

## ¿Y ahora qué, Emilio?

Parece que fue ayer, **Emilio**, pero casi ha pasado medio año de aquella promesa. A nosotros nos parece que fue ayer, **Emilio**, pero los políticos se amparan en la debilidad de la memoria del ciudadano de a pie, que tiende a olvidar cualquier deslíz de quienes viven del erario público al cabo de una semana. Así que, probablemente **Emilio**, ya pocos votantes se acordarán de aquella propuesta que lanzaste en la Moncloa en un acto donde no sólo quisieron aprovecharse de tu imagen victoriosa, sino que en ese momento procuraron sacar tajada del guante que les lanzaste.

Sabemos, **Emilio**, que la distancia que te otorga tu misión en Brasil no te habrá mitigado la desazón ante la remodelación ministerial. Una desazón compartida, **Emilio**, a pesar de nuestro inicial escepticismo, hace cinco meses. Porque son muchas promesas incumplidas, **Emilio**, por alguien que en su comparecencia de prensa alude, como prioridades, a la educación, a las infraestructuras y a la cohesión social. Y es que, **Emilio**, ni se nos pasa por la cabeza contemplar la educación sin el deporte ni se nos ocurre un medio mejor para lograr la cohesión social que la actividad deportiva. Claro está, **Emilio**, que para ello hacen falta muchas infraestructuras de las que todavía somos deficitarios, a pesar de las obras que este Gobierno se empeñó gratuitamente en impulsar como receta para hacer frente a una crisis cuya existencia se resistió a admitir durante meses.

Compartimos incluso, **Emilio**, cierta vergüenza porque la clase periodista acató con conformismo (o quizá incluso indolencia) las razones del incumplimiento. Sería por desidia, sería por complicidad, **Emilio**; pero a los presentes en la rueda de prensa poco pareció importarles la salida por la tangente el compareciente. Aunque, bien pensado, **Emilio**, de este modo nos ahorramos una respuesta vacua a la altura de la palabrería a la que nos estamos acostumbrando. Una palabrería, **Emilio**, que muy probablemente, habría hallado sus demagógicas argumentaciones en la necesaria austeridad en tiempos de crisis. Una austeridad, **Emilio**, a la que aludió el propio compareciente jactándose de haber recortado el gasto ministerial en 1.500 millones de euros... sin dar cuenta de cómo se estaba dilapidando hasta ahora esta onerosa fuga. Una fuga, **Emilio**, que debe continuar existiendo si nos atenemos estrictamente al discurso oficial, anunciando futuros recortes... ¿de persistir el déficit! Porque se ve, **Emilio**, que el gasto ministerial sólo debe ser controlado si existe déficit. Aun así, **Emilio**, se ha decidido mantener la cartera de Cultura pese a que las competencias en esta materia están transferidas prácticamente en su totalidad a las Comunidades Autónomas. Y tampoco se ha sacrificado el departamento de Igualdad, **Emilio**, pese a que su creación no sólo evidencia las carencias del sistema (como también lo harían unos hipotéticos ministerios de la Libertad o de la Vida, aspectos reconocidos igualmente en la Constitución Española) sino que pone en riesgo la consecución de otros equilibrios sociales tanto o más importantes.

El caso, **Emilio**, es que tras la remodelación gubernamental que debería habernos traído el ansiado ministerio de Deportes nos encontramos tan huérfanos como antes. Huérfanos, **Emilio**, y apaleados (por no decir otra cosa).

Y tú te preguntarás, **Emilio**, ¿y ahora qué? Pues, a pesar de la advertencia de la segunda de a bordo de que no es momento para reivindicaciones, vamos a seguir reclamando, **Emilio**, la creación de un ministerio de Deportes. Y con mayor razón, **Emilio**, con mayor razón. Porque dicen, **Emilio**, que es la hora del talento. Así que, frente a tanto talante, **Emilio**, desde la prensa profesional vamos a tirar "palante" con [www.eldeportesemueve.org](http://www.eldeportesemueve.org). ¿Todavía no te has sumado, **Emilio**, todavía no te has sumado? v

## La programación del profesional

### Convenções:

**INTERSPORT**  
Textil, calzado y complementos de verano 2010.

Fechas: Del 19 al 23 de julio.  
Lugar: Rubí (Barcelona).

