

## L'únic peix gros pescat a Madrid

El 1997, el govern del PP pactava amb CiU la transferència de les competències exclusives del trànsit per la via de l'article 150.2 de la Constitució. Un procés teòricament molt més feixuc que el traspàs de Rodalies, però que es va fer en pocs mesos. Amb Renfe, l'Estatut reconeix el dret al traspàs. Però no arriba. Hi ha problemes tècnics o manca de voluntat política?

“Correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura.” Article 169.1 de l'Estatut de Catalunya, que va entrar en vigor el 9 d'agost del 2006. Per a executar un dret recollit en aquesta llei orgànica només cal l'acord entre el govern espanyol i el català. Un pacte entre dos governs comandats pel líder del PSOE i pel líder del PSC, aquest darrer també membre de l'executiva federal del PSOE. L'executiu català té davant, a la taula negociadora, un “govern amic”, com va batejar-lo l'ex-president Pasqual Maragall. Però un any i mig després de l'aprovació de l'Estatut, Catalunya no se n'ha sortit.

Entre els motius que addueixen fonts de l'estat hi ha consideracions tècniques, com ara la dificultat de traspasar el personal de Renfe que treballa a Catalunya a una nova companyia que gestionaria el servei –quan es va crear Adif es va necessitar un any per fer el traspàs de personal a causa de les reticències sindicals–, i també els tràmits burocràtics que teòricament justificarien tota mena de retards en l'execució del traspàs. Però l'autèntic fre és ben sabut: els diners. El 9 de gener proppassat, la reunió de la comissió bilateral estat-Generalitat va

acabar com el rosari de l'aurora, quan l'equip de Zapatero va proposar que durant un “període transitori” la gestió de la xarxa de rodalia de Barcelona continués a mans de Renfe-Operadora, fins el 2010 i que, a més, la part catalana també participés en el finançament i la modernització del servei. El poc que s'havia avançat en la negociació es va esvaïr de cop.

