

Les infraestructures i els serveis de transport en una Catalunya independent

written by Redacció Unilateral | 3 de maig de 2016

A continuació es mostra un resum elaborat per Marta Sánchez-Borràs i Mateu Turró a partir de les discussions de les jornades sobre el transport a la Catalunya independent que es van realitzar al juny de 2014 a Mas Gasset (Riudoms). Les conclusions no reflecteixen punts de vista individuals sinó del conjunt de participants i tenen com a objectiu difondre el parer d'un grup d'especialistes del sector transport de Catalunya.

1) La transició cap a la plena responsabilitat sobre el sistema de transport per part del nou estat català no sembla que hagi de ser particularment problemàtica atès que una bona part del sistema ja rau sota la competència de les administracions catalanes.

2) Els subsistemes de transport que són més fàcils d'aïllar, com les xarxes de transport urbà i els nodes com ports i aeroports no haurien de suposar cap distorsió substancial. En el cas del port i l'aeroport de Barcelona es poden produir modificacions del tràfic, però haurien de ser relativament febles perquè el seu pes en el Mediterrani Sud no és transferible, almenys a mitjà termini. Pel que fa a la xarxa de carreteres gestionades per l'Estat Espanyol, caldrà simplement negociar el canvi de titularitat dels actius; només l'adaptació d'algunes concessions d'autopistes que tenen seccions a l'Aragó i al País Valencià poden portar a negociacions una mica complexes, però que no haurien de comportar litigis.

3) El que es preveu més complicat és el traspàs de subsistemes

més integrats com el control del trànsit aeri i, sobre tot, la xarxa de ferrocarrils gestionada per Adif. A diferència de la xarxa de carreteres, el manteniment i el control de la circulació de la xarxa de ferrocarrils és un tema delicat, perquè la separació servei-infraestructures no és clara i tampoc el paper del regulador. El traspàs de la part d'infraestructures d'Adif serà complicada però és fàcil de delimitar. **La part de superestructura (electrificació i senyalització) no està territorialitzada de manera que es pugui partir tan fàcilment. La part més complexa pot ser la gestió del sistema.** No seria oportuna una transferència d'estructures i personal tal com es va fer en els anys 80 amb serveis de l'estat espanyol. Catalunya té FGC i experts en ferrocarrils i caldria pensar en estructurar un model nou de funcionament de cara al futur. Per això la transferència del subsistema ferroviari apareix com la més complexa del sector. Això inclou la d'una part del material rodant de Renfe, que caldrà negociar amb cura. **Pel que fa al control del trànsit aeri en mans d'AENA, si bé de menys complexitat per la presència d'Eurocontrol i una normativa europea, caldrà també dissenyar una estructura més eficient que l'actual.**

4) Catalunya té prou capacitat de planificació i de gestió del sistema de transport per dur a terme una transició evolutiva progressiva i per definir les infraestructures adaptades a les necessitats futures dels catalans. Cal tranquil·litzar els ciutadans demostrant que no passarà res que els pugui afectar seriosament, posant sobre la taula exemples de dificultats que s'hagin gestionat amb èxit. Per altra banda, **la ratificació dels drets dels agents privats del sector mentre no es desenvolupi una legislació pròpia hauria d'eliminar tota impressió d'inseguretat jurídica.**

5) És el moment de centrar-se en adaptar les institucions per tal que siguin capaces de fer millors polítiques (procediments més que continguts) a partir de decidir sobre quin dels tres models de futur: model dels savis (o sigui un model tecnòcrata

cercant l'optimització per a la societat), model dels criteris polítics (amb més o menys gestió pública), model dels ciutadans (que pot incorporar criteris de benestar diferents dels anteriors); cal encarar la transició perquè ens dugui cap al sistema de transport que volem construir.

6) Per a dissenyar un "nou" sistema cal tenir present que el sector transport està completament distorsionat i no es compleixen els criteris "l'usuari paga" i "qui contamina paga". Hauria de ser possible dissenyar un sistema de finançament més eficient per a la nova Catalunya. **Això passa per la definició prèvia d'un model de governança que expliqui el que es vol fer**, que defineixi clarament el paper que han de jugar i els drets dels diversos agents dins el sistema, en particular dels que tenen caràcter públic o assimilat, com els treballadors de les empreses públiques de transport, quines són les polítiques que es pretenen aplicar i amb quins instruments. Donada la forta intervenció pública i la necessitat de comptar cada vegada més amb el sector privat per a millorar la capacitat d'inversió i l'eficiència, **cal que s'imposi la transparència com a condició irrenunciable per al bon funcionament del sistema.**

7) Catalunya ha de ser un país obert. Durant la transició hi haurà segurament problemes de liquiditat i més necessitat que mai d'atreure capital internacional. **En el cas del sistema de transport se suposa que no hi haurà grans necessitats d'inversió d'infraestructures, però sí que caldrà afavorir la participació de capitals privats en empreses logístiques i de transport que són finalment la clau per tal que Catalunya esdevingui la gran porta del Sud d'Europa.** Això exigeix la facilitació per a l'establiment de negocis i deixar de banda la reglamentació excessiva i els procediments burocràtics obsolets que avui penalitzen absurdament l'emprenedoria i la innovació. Dinamisme i flexibilitat han de ser les claus del sistema de transport català del futur.

8) El procés cap a la independència de Catalunya és un procés

que s'ha de llegir en clau europea. Cal que la transició es vegi com una operació cap a una integració més gran amb tots els estats membres de la Unió Europea. Per això les decisions sobre qüestions jurídiques haurien d'anar orientades a reconèixer la legislació europea com a prevalent sobre la catalana. Per altra banda caldrà adoptar estratègies de relació amb les institucions europees més pròpies dels països europeus petits i construir noves aliances per a la defensa dels interessos comuns.