

Opinión

Infringir la competencia debe salir caro

La revisión de la normativa española sobre competencia, que cumple ya diez años, constituye una buena oportunidad para perfeccionar un texto que cuenta con algunos aspectos que es conveniente reforzar. La década transcurrida desde que la ley se promulgó ha sido escenario de varios cambios regulatorios, entre ellos la creación en 2013 del organismo supervisor encargado de controlar el cumplimiento de la norma. Durante ese periodo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha impuesto sanciones por un valor total de 1.053 millones de euros, una cifra en la que se incluyen ya las multas anunciadas para 2017.

Uno de los objetivos de la futura reforma, de momento en fase de consulta pública, es aclarar y reforzar el sistema sancionador que prevé el reglamento de la ley, así como endurecer las multas que el texto actual prevé para los directivos responsables de prácticas contrarias a la competencia. La ley actual fue la primera que incluyó una sanción no solo para las compañías infractoras, sino también

para sus responsables, tal y como prevén otros ordenamientos jurídicos europeos. Esas multas, en vigor desde 2007, no han comenzado a aplicarse hasta el año pasado, cuando tres resoluciones de la CNMC sancionaron a 15 ejecutivos por un total de 147.150 euros. Sin embargo, el límite del régimen sancionador para los directivos -60.000 euros- resulta excesivamente laxo para unas conductas cuyo potencial de obtención de beneficios ilícitos es lo suficientemente alto como para que la multa a pagar por ellas salga barata. Consciente de ese talón de Aquiles, uno de los aspectos que la CNMC quiere incluir en la reforma es el endurecimiento del régimen sancionador para las personas físicas.

Un examen en detalle de las multas impuestas a lo largo de esta década permite extraer dos conclusiones. Por un lado, la solidez de un organismo que ha detectado y castigado conductas monopolísticas y acuerdos de imposición de precios en un buen número de sectores importantes de la economía española. Así ha ocurrido con los concesionarios de automóviles (170 millones de sanción), fabricantes de pañales para adultos (130 millones), seguros (120 millones) o basuras (98), entre otros. Por otro, la necesidad de asegurar que la reforma que el Gobierno quiere llevar a cabo en la CNMC -que supondría dividir el organismo en un supervisor de la regulación de los mercados y una autoridad de defensa de la competencia- sea una oportunidad para fortalecer los medios y herramientas de esta última, con el fin de que siga realizando una labor de vigilancia exhaustiva.

La CNMC ha realizado un cálculo de la factura que ha ahorrado a los consumidores españoles con su labor anti-monopolio: 2.064 millones de euros desde 2013. Se trata de una cantidad lo suficientemente importante como para pensar bien y diseñar con la máxima eficacia esa reforma.

Mucha vivienda por rehabilitar

La rehabilitación se vio en los largos años de la crisis inmobiliaria como panacea frente al parón de la construcción residencial. Y, desde el punto de vista del particular, como solución para mejorar la habitabilidad de la vivienda propia frente a las dificultades para adquirir una nueva. No se requieren muchas cuentas para concluir que rehabilitar una casa es más barato que construirla nueva. Sin embargo, y pese a las ayudas públicas a la rehabilitación, esta no despega. Como prueba, el último plan, correspondiente a 2013-2016, que en un notable giro estratégico pasó a priorizar reformas y alquiler frente a vivienda protegida en propiedad, pero con el que no se han alcanzado en rehabilitación las cifras de antes de la crisis. Ni siquiera se ha llegado a las reformas registradas cuando las condiciones del crédito hacían inalcanzable la compra para la gran mayoría. En alquiler, sin embargo, los datos sí han mejorado. España cuenta con un parque de casi 26 millones de viviendas, de las que la mitad ya tienen más de 35 años. El peligro es que esas casas, que empiezan a estar obsoletas en términos de lógico desgaste, pero sobre todo de optimización energética, no se modernicen por la tentación, ante la recuperación del mercado, de volver sin freno a la más rentable vivienda nueva. Urge mejorar al máximo las condiciones para rehabilitar.

Cielos cautivos



ANTONIO PIMENTEL GARCÍA-VALDECASAS

PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE AÉREO

La semana pasada hemos padecido las consecuencias de la huelga de controladores aéreos franceses. Y remarco el verbo *hemos* porque, pese a que se ha convocado en el país vecino, los paros de los controladores no saben de fronteras y han afectado a la actividad aérea en España: son huelgas extraterritoriales porque sus efectos traspasan el territorio nacional del país donde se convocan.

