

Tribuna

No vull pagar el... TramCamp'

JUAN MANUEL
ZAGUIRRE
FERNÁNDEZ

Arquitecto

Nunca he creído en la insubmisión ciudadana dentro de un estado de derecho, ya que el sistema pone a disposición de los administrados procedimientos suficientes para manifestar su disconformidad y reclamar sus derechos. Otra cosa es que éstos sean más o menos efectivos y eficientes. De cualquier forma nos hemos dotado de ellos y hay que utilizarlos o, en todo caso, mejorarlos. Ello no quita que no considere razonables ciertas reclamaciones que utilizan la vía de la insubmisión. En varios casos comparto el fondo y en ninguno comparto la forma. Sin embargo no puedo dejar de reconocer que los mensajes y eslóganes pensados para tales fines son verdaderamente pegadizos. Y lo son por su sinceridad y valentía.

Caso aparte es cuando son las propias administraciones las que se declaran en rebeldía, que algunas hay y otras amenazan de serlo. Ahí no encuentro justificación alguna. Y mucho menos cuando ninguna de esas administraciones es ejemplo de eficacia, eficiencia y transparencia. Declararse en rebeldía o insubmisión por una administración que, entre otras cosas, todavía promueve proyectos irrealizables no es más que un ejercicio demagógico que a estas alturas ya no se cree nadie. Es el caso del TramCamp. Megaproyecto de movilidad necesaria pero de inversión económica innecesaria. Cocinado con recetas políti-



cas que se nos atragantan y que de nuevo se pretende servir a la mesa de contratación como plato recalentado.

De seguir perseverando en el empacho nacional de railes y envidiando a nuestros vecinos del norte, que ya nos miran de reojo, este proyecto tendrá el mismo éxito que sus predecesores. Ya en el 1913 se dio una concesión para la construcción de un tranvía entre Reus y Tarragona. Cinco años más tarde, en 1918 se proyectó un tranvía eléctrico entre Tarragona y Valls. Apenas se construyó el *Carrilet* y ya sabemos cómo acabó. Nos dicen que de momento el proyecto no está en vía muerta, que se reajustarán los costes aprovechando más infraestructura

existente. Y yo me pregunto: ¿qué infraestructura...? ¿La del ferrocarril que rodea a nuestras ciudades por la periferia? ¿Dónde se ha visto un tranvía de espaldas a la

Hoy por hoy, y mañana también, el Camp no dispone de masa crítica para tal infraestructura

ciudad? De nuevo se equivocan por exceso y también por defecto. Hoy por hoy, y mañana también, el Camp no dispone de la suficiente masa crítica para sopor-

tar una infraestructura de tal calibre. Y si algún día la necesita, seguro que no se ajustará al trazado que podamos prever hoy. Lo que nos lleva a cuestionar la flexibilidad de este medio de transporte en un territorio que apenas empieza a articularse como conurbación. Y por respeto a las maltratadas economías familiares, no quiero ni mencionar los costes económicos que esto supone, por mucho que aprovechen trazados férreos centenarios.

Es el momento quizás de mirar hacia el sudoeste y no tanto hacia el nordeste. O sea, un cambio de rumbo en nuestras referencias. Las ciudades y territorios de muchas economías emergentes, necesitadas también de

la necesaria movilidad pero sin los recursos para dotarse de transporte sobre railes, han patentado ingeniosos sistemas de transporte (metrobús, ecovías, corredor cero emisiones, metrocable, etc.) que, pese a no ser aún lo suficientemente eficientes, dan un aceptable servicio a ciudades de hasta 22 millones de habitantes. Y todo en base al autobús. Un sistema muy flexible, que puede llegar a ser totalmente no contaminante. Que utiliza infraestructuras ya construidas: las calles, carreteras y autovías. Existen ejemplos en Latinoamérica, como Curitiba, Brasil o Bogotá, Colombia, que demuestran que el mejoramiento del sistema de transporte público puede hacerse rápidamente y de forma barata, beneficiando a la población y transformando la ciudad. En definitiva, ¡un sistema que va sobre ruedas!

