions de mobilitat específiques. La dificultat està a l'hora d'establir el límit entre el que és obvi, com la funció social i de servei d'una infraestructura que garanteix la comunicació per exemple en una comarca de muntanya amb un volum de trànsit baix, que forma part de la funció redistributiva de l'Administració; i el que és qüestionable, com afrontar íntegrament el desdoblament d'una via d'al-

ta capacitat com és la N-2 per la saturació de vehicles pesants.

Disposar de carreteres ràpides i d'alta capacitat ens beneficia a tots, però no a tots de la mateixa manera. Per a determinats sectors disposar d'aquestes carreteres és clau per a la seva competitivitat: milloren el seu servei i incrementen els seus beneficis en forma d'estalvis de temps, de combustible i de seguretat.

En aquest sentit, l'eurovinyeta internalitza els costos derivats de la implantació d'una infraestructura i contribueix al retorn de part dels beneficis obtinguts pels usuaris per cobrir els costos que en genera l'ús, i no només els relatius a la carretera en qüestió, sinó els associats als efectes sobre la salut, el medi ambient, la pressió en el territori, etcètera.

Fins avui, els principals partits polítics han estat esquius a la proposta d'aplicació de l'eurovinyeta a Espanya. Els principals arguments esgrimits són similars als del sector del transport: que castiga notablement la competitivitat del sector, molt atomitzat, amb un increment de costos i una

ANUNCIS OFICIALS

Ajuntament de Canovelles

Anunci d'exposició pública, emès per l'Ajuntament de Canovelles, dels acords provisionals de modificació de les Ordenances Fiscals

En compliment del que disposa l'article 17 del text refós de la Llei reguladora de les Hisendes Locals aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, s'anuncia que l'Ajuntament de Canovelles, a la sessió plenària del dia 24 d'octubre del 2013, va acordar aprovar provisionalment per a l'exercici 2014 i següents els acords següents:

Primer.- Aprovar provisionalment la modificació de l'Ordenança general de gestió, inspecció i recaptació dels ingressos de dret públic municipals que haurà de regir per a l'exercici 2014 i següents.

Segon.- Aprovar provisionalment per a l'exercici 2014 i següents la modificació de les Ordenances Fiscals que a continuació es relacionen:

Ordenança fiscal núm. 4.- Impost sobre l'increment de valors dels terrenys de naturalesa urbana.

Ordenança fiscal núm. 5.- Impost sobre activitats econòmiques.

Ordenança fiscal núm. 6.- Taxa per llicències o la comprovació d'activitats comunicades en matèria d'urbanisme.

Ordenança fiscal núm. 7.- Taxa per la prestació dels serveis d'intervenció administrativa en l'activitat dels ciutadans i les empreses a través del sotmetiment a prèvia llicència, comunicació prèvia o declaració responsable, així com a l'inici de l'activitat, els controls periòdics i les revisions periòdiques.

Ordenança fiscal núm. 8.- Taxa per prestació de serveis de cementiris locals.

Ordenança fiscal núm. 9.- Taxes per la prestació del servei de gestió de residus municipals.

Ordenança fiscal núm. 10.- Taxa per la retirada de vehicles abandonats o estacionats defectuosament o abusivament a la via pública.

Ordenança fiscal núm. 11.- Taxa per expedició de documents administratius.

Ordenança fiscal núm. 12.- Taxa per utilització privativa o aprofitament especial de la via pública amb entrades de vehicles a través de les voreres o de qualsevol altre espai de domini públic local i les reserves de via pública per a aparcament, càrrega i descàrrega de mercaderies de qualsevol mena.

Ordenança fiscal núm. 14.- Taxa per l'ocupació

de terrenys d'ús públic amb taules i cadires amb finalitat lucrativa.

Ordenança fiscal núm. 15.- Taxa per parades, barraques, casetes de venda, espectacles o atraccions situats en terrenys d'ús públic i indústries del carrer i ambulants i rodatge cinematogràfic.

Ordenança fiscal núm. 18.- Taxa per ocupacions del subsòl, el sòl i la volada de la via pública.

Ordenança fiscal núm. 19.- Taxa per la prestació del servei d'escola bressol.