Respetando el derecho que tiene todo colectivo, incluido el de estos grandes profesionales que son los controladores, a interrumpir la actividad laboral para reivindicar sus peticiones, quiero poner de relieve las dañinas consecuencias para los pasajeros y las compañías que padecen la paralización de la actividad de los cielos galos más allá de sus fronteras. Derecho a la huelga, sí, pero derecho a la libertad de movimiento, también.

Francia es un país extenso, cuyo espacio aéreo hay que sobrevolar para llegar al resto del continente, y las huelgas recientes han obligado a cancelar vuelos no solo con destino al país galo, sino también a Reino Unido, Holanda o Alemania, por citar algunos. Entre las compañías más

afectadas se encuentra Vueling, una de cuyas bases está en Barcelona, junto al espacio aéreo francés. Tiene un 70% de sus vuelos sobrevolando cada día ese espacio aéreo y ha tenido que cancelar casi 100 vuelos, sin hablar de los retrasos causados en la operación del resto.

El agravio económico es incuestionable. Esta huelga ha afectado a alrededor de un millón de pasajeros. En términos globales, es indudable su incidencia en el sector turístico, en el empleo y en la economía. Un reciente estudio de Airlines for Europe (A4E) sobre el impacto económico de las huelgas de controladores aéreos en Europa cuantificó en 12.000 millones de euros el coste económico para la UE por las 117 convocatorias de paros de estos colectivos desde 2010 hasta 2016. Ello responde a los ingresos que se dejan de percibir por los turistas que desisten de viajar, lo que hace que se resienta la caja del sector servicios del país de destino, o la consiguiente pérdida en la productividad de los pasajeros que viajan por motivo de negocios.

Un paro en el control aéreo obliga a las compañías a reaccionar y buscar alternativas para garantizar el trans-

porte de sus pasajeros. Aunque la cancelación, o un largo retraso en su caso, se deba a causas ajenas a las compañías, eso no les exime de costear la asistencia a los pasajeros afectados (comidas, alojamiento, etc.), de tener que devolver el billete o, incluso, de asumir costes adicionales de tripulación por prolongación del horario de trabajo. El impacto en las compañías por las huelgas de controladores registradas en el periodo de 2010 a 2016 se valora en 80 millones de euros anuales, excesivo por una causa totalmente ajena a su control.

También debemos preguntarnos si la configuración de nuestros cielos y el sistema europeo de navegación aérea es realmente eficiente. El modelo de EE UU es un claro ejemplo de que, con menos, se puede hacer más.

Ambos sistemas son operados con similar tecnología y conceptos operacionales, si bien el de EE UU tiene un único proveedor de servicio de navegación aérea, mientras que en la UE se cuentan nada más que 37. Y pese a que el tamaño de ambos espacios aéreos es similar, en EE UU, con un 24% menos de controladores, se operaron un 57% más de vuelos que en la UE en 2015.

Europa tiene un espacio aéreo fragmentado e ineficiente. Una gestión centralizada, con sistemas y procedimientos armonizados y con un diseño y una tecnología más moderna aumentaría la capacidad del sistema y evitaría retrasos, ahorrando costes y emisiones de CO₂ a la atmósfera. Sin duda, la iniciativa del cielo único europeo, diseñada hace años pero aún no implementada, traería una gestión del espacio aéreo más eficiente y optimizada y, en última instancia, beneficiaría al pasajero. En el asunto de la navegación aérea está en juego el prestigio y la reputación de Europa.

En definitiva, necesitamos una legislación de ámbito europeo que proteja a los pasajeros de verdad y que garantice su libertad de movimiento. Por eso, reclamamos valentía a todos los niveles para que las instancias europeas y nacionales aceleren la implementación del cielo único europeo. Recientemente hemos conocido que la secretaria general de Transporte, Carmen Libro, es la candidata española para dirigir Eurocontrol. Cuenta con todo nuestro apoyo, esperamos que resulte elegida y pueda dar impulso desde la organización europea para la seguridad de la navegación aérea a este proyecto.

Las 117 huelgas de controladores aéreos entre 2010 y 2016 costaron 12.000 millones de euros a la UE”