



El transport públic de viatgers: Una reciprocitat equilibrada

Gabriel Dallerès i Codina

Fa uns mesos, l'Associació de Transport Públics de Viatgers d'Andorra (ATVA) va fer arribar a la Secretaria d'Estat d'Afers Europeus el seu posicionament sobre aquella part del cabal comunitari que farà objecte de l'Acord d'associació amb la Unió Europea que té un impacte directe en el sector del transport de persones.

En aquest sentit, l'ATVA va analitzar el Reglament UE 1073/2009, que regula la prestació de serveis de cabotatge del transport de viatgers per carretera.

La primera consideració general és que l'accés d'Andorra al mercat interior europeu seria positiva per al conjunt de l'economia i per al sector del transport de viatgers en particular. La lliure prestació de serveis des d'Andorra cap al mercat de la UE és una condició indispensable per poder diversificar el sector i obrir noves vies de negoci.

Perquè: quina és la fotografia real del sector del transport de viatgers en aquests moments? Doncs la d'un sector que té molt limitat el seu àmbit d'actuació: perquè no pot prestar serveis de cabotatge als països de la Unió Europea, ni tan sols en països veïns com França o Espanya. Per posar-ne un exemple. Una empresa de transport andorrana que vulgui treballar per a una agència de viatges o una empresa de *tour operació* d'un país europeu, podrà portar turistes des d'Andorra fins a la destinació, dins de la UE, però no podrà oferir serveis de cabotatge dins d'aquell país membre; en canvi, les empreses europees sí que poden oferir aquest servei en territori europeu.

Per tant, la por que alguns sectors concrets poden tenir a la reciprocitat, el sector del transport de viatgers no el té: perquè la necessita per tenir futur. Del que es tracta, doncs, és d'equilibrar la balança.

La lliure prestació de serveis es concretaria en l'obtenció per part de les empreses de transport de viatgers andorranes –i els seus vehicles– de les llicències comunitàries que equipararien aquestes empreses amb les empreses del sector dels països membres de la UE. L'obtenció d'aquestes llicències és un element clau per al creixement i la diversificació del sector del transport de viatgers andorrà i, en aquest sentit, la consecució de l'Acord d'associació i el sentit general del cabal comunitari en la matèria són objectius desitjables des del punt de vista

de les empreses afiliades a l'ATVA. Perquè obririen la possibilitat a aquestes empreses a prestar el servei de cabotatge als països membres al qual, en les condicions actuals, no hi tenen accés.

Ara bé, vistes les grans diferències de dimensió del sector del transport de viatgers a Andorra (tant en nombre d'empreses com en nombre de vehicles) i del sector del transport de viatgers a escala europea, resulta evident que la reciprocitat que implica el sistema de llicències comunitàries tal com està recollit al Reglament 1073/2009 podria tenir conseqüències no desitjades per la futur del sector al país.

En aquest sentit, l'ATVA proposa que s'estudii la possibilitat de limitar el nombre d'empreses i vehicles europeus que podrien operar en territori andorrà fent serveis de cabotatge a l'empara de la llicència comunitària. Un mecanisme que entenem que podria satisfer les aspiracions del sector en aquest punt seria el d'una reciprocitat numèrica equivalent, que consistiria que el nombre de vehicles dels països comunitaris que podrien operar amb total llibertat a Andorra seria el mateix que el nombre de llicències comunitàries concedides a vehicles andorrans. És probable que per tal de donar compliment a aquest sistema calgui articular una llicència pròpia andorrana per a vehicles comunitaris, qüestió que es deixa com una idea a reflexionar a l'hora de construir la posició negociadora en aquest punt.

Com també es deixa obert a reflexió si aquest sistema de reciprocitat numèrica equivalent –que és de facto un sistema de reciprocitat limitada– s'ha d'articular com una transitòria amb un límit temporal definit o revisable –i, per tant, prorrogable– a partir d'elements objectius.

D'altra banda, el fet que el nombre de llicències comunitàries que poden atorgar les autoritats andorranes sigui indefinit, unit al fet que la prestació de serveis de cabotatge als països comunitaris també és il·limitada pel que fa al transport de viatgers, podria comportar un desequilibri no desitjat, no només per al sector del transport de viatgers andorrà, sinó també per als interessos comunitaris.

Perquè aquest marc, aplicat sense cap mesura correctora, obriria la porta a la instal·lació a Andorra de grans empreses del sector europees que registrarien al Principat les seves flotes, que es beneficiarien de qüestions administratives i fiscals, i que no tindrien cap mena de limitació a l'hora d'operar en el mercat europeu.

Aquest desequilibri seria perjudicial per als països comunitaris, que podrien patir una fuga d'empreses i també per al sector del transport de viatgers andorrà actual, que seria incapaç de competir –com a mínim en les condicions presents– amb aquestes empreses per qüestions evidents d'economia d'escala. En aquest sentit, la introducció de mesures correctores –com a mínim de manera transitòria– també seria molt aconsellable.

Es tracta, en definitiva, de garantir que aquest encaix amb el mercat interior europeu sigui gradual i progressiu; i potser durant els primers anys de rodatge de l'Acord es posa de manifest que aquesta prevenció i aquesta gradualitat no eren tan necessàries; però sempre és més senzill accelerar la desaparició d'un règim transitori, que no pas a la inversa.

Gabriel Dallerès i Codina

Gerent de Cooperativa Interurbana Andorrana, Associació de Transports públics de Viatgers d'Andorra (ATVA)