Tercer.- Indicar que el text de l'Ordenança General de Gestió, Inspecció i Recaptació dels ingressos de dret públic municipals, és referència l'acord primer, així com el text de les Ordenances que s'especificuen seguidament, és coincident en tot allò que constitueix prescripció legal d'obligatòria i general aplicació amb el model aprovat per la Diputació de Barcelona i publicat al Butlletí Oficial de la Província, de 30 de setembre del 2013:

Ordenança fiscal núm. 1 - Impost sobre bens immobles.

Ordenança fiscal núm. 2 - Impost sobre vehicles de tracció mecànica.

Ordenança fiscal núm. 3 - Impost sobre construccions. Instal·lacions i obres.

Ordenança fiscal núm. 4 - Impost sobre l'increment de valor dels terrenys de naturalesa urbana.

Ordenança fiscal núm. 5 - Impost sobre activitats econòmiques.

Ordenança fiscal núm. 7 - Taxa per la prestació dels serveis d'intervenció administrativa en l'activitat dels ciutadans i les empreses a través del sotmetiment a prèvia llicència, comunicació prèvia o declaració responsable, així com a l'inici de l'activitat, els controls periòdics i les revisions periòdiques.

Ordenança fiscal núm. 10 - Taxa per la retirada de vehicles abandonats o estacionats defectuosament o abusivament a la via pública.

Ordenança fiscal núm. 12 - Taxa per utilització privativa o aprofitament especial de la via pública amb entrades de vehicles a través de les voreres o de qualsevol altre espai de domini públic local i les reserves de via pública per a aparcament, càrrega i descàrrega de mercaderies de qualsevol mena.

Ordenança fiscal núm. 14 - Taxa per l'ocupació de terrenys d'ús públic amb taules i cadires amb finalitat lucrativa.

Ordenança fiscal núm. 15 - Taxa per parades, barraques, casetes de venda, espectacles o atraccions situats en terrenys d'ús públic i indústries del carrer i ambulants i rodatge cine-

matogràfic.

Ordenança fiscal núm. 16 - Taxa per l'ocupació d'ús públic amb mercaderies, materials de construcció, runes, tanques, puntals, estintols, bastides i altres instal·lacions anàlogues.

Ordenança fiscal núm. 21 - Taxa per serveis especials de vigilància i altres motivats per espectacles públics i grans transports.

Ordenança fiscal núm. 23 - ordenança fiscal general reguladora de contribucions especials.

Quart.- Els acords definitius en matèria de derogació, aprovació i modificació d'Ordenances fiscals per a l'exercici de 2014, seran objecte de publicació en el Butlletí Oficial de la Província sota els criteris següents:

1) Es publicarà la relació d'Ordenances que s'aproven i deroguen per primer cop.

2) Es publicaran íntegrament els elements tributaris de determinació obligatòria per part de l'Ajuntament, així com els preceptes que difereixin del model proposat i aprovat per la Diputació de Barcelona.

3) Mitjançant remissió expressa al text/model aprovat per la Diputació de Barcelona i publicat al Butlletí Oficial de la Província de data 30 de setembre del 2013, es farà públic l'adaptació de l'Ordenança General de Gestió, Inspecció i Recaptació dels ingressos de dret públic municipals i el text de les Ordenances fiscals detallades seguidament:

Ordenança fiscal núm. 1 - Impost sobre bens immobles.

Ordenança fiscal núm. 2 - Impost sobre vehicles de tracció mecànica.

Ordenança fiscal núm. 3 - Impost sobre construccions. Instal·lacions i obres.

Ordenança fiscal núm. 4 - Impost sobre l'increment de valor dels terrenys de naturalesa urbana.

Ordenança fiscal núm. 5 - Impost sobre activitats econòmiques.

Ordenança fiscal núm. 7 - Taxa per la prestació dels serveis d'intervenció administrativa en l'activitat dels ciutadans i les empreses a través del sotmetiment a prèvia llicència, comunicació prèvia o declaració responsable, així com a l'inici de l'activitat, els controls periòdics i les revisions periòdiques.

Ordenança fiscal núm. 10 - Taxa per la retirada de vehicles abandonats o estacionats defectuosament o abusivament a la via pública.

