

EDITORIALES

Sin nobleza

Urdangarin exculpó ayer a la Familia Real, tratando, al mismo tiempo, de sacudir su responsabilidad sobre las administraciones

El texto que Iñaki Urdangarin leyó ante el juez Castro antes de que éste diera inicio a su interrogatorio exonera a la Casa Real de cualquier responsabilidad sobre sus actividades al frente del Instituto Nóos, al tiempo que de manera sibilina sitúa a «las administraciones públicas contratantes» como culpables últimas de su apurada situación ante la justicia. Puede resultar determinante para despejar las dudas judiciales sobre la implicación de la Corona en la conducta del consorte de la Infanta Cristina que Urdangarin haya descartado textualmente que Zarzuela opinara, asesorara, autorizara o avalara sus iniciativas. La impugnación de los correos electrónicos que ha ido facilitando a conveniencia su exsocio Diego Torres corroboraría la intención principal de éste de exculpar a su esposa y a la Corona. Lo que no impide que su actuación hasta la fecha haya extendido en la opinión pública la sensación de que la Casa Real ha tratado antes de preservar formalmente el vínculo familiar con Urdangarin que de afrontar el asunto con arreglo a la gravedad de las imputaciones que pesan sobre el marido de la duquesa de Palma. Además, resulta especialmente reprochable que Urdangarin aproveche el viaje para puntualizar que las recomendaciones de ésta de que dejara Nóos se debieron a que sus contratantes -léase las instituciones de Baleares y de la Comunidad Valenciana- eran objeto de «repuches políticos». Es de esperar que se trate de un empeño vano al sugerir que el trasfondo irregular o presuntamente delictivo de su comportamiento se debía a que sus interlocutores institucionales constituían tramas corruptas proclives a burlar la legalidad. Porque la existencia demostrada de estas últimas y de un sentido extraordinariamente laxo de lo que era lícito y no lo era entre las instituciones a las que Urdangarin acudía haciendo valer su posición en ningún caso puede eximirle de las responsabilidades contraídas. El dato más llamativo de la información disponible sobre la trayectoria del esposo de la Infanta Cristina es que eso que Urdangarin denominó «actividades profesionales» en su primera comparecencia ante el juez Castro no presenta ninguna realización o proyecto libre de anomalías o de indicios delictivos.

Seguridad de futuro

Las medidas impulsadas por los dos últimos gobiernos para contener el coste total de las pensiones por una parte y retrasar por la otra tanto la edad efectiva como la legal para la jubilación pueden paliar el problema que aqueja a la Seguridad Social española, pero difícilmente lo resolverán mientras los índices de paro y de temporalidad impidan equilibrar la balanza entre cotizaciones y prestaciones. La zozobra generada por un horizonte que se presenta sombrío para quienes esperan su retiro dentro de unos años comienza a afectar también a los pensionistas de hoy, para quienes reivindicar la actualización de sus percepciones según la carestía de la vida resulta ya un objetivo menor cuando lo que está en juego es el mantenimiento de unos ingresos dignos, correspondientes al esfuerzo de tantos años de cotización. El paro y la precariedad son la verdadera amenaza que, de seguir así, pondría en cuestión la viabilidad misma del sistema de Seguridad Social. Sin alarmismos, los ciudadanos tienen el derecho de ser puntualmente informados de algo tan determinante para su horizonte vital.

IDEAL

DIARIO REGIONAL DE ANDALUCÍA

Director General: Diego Vargas García

Director: Eduardo Peralla de Ana

Subdirector: Félix L. Rivadulla

Áreas de redacción multimedios:
Miguel Martín Romero (Culturas);
Juan Jesús Hernández Hernández (Información);
Quico Chirino (Granada);
Javier Fuentesnebro (Editor Granada y Fin de Semana);
Jostu Ruiz Barroso (Deportes);
Rafael Lamelas (Editor multimedia);
Ramón L. Pérez (Editor Gráfico)

Delegaciones:
Ángel Burbide Elizondo (Delegado Almería);
José Luis Adán López (Delegado Jaén)

Directora de RR HH: María A. Caliete Comba
Director de Marketing: Pablo Madina Martínez
Director Técnico: Antonio C. Castillo Jiménez

Comercializadora de Medios:
Director gerente: Jesús Torre Ramos

El hechizo del AVE

JOSÉ MORENODÁVILA

A lo que debe aspirar la opinión pública es a que contemos con una infraestructura viaria lo mejor posible para comunicarnos con el resto de Andalucía, con Madrid y con Levante.