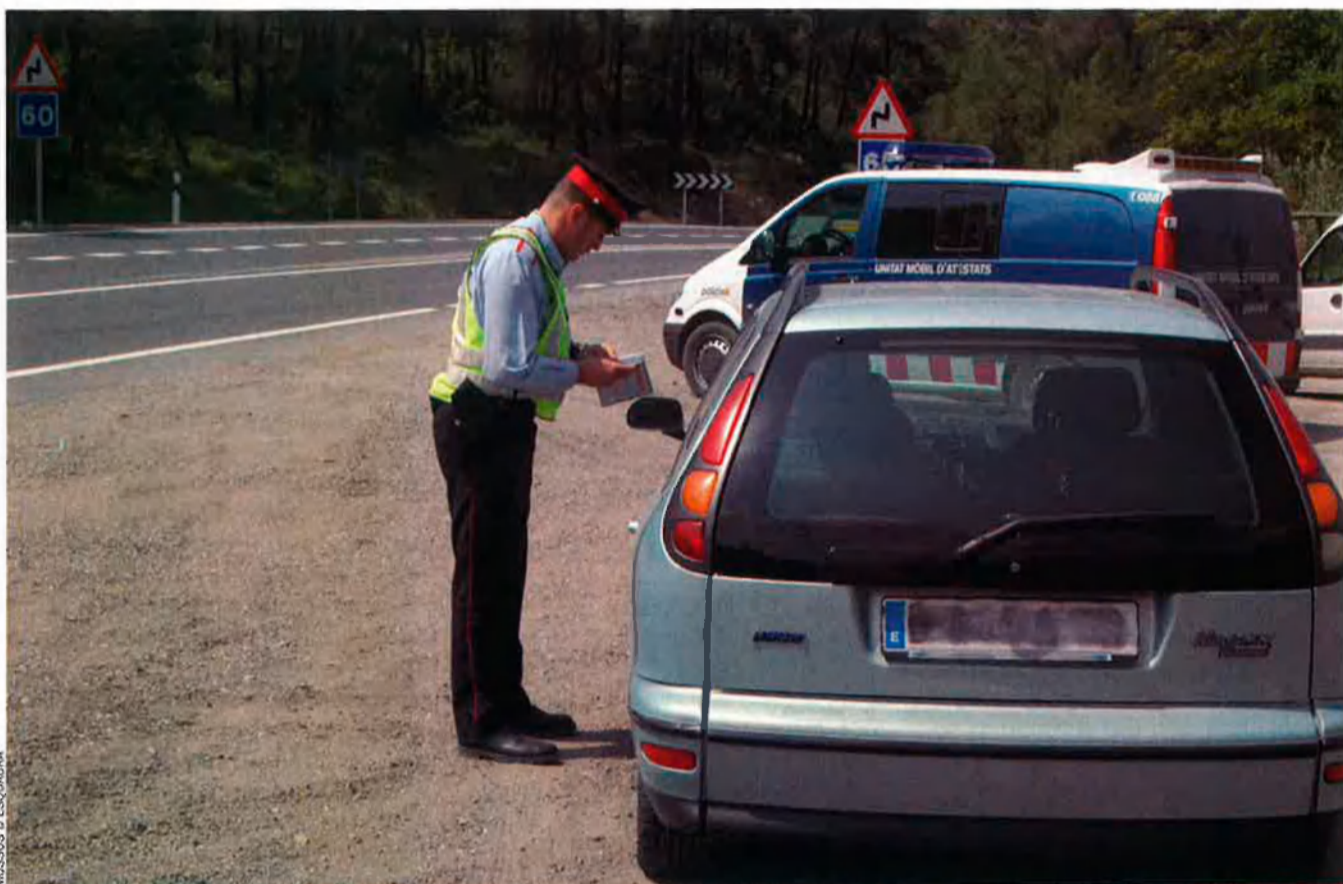
**Més fàcil per la via constitucional.** La propietat de la infraestructura del ferrocarril no es traspassa; continua essent de l'estat espanyol. I, pel que fa a la gestió del servei, només cal establir un marc jurídic per a traspassar la gestió d'uns determinats recursos materials i del personal, una gestió que, a parer dels experts consultats, es podria tancar en poques setmanes. “És una qüestió estrictament d'acord polític, que inclou l'os més dur, els diners per a finançar el manteniment i la millora de la xarxa, però en absolut no hi ha dificultats tècniques ni jurídiques”, assegura Àlex Bas, ex-director del gabinet d'estudis d'Interior del govern català, i actualment professor de dret a la UAB. Bas recorda que el traspàs de les competències exclusives del trànsit va requerir “un procés molt més complex de negociació i legislatiu perquè s'apel·lava a un article de la Constitució”, però que, així i tot, es va pactar i executar en menys d'un any, i el 1997 ja era una realitat. A banda,

Bas diu que a l'Estatut actual ja es preveu el traspàs, un fet que retalla encara més les possibles dificultats tècniques o jurídiques, mentre que en el cas del traspàs del trànsit, l'Estatut del 1979 reservava a l'estat aquesta competència.

Efectivament, el traspàs de competències en matèria de trànsit requeria una llei orgànica –que és al capdamunt de la jerarquia normativa–, aprovada a les Corts per majoria absoluta, el mecanisme previst a l'article 150.2 de la Constitució espanyola. En aquest article s'estableix que l'estat podrà transferir o delegar a les comunitats autònomes les facultats corresponents a matèries de titularitat estatal que, per la seva naturalesa, siguin susceptibles de transferència o delegació. El 150.2 també estableix la transferència de mitjans financers, a més de les formes de control que es reservi l'estat.

El traspàs del trànsit a Catalunya va ser aprovat sense l'oposició de cap grup parlamentari, amb 302 vots afirmatius dels 303 emesos. Aquest text transferia al govern català el conjunt de competències executives en matèria de trànsit vinculades principalment al control, la vigilància i l'ordenació de la circulació de vehicles de motor a les vies interurbanes del país, llevat de les capacitats relatives a l'emissió, renovació i retirada de permisos de conduir.