Una unidad de autobús tiene un coste aproximado de 200.000 euros, una unidad de tranvía 2 millones de euros y una unidad de metro 6 millones de euros. Y la infraestructura que necesitan va en proporción a estos valores. En el Camp de Tarragona no necesitamos más railes y la rigidez territorial que conllevan. Nuestro territorio y por extensión nuestra economía requiere de propuestas flexibles, innovadoras, atrevidas y rápidas en su implantación. Aquellas que siempre surgen cuando existe necesidad y se dispone de pocos recursos.

Aunque soy consciente de mis siempre crecientes obligaciones tributarias, hoy me atrevo a decir en este artículo *No vull pagar... el TramCamp*.

LÍNEA ABIERTA

La recuperación de Catalunya

ANTONIO
PAPELL

Analista político

Catalunya, que ha llevado a cabo ya varios planes de ajuste, puso de manifiesto en julio que persisten sus dificultades financieras al impagar buena parte de los conciertos educativos y sanitarios, y no ha tenido más remedio que acudir al Fondo de Liquidez Autonómico que ha creado el Gobierno estatal. La solicitud catalana es de algo más de 5.000 millones, el 28% de los 18.000 millones con que será dotado el fondo, que aún no ha sido instituido por el Ejecutivo. Catalunya, cuya dependencia del ladrillo era menor que la de otras comunidades que

explotaron en mayor proporción el monocultivo inmobiliario, había acumulado ya antes de la crisis una elevada deuda –hoy es de 42.000 millones– y se ha visto especialmente afectada por la caída de los ingresos a causa de la mala situación general, y sus dirigentes nacionalistas no vacilan en culpar de ello al déficit fiscal, al sistema de financiación contenido en la LOFCA. Sin embargo, no es la única comunidad que, por su elevada renta, presenta un elevado déficit fiscal con relación al Estado: Madrid y Baleares la adelantan en este capítulo. De cualquier modo, es temerario afirmar que la causa de la estrechez catalana es exclusivamente el sistema de financiación. Lo que no ha de impedir que se revise cuando proceda el actual statu quo.

En cualquier caso, Catalunya ha aderezado su solicitud de ayuda con el gesto desabrido de negarse a aceptar cualquier condicionalidad política. En realidad, se trata de un alarde de autoestima para consumo interno muy semejante al que Rajoy ha realizado frente a Europa. Un alarde que no tiene sentido porque, de un lado, España está voluntariamente en el Eurogrupo, y de otro lado, CiU apoyó en su momento la Ley de Estabilidad Presupuestaria que es la consecuencia de la reforma del artículo 135 de la Constitución.

La petición de ayuda catalana se enmarca en un septiembre reivindicativo, que el día 11 culminará con una gran manifestación independentista a la que –y ésta es

la noticia– el presidente de la Generalitat no acudirá, aunque da libertad y aun estimula a sus *consellers* para que vayan. Quiere decirse que hay amago de ruptura pero no ruptura aún. Y esta posición contenida incluye sin duda una invitación al acuerdo, que aún es posible. Un acuerdo entre Generalitat y Gobierno central al que no debería ser ajeno el PSC-PSOE, que en Catalunya representa el catalanismo no soberanista y en Madrid es el principal partido de la oposición.

El desafortunado desenlace de la reforma estatutaria catalana, que generó un agravio mayor que el que se trataba de impedir, tiene que cerrarse cuanto antes. Y ello ha de hacerse mediante un proceso

de diálogo y concesiones mutuas que culmine en una reforma del Estado autonómico que, avanzando en la dirección federal, aumente la autonomía financiera de las comunidades autónomas y replantee y limite la solidaridad interter-

ritorial para que sea más justa. A fin de cuentas, Catalunya se mira en el espejo de Baviera –no es un modelo exótico–, y nada impide que España avance hacia fórmulas que son muy fecundas en países como Alemania o los Estados Unidos.

Es necesario recuperar el impulso de Catalunya como locomotora del Estado español, y para ello hay que zanjarse los viejos entendimientos y construir un futuro sobre nuevas bases.

*Nada impide que**España avance hacia**fórmulas muy fecundas**en Alemania o los EEUU*