Los que tenemos cierta edad nos acordamos de cuando una ciudad no era nada si no tenía un festival de la canción. Tiempo después cada provincia tenía que tener un polo de desarrollo, si no quería parecer de segunda división. Pero ahora de lo que se trata es de tener AVE. El tren de alta velocidad es capaz de quitar cualquier clase de complejos y de solucionar toda clase de problemas, aun cuando ya haya lugares donde la llamada estación del AVE es una especie de lugar fantasmal, sin apenas viajeros y, acaso, ya sin trenes que paren. Pero la palabra mágica es AVE. Ya no existen estaciones y terminales de ferrocarril, sino estaciones del AVE. Ya solo existen AVEs y aquellos lugares a los que llegan otra clase de trenes se sienten avergonzados, y lo ocultan con pudor. En Granada la aspiración es que llegue el AVE, aunque sea un tren híbrido al que se le ponga una pegatina de AVE y llegue por estructuras viarias diseñadas hace siglo y medio con todos los remiendos que se le hayan incorporado a través del tiempo.

Y como eso es así, toda la discusión de nuestras infraestructuras viarias se centra en el AVE, la nueva estación es del AVE y se nos embauca por el gobierno y por la oposición con si llega el AVE o no llega, cuándo llega y si debe parar o no en Loja. Les auguro que dentro de poco ese trenecito de la feria en el que se amenaza a los chavales con una escoba a la salida del túnel tendrá una línea aerodinámica y se llamará AVE, si es que ya no es así.

Pero lo que verdaderamente interesa no es que nos vendan un Ferrari o un Porsche para circular por la calle Arabal, sino que la circulación por la ciudad sea lo más fluida posible. Otra discusión que tiene poco sentido es si en el tramo de Loja de lo que denominamos la vía del AVE debe haber dos o una vía, porque eso lo debe determinar de forma técnica el flujo de convoyes que circulen. Porque lo verdaderamente importante es la infraestructura viaria con que cuenten nuestras comunicaciones de ferrocarril. Por ellas circularán después toda clase de trenes y, por qué no, de AVEs.

El tren de alta velocidad está diseñado y fabricado para circular por estructuras viarias que permitan viajar a la velocidad para la que fueron contruidos esos trenes, para usarlos en largas distancias y en recorridos sin paradas intermedias o con paradas bastantes distantes entre sí. Para eso están hechos y para eso es para lo que son útiles. Su uso y rentabilidad devendrá del tiempo empleado en el recorrido, la utilidad de sus horarios, su precio y el confort del viajero. Por tanto, con todo el respeto hacia las aspiraciones de Loja, tiene muy poco sentido que un AVE Granada-Madrid pare en Loja, como tampoco en Antequera. Probablemente solo la detención en Córdoba podría tener lógica.

Lo que tampoco tendría sentido es traer a Granada un AVE por una infraestructura viaria antigua, totalmente inapropiada para la alta velocidad. La adaptación del antiguo tramo de Loja, cuya adjudicación de las obras de adaptación parece ser que van a ser adjudicadas al grupo 'Pepe Gotera y Otilio', experto en agrandar galibos con cincel y martillo y en repintar barreras de pasos a nivel, tiene nada que ver con lo que es la alta velocidad y para lo que se ha diseñado. Lo importante de las comunicaciones ferroviarias es si se tiene una infraestructura viaria para la baja, media o alta velocidad. Los trenes que circulen por las vías habrá que decidirlos en función de su recorrido, paradas intermedias, horarios y precio.

Y eso es lo que se nos debe precisar a los granadinos en toda esta polémica del AVE en la que, con el hechizo que ejerce esta palabra, nos toman por memos. A lo que debe aspirar la opinión pública es a que contemos con una infraestructura viaria lo mejor posible para comunicarnos con el resto de Andalucía, con Madrid y con Levante. Si esto se realiza debidamente se podrá utilizar el AVE cuando sea rentable y conveniente y, en cualquier caso podrán circular trenes a velocidades muy competitivas con otros medios de transporte que emplacen a una ciudad turística, universitaria, cultural y exportadora de servicios de alta tecnología y de productos agrícolas en la mejor red de comunicaciones ferroviarias.

Por tanto, que no nos equivoquen con el hechizo del AVE, que nos digan con franqueza con qué infraestructura viaria vamos a contar en el corto, medio y largo plazo y que se guarden los cantos de sirena y las tonas polémicas con las que nos enredan.