**Un PP disposat a tot.** Durant els darrers anys del mandat de Felipe González l'executiu presidit per Jordi Pujol va mirar de negociar el traspàs del trànsit. Com recorda Àlex Bas, “finalment el PSOE va accedir a fer la transferència per mitjà d'una llei orgànica, però a CiU vam acabar rebutjant-ho perquè era un moment de màxima corrupció a l'executiu espanyol. Vam preferir deixar-ho per a la legislatura següent”. Aquesta transferència arribava el 1997 amb el PP d'Aznar en minoria i amb una federació nacionalista forta, que tenia la clau per a invertir el president popular. Cal tenir en compte aquest context perquè, en una altra



MOSSOS D'ESQUADRA

El 1997, Catalunya rebia de l'estat les competències exclusives de trànsit. Va caldre una llei orgànica per a acollir-se a l'article 150.2 de la Constitució.

circumstància, amb un PP o un PSOE que no haguessin hagut de menester el suport de CiU, difícilment aquest acord de transferència s'hauria arribat a plantejar. El conegut pacte del Majestic va servir perquè CiU blindés el suport del PP al traspàs d'aquesta competència mitjançant la via constitucional. Era el primer –i, encara avui, únic– peix gros obtingut a Madrid per la via de l'article 150.2 de la Constitució en canvi de suport parlamentari. Amb aquest traspàs s'ampliaven les competències de la Generalitat previstes a l'article 13 de l'Estatut del 1979, que al text vigent aleshores exclouïa la competència dels Mossos d'Esquadra en l'àmbit de la seguretat, la vigilància i el control del trànsit en territori català. Aquesta transferència contribuïa al reforç material i simbòlic de l'autogovern català en la seguretat pública.

L'acord es va signar el 1996 i la transferència es va fer efectiva el 1997. Un any més tard, el Servei Català de Trànsit començà a exercir com a màxima autoritat viària a Catalunya.

**Què se n'havia de fer, de la Guàrdia Civil?** Però també hi va haver punts de desacord entre populars i convergents. Com explica l'ex-director del servei d'estudis d'Interior, "la principal dificultat en la negociació va ser la transferència del personal. Per a la Guàrdia Civil, es va arribar a un acord pel qual a la convocatòria de les noves places de policia de trànsit, se'n reservava un 15% als agents espanyols que feien funcions de trànsit a Catalunya. El conflicte es va salvar d'una manera senzilla, amb un acord ràpid, perquè quan hi ha voluntat política, les coses més difícils són possibles i es fan tan de pressa com es vulgui".

És per això que Àlex Bas sentència que, "en qüestió de setmanes, s'haurien pogut posar les bases, si hi hagués hagut voluntat, per iniciar el procés de transferència de Rodalies. No hi veig cap mena de dificultat tècnica llevat de la gestió complexa que pot tenir un traspàs d'aquesta naturalesa; si els tècnics s'hi posen, s'hi troba una sortida ràpidament".

El pacte de legislatura del Majestic, destinat a donar estabilitat al govern d'Aznar en el context de la política de *peix al cove* de l'ex-president Jordi Pujol, també incloïa l'aprovació de la llei de reforma de l'administració general de l'estat, que suprimia els governadors civils. Entre l'aprovació i la supressió d'aquesta estructura només va passar un mes i escaig. Aquest acord afectava l'estructura més simbòlica de l'administració de l'estat implantada 150 anys enrere; finalment, la supressió i la substitució per la figura del delegat del govern es va acabar aplicant a tot l'estat espanyol.

El context en què es fa fer el traspàs del trànsit es caracteritzava per la inestabilitat parlamentària a Madrid. Ara, deu anys més tard, es negocia el traspàs de Rodalies, reconegut a l'Estatut, entre dos governs del mateix color polític, que han votat aquest Estatut. I ningú no sap ben bé per què tot plegat es troba en un cul-de-sac.

*Gemma Aguilera*