**BASE-DETALLSPORT**  
Textil, calzado y complementos de verano 2010.

Fechas: Del 25 al 28 de julio.  
Lugar: Cornellà de Llobregat (Barcelona).

### INTERSPORT

Material de verano  
Fechas: Del 14 al 17 de septiembre.  
Lugar: Rubí (Barcelona).

### Ferías:

**SPORTS UNLIMITED VALENCIA**  
Fechas: Del 19 al 21 de mayo.  
Lugar: Valencia.

### GOLF GREEN CANTABRIA

Fechas: Del 14 al 17 de mayo.  
Lugar: Santander.

### TECHTEXTIL

Fechas: Del 16 al 18 de junio.  
Lugar: Francfort (Alemania).

### BARCELONA EXTREME SPORTS FESTIVAL

Fechas: Del 6 al 7 de junio.  
Lugar: Barcelona.

### BIKE SHOW BCN

Fechas: Del 13 al 14 de junio.  
Lugar: Barcelona.

### RUNNING ORDER SHOW

Fechas: Del 28 al 29 de junio.  
Lugar: Múnich (Alemania).

### THE BRANDERY

Fechas: Del 7 al 9 de julio.  
Lugar: Barcelona.

### OUTDOOR

Fechas: Del 16 al 19 de julio.  
Lugar: Friedrichshafen (Alemania).

### BIKE EXPO

Fechas: Del 23 al 26 de julio.  
Lugar: Múnich (Alemania).

### EUROBIKE

Fechas: Del 1 al 5 de agosto.  
Lugar: Friedrichshafen (Alemania).

### MODACALZADO+IBERPIEL

Fechas: Del 24 al 26 de septiembre.  
Lugar: Madrid.

### SALÓN INTERNACIONAL DEL CARAVANING

Fechas: Del 26 de septiembre al 4 de octubre.  
Lugar: Barcelona.

### GOLF EUROPE

Fechas: Del 27 al 29 de septiembre.  
Lugar: Múnich (Alemania).

### SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

Fechas: Del 7 al 15 de noviembre.  
Lugar: Barcelona.

### > ALGO MÁS QUE DINERO

Preguntas que todo ejecutivo debería contestarse

Tal y como reza el título, este libro con el sello de Ediciones Urano

es una invitación a reflexionar sobre los nuevos valores que han ido ganando terreno en los distintos ámbitos sociales, incluido el profesional. A través de él, Mark Albion relata de manera amena cómo la realización personal, la responsabilidad social, la vocación de servicio... pueden convertirse en una retribución mucho más reconfortante que la puramente económica. El autor, que defiende que el éxito en el trabajo suele ser más fruto de la voluntad que de las propias aptitudes, también propone una apertura de miras en cuanto a la concepción del trabajo, a fin de ayudar a definir los objetivos profesionales de cada uno y a reducir el miedo a los cambios. v



## El Bicing no es tan buena idea

**A**costumbramos a inventar más que a evaluar. Especialmente si financiamos las novedades con dinero innominado. Es el caso del Bicing, en Barcelona primero y en más ciudades después. Pasados casi dos años, no creo que el alquiler de bicicletas sea una buena idea para un sector público que, en estos momentos, debería estar más centrado en satisfacer las necesidades sociales de los ciudadanos que en aventuras universalistas, con ciertas connotaciones populistas. Como analistas objetivos de las intervenciones públicas, deberíamos poder juzgar la bondad del invento a partir de la siguiente evidencia: se supone que el Bicing tenía que sustituir mayormente la utilización del vehículo privado. ¿Lo ha hecho, realmente? Los indicios parecen probar que lo que se hace es sustituir el transporte público colectivo, de bus y metro, y el de los que antes para distancias cortas iban a pie, en favor de esta nueva modalidad de transporte individual. Modalidad no exenta, por otro lado, del riesgo de accidentes y de valores ambientales dudosos, dada la contaminación de la ciudad, pese a que seguro promueve un buen compartir de bicicletas.

