

Pasen por taquilla, retrátense

ARCADI ESPADA

Lo que está claro: 1. Barcelona es la ciudad que tiene el transporte público más caro de España. 2. En el último año su uso ha descendido en torno a un 4%. Eso quiere decir que es insatisfactorio y que los barceloneses, descongestionado el tránsito por las rondas, optan cada vez más por el vehículo privado. En estas últimas condiciones, una subida de tarifas por encima del IPC no va a beneficiar la aspiración municipal de invertir la tendencia abandonista.

Eso es lo único claro —y escasamente positivo— que reportó el día de ayer, un día nada banal para el bolsillo colectivo. Todo lo demás, ruido y niebla. Por la tarde, la EMT convocó pleno para tratar del aumento. Importante pleno, excepto para el PP, que no asistió. Por lo visto, el señor representante de ese partido tenía cosas más urgentes que hacer, cosa lógica teniendo en cuenta la fragancia que presenta el aire y la luz de este dulce otoño barcelonés.

Lo bueno vino en la explicación de voto. El debate entre CiU y el PSC simbolizó —a veces en las pequeñas instancias esas cosas se muestran de manera muy nítida— el funcionamiento de la Administración española: nadie asume responsabilidades en este Estado. Tanto los señores Torres y Na-

dal como el señor Alsina, funcionarios todos ellos de ese Estado, destaparon abiertamente la caja B de sus argumentos.

Los agujeros

¿Cuál es esa caja B?: una contabilidad retórica paralela que permite descalificar los argumentos del adversario a partir de fuentes misteriosas e intransferibles. El mundo del transporte barcelonés, según los señores Torres y Nadal, tiene un monumental agujero: el desentendimiento de la Generalitat respecto a su financiación. Algo que el señor **Lucchetti**, de Iniciativa, echándoles una mano, ayudó a definir muy exactamente: "Ustedes [convergentes] creen que lo que es malo para Barcelona es bueno para Convergència". Ese desentendimiento se basaría, por ejemplo, en que la Generalitat ha creado una entidad, la EMT, sin prever mecanismos de financiación. Alsina, sin embargo, no se quedó atrás. El mundo del transporte barcelonés en su mirada tiene un monumental agujero: el desentendimiento financiero del Ayuntamiento de Barcelona, que contribuye con una cantidad espectacularmente baja respecto al de Madrid —ése fue su ejemplo— al coste del transporte públi-

co. Y remató Alsina: "La Generalitat paga un 25% de ese transporte". Unos y otros, seguidamente, hicieron uso de los números propios —de su particularísima caja B— para justificarse. Nadie, nadie sano, pudo determinar responsabilidades. Supongo que de eso exactamente se trataba.

El transporte público es una de las quiebras singulares de la municipalidad barcelonesa y de la Administración catalana. Debe más de cien mil millones de pesetas y esa deuda provoca un coste financiero anual de más de diez mil millones de pesetas. Eso también está claro. Cuando las cifras son tan impresionantes —y uno, a pesar de ello, sigue levantándose todos los días y cogiendo el autobús o el metro—, se acostumbra a no tenerlas en cuenta. Marean. Pero ese reguero de deuda e ineficacia afecta a múltiples parcelas de la vida cotidiana del barcelonés. A muchas cosas que dejan de hacerse o se hacen a medias, o se hacen mal. Es una asfixia silenciosa, inabarcable, intangible. Pero real.

La experiencia de que la vida ciudadana a veces no cuadra le asalta a uno en escenarios poco obvios, escasamente solemnes, grises; ayer la EMT, donde la quilla del barco encallado sobresale con extraña dureza.