Ordenança fiscal núm. 12 - Taxa per utilització privativa o aprofitament especial de la via pública amb entrades de vehicles a través de les voreres o de qualsevol altre espai de domini públic local i les reserves de via pública per a aparcament, càrrega i descàrrega de mercaderies de qual-

sevol mena.

Ordenança fiscal núm. 14 - Taxa per l'ocupació de terrenys d'ús públic amb taules i cadires amb finalitat lucrativa.

Ordenança fiscal núm. 15 - Taxa per parades, barraques, casetes de venda, espectacles o atraccions situats en terrenys d'ús públic i indústries del carrer i ambulants i rodatge cinematogràfic.

Ordenança fiscal núm. 16 - Taxa per l'ocupació d'ús públic amb mercaderies, materials de construcció, runes, tanques, puntals, estintols, bastides i altres instal·lacions anàlogues.

Ordenança fiscal núm. 21 - Taxa per serveis especials de vigilància i altres motivats per espectacles públics i grans transports.

Ordenança fiscal núm. 23 - ordenança fiscal general reguladora de contribucions especials.

De conformitat amb allò que preveuen els articles 49.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases del Règim Local; 17.1 del text refós de la Llei reguladora de les Hisendes Locals aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, i 178 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya, els acords provisionals i les ordenances fiscals aprovades estaran exposats al públic a la Secretaria de l'Ajuntament durant 30 dies comptadors des de l'endemà de la publicació d'aquest anunci al "Butlletí Oficial de la Província" i al diari EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, perquè els interessats puguin examinar l'expedient i presentar-hi les reclamacions que considerin oportunes.

En el cas de no presentar-se cap reclamació, els acords provisionals esdevindran definitius.

Canovelles, 25 d'octubre del 2013
L'Alcalde
José Orive i Vélez

Ajuntament de La Llagosta

Edicte

El Ple de l'Ajuntament de La Llagosta en sessió, de 24 d'octubre del 2013, ha aprovat inicialment les modificacions de les ordenances fiscals per a l'any 2014.

En compliment del que disposa l'article 17 del Text Refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat mitjançant el Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, s'exposen al públic al Tauler d'anuncis municipal, al Butlletí Oficial de

la Província de Barcelona i a un diari de major difusió durant un termini de trenta dies hàbils, comptats des de l'endemà de la publicació, a fi de presentar al·legacions i/o suggeriments.

La Llagosta, 25 d'octubre del 2013
L'alcalde

Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló

Anunci

En el BOP de Barcelona de data 16 d'octubre de 2013, ha sortit publicada l'aprovació inicial del Pla Especial Urbanístic d'Ordenació de volums i concreció de l'ús esportiu de l'Equipament existent al "Tenis Can Via".

Es sotmet l'expedient a informació pública durant el termini d'un (1) mes mitjançant anunci inserit en el BOP de Barcelona, un dels diaris de major circulació de la província i en el tauler d'anunci de la Corporació.

Santa Coloma de Cervelló,
17 d'octubre del 2013
Gerard Segú López
Alcalde

Moelga, SA

Se convoca a los Sres. accionistas a la Junta General que, con carácter de extraordinaria, tendrá lugar en Manresa, Passeig Pere III núm. 28, 2º piso, el día 9 de diciembre del 2013, a las 10 horas, en 1ª convocatoria, y si fuere preciso, el día 12 de diciembre del 2013, en el mismo lugar y a la misma hora, en 2ª convocatoria, para tratar el siguiente

Orden del Día:

Primero. - Disolución de la compañía por imperativo del artículo 362 de la Ley de Sociedades de Capital con relación al apartado 1 del artículo 363 de la misma Ley.

Segundo. - Apertura del período de liquidación y nombramiento de liquidadores.

Tercero. - Delegación de facultades.

Manresa, 23 de octubre del 2013
Josep Costa Sierra, Administrador

AP PHOTO/MATTHIAS RIETSCHEL



reducció dels marges. També s'argumenta la condició perifèrica d'Espanya que, davant del pes de les exportacions per carretera, suposaria acumular càrregues al travessar els països en les rutes cap al nord d'Europa. El Govern espanyol ha insistit, a més a més, en la inoportunitat durant la crisi: la seva aplicació afegiria pressió al mal moment del sector del transport per carretera.