Vayamos a las cuestiones relacionadas con el coste. Que yo sepa, aun no se han publicado las cuentas del Bicing para saber qué parte financian los usuarios respecto de su coste completo. Es decir, con todos los gastos incluidos: de manipulación, conservación, reposición, atención al cliente, póliza de seguros, pérdida por robos, traslados y similares. Además, habría que sumarle el coste de su depósito y de ocupación de la vía pública, que seguramente cualquier particular debería pagar. ¿Alguien se extrañaría si nos dijeran que la cifra supera los 3.000 euros al año por unidad? ¿No hay otras necesidades más prioritarias en una ciudad como la nuestra? Valdría la pena también saber por qué el Bicing aún no tiene ingresos por publicidad, lo que aligeraría el coste que soporta el contribuyente. Ya se sabe que la diferencia entre costes e ingresos la paga siempre alguien. No se pueden ignorar los efectos sobre la equidad fiscal de esta combinación de fuentes de financiación. Por otro lado, ¿todos los usuarios del Bicing son contribuyentes locales? ¿Han visto a los trabajadores de mono azul usar el Bicing con igual frecuencia que el resto de usuarios? ¿Es homogéneo el acceso a su uso en los distintos barrios de la ciudad? Más costes: Sevilla o Zaragoza, pongamos por caso, son completamente llanas. Barcelona, no. De montaña a mar es fácil bajar, pero de subida se ven pocos ciclistas. Como resultado, la logística de mover concentraciones de exceso de bicis hacia lugares de déficit ha requerido un nuevo algoritmo de distribución lo bastante sofisticado para no generar más frustraciones y cabreos boomerang contra el suministrador del servicio. Son notorios los puntos en los que es casi imposible, en determinado momento, dejar las bicis, mientras faltan en otros puntos. La poca fiabilidad que esto genera deteriora el servicio e incentiva su mal uso. Alguien ya ha difundido, además, cómo ir en bici de un lugar a otro sin dejar rastro de la tarjeta de usuario. En las ciudades que han adoptado anclaje individual, y, por lo tanto, elegible, y no lineal, han aparecido ya candados privatizando un bien colectivo. En París, tras un año y medio, entre robos y vandalismo han tenido que reponer el parque completo de bicis: casi 20.000. ¿Y aquí? ¿De quién es la responsabilidad de que sin luz –porque no va– algún municipal nos pueda multar? Y si tenemos un accidente por la fragilidad de una reparación mal hecha, ¿quién es el responsable último? Si se causa daño a un tercero por la deficiente señalización de las vías, ¿de quién es culpa? ¿Cuánto cuesta al contribuyente el seguro de responsabilidad colectiva para cubrir las indemnizaciones asociadas? Más cuestiones: ¿cómo se multa en caso de incidencias de tráfico? ¿Se cobran de verdad? ¿Cuál es el límite de la universalización del Bicing en todos los barrios de la ciudad? Y si es un servicio público, ¿por qué Hacienda considera que no deja de ser un alquiler privado, y le carga el IVA correspondiente?

En un mundo de recursos limitados y necesidades sociales tan grandes como este, no se entiende la priorización de este gasto municipal en bicicletas, cuando la gente que lo desea puede adquirirlas en el mercado a un precio más que razonable. Si lo que se quiere es favorecer el uso de la bici, no es sufragando con recursos públicos ruedas y cuadros, como se hace, sino favoreciendo espacios seguros para circular en bici (la de cada cual) y en todo tipo de vehículo posible, el servicio de taxi o el coche particular compartido. Poner cada vez más bicis (¿es un derecho ciudadano pedir el acceso?) en una especie de jungla por calles y aceras, generando déficits de explotación crecientes de equidad más que dudosa, manipuladas por empleados que, en la medida en que creen que sirven contenidos de servicio público, empiezan a reivindicar su continente también público (su condición de empleados públicos) y sin que estén claros los derechos y responsabilidades de los usuarios, me ratifica en que el Bicing, de estética cada vez más obsoleta, quizá no es tan buena idea como se cree. Morir de éxito es lo mejor que puede ocurrirle.

Mi opinión no quiere ser un prejuicio, de modo que puedo dejarme convencer fácilmente si se evalúa, no sobre el populismo, sino en los parámetros indicados. v



**Guillem López i Casasnovas,**

catedrático de Economía de la Universitat Pompeu Fabra

Publicado en El Periódico de Catalunya el 15 de abril de 2009

y reproducido con permiso del autor