

CATALUÑA

LAIA BONET Secretaria del Gobierno tripartito

“El Estatuto sigue siendo un instrumento incomparable”

ÀNGELS PIÑOL
Barcelona

Laia Bonet es secretaria del Gobierno catalán y candidata a ser número dos de José Montilla en las próximas elecciones.

P. ¿Le ha frustrado el desenlace final del Estatuto?

R. No, pero en parte me ha decepcionado. Pese a ello, el Estatuto sigue siendo un instrumento de autogobierno incomparable. Eso no quita que hayamos asistido a un desgraciado proceso en el Tribunal Constitucional y a la manipulación de algunos partidos.

P. Pese al recorte ¿habla de instrumento incomparable?

R. Para políticas propias, sin duda. La sentencia ha afectado a las cosas prácticas menos de lo que algunos dicen. El daño se ha hecho en los intangibles, en los sentimientos. El reconocimiento de Cataluña y su encaje en España es lo que se ha visto afectado.

P. ¿Dice Montilla la verdad cuando habla de recuperar la “globalidad” del texto? Hay cosas irre recuperables como la nación y la lengua...

R. Él fue muy claro tras entrevistarse con Zapatero. Pidió gestos políticos destinados a recuperar y reforzar esos intangibles lesionados por la sentencia.

P. ¿Y eso cómo se hace?

R. Zapatero lo tiene sobre la mesa. Es un tema vinculado a las actitudes y al proyecto federal. España debe caminar hacia el federalismo. Si no, no será viable. Montilla lo ha dicho muchas veces.

P. Nadie en España quiere fenderarse.

R. Pero si te va en ello la viabilidad habrá que ir necesariamente. Y mientras España va, Cataluña deberá reforzar la bilateralidad sin privilegios exclusivos.

P. ¿Por qué los diputados del PSC no hacen más fuerza en el Congreso? ¿Por qué no votaron allí la resolución del Parlament?

R. Hicieron fuerza para aprobar una resolución a favor de la recuperación integral de Estatuto. ¿O es que solo era bueno votar lo que se aprobó en el Parlament? No sé si defendemos mejor el autogobierno votando para perder o votando a favor de la integridad. ¿Por qué nadie pide explicaciones

“Es surrealista pensar que Castells no repite en las listas por mí”

a quienes no votaron a favor?

P. ¿Hicieron daño al PSC las palabras de Carme Chacón diciendo que el fallo le satisfacía? Eran propias del PP.

R. ¡No diría eso! Carme hace una crítica importante de la sentencia, al tribunal y de la manipulación de algunas fuerzas.

P. El fallo es ambiguo con el uso del catalán. ¿No abre la puerta a la presentación de recursos?

R. Quienes quieran hacerlo, lo harán igual. La sentencia es el caldo de cultivo para quienes cuestionan la integración de las personas vengan de donde vengan y usen la lengua que usen.

P. Parece que el PSC está solo en la defensa del Estatuto. Algunos plantean referendos.

R. ¿Es un problema que el PSC esté defendiendo la opción mayoritaria que votó el pueblo y que constituye el mejor hito de autogobierno que ha tenido nunca este país? Nosotros defendemos lo que votó la ciudadanía en 2006.

P. Pero la gente votó un texto y el Constitucional lo ha laminado.

R. Sí, y por eso no decimos ¡fantástico! ¡Ya está! Queremos desplegar todo el Estatuto. Lo esencial es saber dónde vamos. Las elecciones son una encrucijada entre Estatuto o la *vía muerta* de Mas; *senyera* o *estelada*, federalismo o independencia, unidad o división, rigor o frivolidad. Entre Montilla y Mas.

P. No habían arremetido contra el derecho a decidir. ¿Quieren quitarle contenido semántico?

R. No, pero tal como se ha planteado es una simplificación excesiva. ¿Solo ejercemos ese derecho si votamos independencia? ¡No insultemos a la inteligencia! Los ciudadanos decidimos en las elecciones entre varias opciones.

P. ¿Ve riesgo de fractura?

R. ¡Claro! Fractura social y nacional. Jugar con determinados principios es imperdonable. El daño que ha hecho el PP en este proceso veremos cómo lo explicamos en 20 años. No quiero ser dramática. Pero el referéndum alimenta extremismos. Es un momento para tener certezas y no poner problemas. El país lo aguanta todo pero tiene su límite.

P. ¿Qué ha hecho mal el tripartito?



Laia Bonet, en la plaza de Sant Felip Neri de Barcelona. / C. SECANELLA

R. Todo es mejorable. Pero el PP ha laminado principios de convivencia y CiU no ha admitido la legitimidad de un Gobierno a tres. Pero nuestra obra de gobierno en siete años no se puede comparar con la de los 23 años de CiU.

P. Montilla acusa a Mas de independentista. ¿Asusta a alguien?

R. Hay mucha gente en CiU que no está por la independencia. CiU flirtea y no aclara dónde quiere ir. Y si no lo haces, engañas.

P. Se da por hecho que usted será la número dos en las listas.

R. No sé quién lo da por hecho. Las listas están en blanco.

P. ¿Renunció Antoni Castells a ser candidato tras saber que

usted era la número dos?