En canvi, els arguments favorables a la seva implantació són: la necessària harmonització del pagament per les nostres carreteres, actualment fortament desequilibrat amb zones (el Mediterrani) amb una elevada càrrega de peatges en les seves vies ràpides; l'harmonització de les carreteres europees davant la progressiva implantació de l'eurovinyeta a tots els països; la garantia de disposar de recursos per a un bon manteniment, amb els respectius beneficis de millora en la seguretat i el medi ambient; la generació de recursos estables de finançament d'inversions per a nous projectes; i disposar d'una potent eina de gestió de la mobilitat que permet optimitzar l'ús de les infraestructures de les quals ja disposem. Aquest últim punt és rellevant, perquè permet prendre mesures que fomentin l'ús de determinades vies en moments de baixa ocupació, amb la conseqüent millora en la seguretat, el consum de combustible i l'impacte mediambiental.

L'eurovinyeta, a més a més de ser un mandat de la Unió Europea (UE), ha de respondre a una forma

més justa de repartir els costos d'una infraestructura. Es pot determinar si s'ha d'imposar a tots els usuaris o només als que obtenen un benefici en la seva activitat professional. Estic convençut que a mitjà termini, l'eurovinyeta s'implantarà a tots els usuaris, però inicialment només als operadors i als professionals del transport per carretera.

Sóc conscient de les peculiaritats d'aquest sector a Espanya i de les dures implicacions que pot suposar la seva posada en marxa. Per això s'ha de convertir l'eurovinyeta en una oportunitat i destinar part dels fons obtinguts a la reconversió del sector i a afavorir-ne la competitivitat.

Des del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports a Catalunya fa anys que reclamem que

Una part dels fons obtinguts amb l'eurovinyeta s'haurien de destinar a la reconversió del sector del transport per carretera i afavorir-ne la competitivitat

s'adopti, de forma urgent, una política clara i un calendari precís per a l'aplicació de l'eurovinyeta. No fer-ho és perdre temps i oportunitats.

Avui dia, amb la quantitat de tecnologies de la informació i de localització que som capaços de portar a la butxaca, em resulta difícil creure que no es puguin desenvolupar eines de pagament capaces de personalitzar al detall el consum que cada usuari fa d'una infraestructura i la seva qualitat segons l'activitat, l'ocupació del vehicle, l'espai, el pes, les emissions, etcètera. L'objectiu és implantar l'eurovinyeta com una oportunitat de gestió de la mobilitat i internalitzar, de la forma més justa possible, els efectes de l'ús de les infraestructures. Aquest és el repte.

Avui dia, amb la quantitat de tecnologies de la informació i de localització que som capaços de portar a la butxaca, em resulta difícil creure que no es puguin desenvolupar eines de pagament capaces de personalitzar al detall el consum que cada usuari fa d'una infraestructura i la seva qualitat segons l'activitat, l'ocupació del vehicle, l'espai, el pes, les emissions, etcètera. L'objectiu és implantar l'eurovinyeta com una oportunitat de gestió de la mobilitat i internalitzar, de la forma més justa possible, els efectes de l'ús de les infraestructures. Aquest és el repte.

Avui dia, amb la quantitat de tecnologies de la informació i de localització que som capaços de portar a la butxaca, em resulta difícil creure que no es puguin desenvolupar eines de pagament capaces de personalitzar al detall el consum que cada usuari fa d'una infraestructura i la seva qualitat segons l'activitat, l'ocupació del vehicle, l'espai, el pes, les emissions, etcètera. L'objectiu és implantar l'eurovinyeta com una oportunitat de gestió de la mobilitat i internalitzar, de la forma més justa possible, els efectes de l'ús de les infraestructures. Aquest és el repte.

E-mail d'atenció al lector: atencion.lector@diariosport.com

Una promoció exclusiva de **SPORT**

**SPORT ET PRESENTA
LA MODA QUE ES PORTA
AQUESTA TEMPORADA**

**EL PIJAMA D'HIVERN
DEL BARÇA**



DISPONIBLE EN TALLES 12/L/XL

