



Europa, Espanya i el Pla de Recuperació. Les reformes necessàries en infraestructures i transports

Josep Vicent Boira.

Catedràtic de Geografia Humana de la Universitat de València

Membre del Consell Assessor de la Fundació Catalunya Europa

Fa molts anys que se li retreu a la Unió Europea l'absència d'un discurs engrescador que faça revifar el somni europeista i que ens done, als qui creguem en el projecte federalista europeu, arguments per defensar les nostres posicions. Ara la situació ha canviat i damunt la taula hi ha un Pla de Recuperació (batejat sota el nom de *Next Generation EU*, NE) ambiciós i ben diferent al que, després de la crisi de 2008, va somoure els ciments de la Unió i de les mateixes societats europees que hi formaven part. Fa unes setmanes, la Comissió Europea, en boca de la seua presidenta Ursula von der Leyen, va proposar un sistema d'ajuts i crèdits (a més d'una reforma del Marc Financer Plurianual, MFP) que no estava condicionat a un principi d'austeritat suïcida, sinó més aviat a un programa de reformes audaç. Reformes que haurien d'anar dirigides a construir una societat més sostenible, resilient i justa. 1,85 bilions d'euros en total (NE més MFP) dels quals 144.000 haurien d'anar a l'estat espanyol. Sabem quins són els paràmetres generals que la Unió demanarà als estats per disposar d'aquests fons: fer del *Green Deal* sinònim de la política de creixement econòmic, impulsar la transició digital, cohesionar la societat i reduir-ne les diferències, aprendre de la lliçó del COVID-19... Tot i que és massa d'hora per saber-ne moltes més coses, sí que podem intuir algunes actuacions que, més enllà d'aquests grans principis, s'ajustarien a l'agenda de Brussel·les. I ho podem intuir llegint les recomanacions de les institucions europees relatives als plans de reformes per a Espanya. Així doncs, analitzem algunes propostes derivades dels documents oficials de la Comissió (SWD.2020 508 final) i del Consell (COM.2020 509 final) referits al Pla d'Estabilitat d'Espanya, denominat *Programa Nacional de Reformes*. Els següents punts estan basats en aquest documents, de vegades de manera literal:

- **Cal invertir ja i invertir en infraestructures amb valor afegit.** Cal accelerar els projectes d'inversió pública que es troben en fase avançada i que tinguen com a objectiu la recuperació econòmica. En aquest sentit, seria recomanable que Espanya tancara un calendari d'inversions dels grans projectes d'infraestructures ja iniciades i associades a l'impuls de la seua

competitivitat empresarial i al suport a la internacionalització i l'exportació, especialment en tres àmbits: ferrocarril de mercaderies, connexions amb ports i zones logístiques i estacions intermodals. Aquest calendari és necessari per donar confiança a la resta d'Europa i als inversors privats.

- **Construir un full de ruta de transició ecològica en els transports.** L'economia espanyola hauria d'avançar de manera decidida cap a una economia climàticament neutra i per això cal desenvolupar un sistema de transports sostenible. Avui, el 95 % de les mercaderies es mouen dins l'estat en camió per les nostres carreteres. I a tota Europa, el transport per carretera és responsable del 72 % de totes les emissions d'efecte hivernacle (contra un 0,5 % del ferrocarril). Cal una nova aliança camió-ferrocarril per impulsar el que cada mitjà sap fer millor: cadenes intermodals enllaçades.
- **Incrementar l'ús del ferrocarril de mercaderies.** El transport ferroviari de mercaderies a Espanya està 20 punts per sota de la mitjana europea i 8 i 9 punts per sota dels països del nostre entorn, com Itàlia i Portugal respectivament, la qual cosa indica que aquest baix ús nostre no és un tema de "caràcter", sinó de polítiques. Cal un pla d'impuls al transport combinat i al ferrocarril de mercaderies i una potenciació de la gestió i governança dels corredors ferroviaris, especialment amb la potenciació de les autopistes ferroviàries.
- **Millorar les connexions transfrontereres.** No hi haurà una Europa unida sense un espai comú i amb obstacles al moviment de persones i mercaderies. Els documents europeus assenyalen, de manera literal, que Espanya no pot aprofitar de manera plena els beneficis del mercat únic de la UE (35 anys després d'haver-hi ingressat!) per falta d'un trànsit fluid -amb tots els mitjans de transport- amb Portugal i amb França i per extensió amb la resta d'estats de la UE. Cal resoldre els colls d'ampolla de la xarxa viària i ferroviària, especialment als Corredors Mediterrani i Atlàntic.
- **Impulsar la intensitat d'ús del capital físic en infraestructures.** Disposar de molts quilòmetres d'AVE no equival a tenir una alta intensitat en l'ús d'aquestes infraestructures. Amb una xarxa AVE espanyola desenvolupada i en procés de liberalització, amb nous prestadors de servei, i amb altres projectes en marxa (Corredor Mediterrani), caldria replantejar-se les rutes àrees internes en vigor i apostar per un mitjà de comunicació, el tren, que està ampliant el seu radi fins a viatges de 800 km.
- **Impulsar la productivitat del capital físic en infraestructures.** La manca de connexions ferroportuàries o d'apartadors de 750 metres en les vies de la nostra xarxa fa que els trens que arriben de la resta de la Unió s'hagen de "trossejar" en arribar a la frontera espanyola. En posaré un exemple: de cada dos trens de mercaderies que arriben a Port Bou en direcció a una de les grans factories automobilístiques espanyoles (Ford-Almussafes) se n'han

de treure tres per qüestions tècniques i operatives, la qual cosa redueix lògicament la productivitat del sistema en incrementar-ne el cost logístic.

En resum, aquest sis punts figuren de manera específica -i de vegades textual-, als documents europeus previs a la pandèmia i que fan referència al Pla de Reformes que la Comissió i Consell demanen a Espanya. La crisi del COVID 19 no fa sinó accelerar la necessitat de reformes en aquest sentit. Per això, podem concloure que seran també els punts sobre els que l'agenda reformista espanyola s'hauria de centrar, especialment en el tema dels transports i la logística. Lògicament vindran més consideracions i caldrà fer més anàlisis, però si ens avançarem i fórem capaços d'esbrinar les tendències, estaríem en una posició més còmoda i àgil per aprofitar la iniciativa europea (i europeista!) a la que tots hauríem de donar suport.