R. Esta versión no la conocía. ¡Es surrealista! Tenemos que dejar de hablar de personas y hacerlo de los problemas de la gente.

P. ¿Es una pérdida para el PSC que no se presente Castells?

R. Ha dicho que seguirá trabajando para que el PSC sea la fuerza mayoritaria.

P. ¿Cree que hay división con el alma catalanista del partido?

R. Con eso cubrimos el cupo. El PSC es catalanista desde hace mucho tiempo. Lo del *alma* solo lo leo en textos y oigo de gente que no es del partido. Castells dijo que son catalanistas desde el primero al último militante.

Había una vez... Internet

Había una vez un país en el que a los ciudadanos les encantaba viajar. Se habían construido muchas carreteras y también autopistas, la mayoría de peaje, y se habían creado varias compañías de autobuses que por un precio razonable transportaban personas y paquetes de una parte a otra.

En un momento dado se construyó una nueva red pública de carreteras, especial en varios aspectos. Solo podían pasar algunos vehículos y ser utilizadas por algunas personas que realizaban un trabajo especial considerado importante y beneficioso. Además, por esta razón, el transporte era gratuito. Poco a poco las características de ambas redes se fueron homogeneizando y todos los vehículos podían circular por todas. Todos los ciudadanos hacían uso de unas y otras. En algunos vehículos debían seguir pagando su billete, pero en otros podían viajar gratis siempre que aceptaran que las paredes del autobús estuvieran llenas de anuncios de yogures y en los altavoces interiores les acribillaran con mensajes publicitarios de productos limpiavajillas. La gratuidad a



JOAN MAJÓ

Es muy difícil, lento e impopular ir convirtiéndose en ‘de pago’ algo que ha nacido y sido mucho tiempo gratuito

cambio de la publicidad fue ganando adeptos y, además, en los casos de pago las compañías idearon un sistema muy cómodo llamado “abono” o “tarifa plana”. Usted paga un tanto al mes y viaja cuanto quiera...

Esta situación originó en aquel país un gran incremento de la afición a viajar y a mandar-

se paquetes unos a otros, pues, una vez pagada la cuota mensual, tanto una cosa como la otra, resultaba gratis. Se convirtió en una costumbre nacional pasarse el día moviéndose de una parte a otra del territorio e intercambiando objetos y muebles entre amigos y familiares. Algunas personas advirtieron repetidamente que se estaba creando una dinámica insostenible, ya que, como se ha demostrado en otros casos, todo servicio que tiene un coste debe estar o limitado o soportado en parte por el usuario, ya que en caso contrario, la gratuidad —aparente o real— hace crecer de forma exponencial el uso del mismo.

Hubo algunos intentos muy tímidos de poner un cierto orden en este mercado, pero se demostró que es muy difícil, lento e impopular ir convirtiéndose en *de pago* algo que ha nacido y sido mucho tiempo gratuito. El resultado de todo ello fue que la red de carreteras del país quedó colapsada, ya que no había espacio para admitir tantos vehículos que circulaban constantemente. La frustración fue enorme y las quejas

sobre las colas, los retrasos y los accidentes llegaron a provocar disturbios. El problema más grave fue que el colapso mantuvo inmovilizados muchos vehículos llenos de “pasantes”, pero también muchos llenos de trabajadores y muchísimas ambulancias.

La solución era clara: hay que construir más carreteras para aceptar estos aumentos de tráfico. ¿De dónde saldrán los fondos para la inversión? ¿De los propietarios de la red? ¿Del Estado? ¿De los usuarios, es decir, de tarifas más elevadas? Después de un debate, que por razones políticas y electorales se complicó bastante, se vieron con claridad algunos puntos. En primer lugar: el pasatiempo de viajar y de transportar paquetes no se pudo asimilar a un servicio público que deba ser gratuito como la enseñanza o la sanidad. Por tanto, hubo que descartar que sean los Presupuestos públicos los que dediquen recursos a solucionar el problema. Segundo: si la inversión la deben hacer las empresas privadas propietarias de las carreteras, esta solo podrá financiarse a través de las tarifas, es decir, alejándose ca-

da vez más de la fingida gratuidad. Tercero: se preguntaron ¿es lógico viajar constantemente, por necesidad, por gusto o por vicio?

La respuesta fue que no lo era y que había que reducir el tráfico, no mediante la prohibición, sino por el coste y que, como en tantos otros campos (se tomó el ejemplo del agua) había que discriminar entre el precio que se paga por el consumo necesario, por el razonable y por el superfluo. Una vez aplicada una tarificación de acuerdo con estos criterios, y después de varios retoques fruto de la experiencia, se consiguió una situación mucho más tranquila, consecuencia a la vez de la ampliación de la red y de una reducción importante de la tendencia al aumento del tráfico. El Estado no tuvo que pagar las obras, las financiaron indirectamente los consumidores, especialmente los grandes.

¡Me voy a leer EL PAÍS por Internet, que, por ahora, es todavía gratuito!

Joan Majó es ingeniero y fue ministro de Industria.