

**BARCELONESES  
GLOBALES**
**SEÚL**

**Bartomeu Marí**

Ha dirigido, en los tres últimos años, el Museo Nacional de Arte Moderno y Contemporáneo (MMCA) de la República de Corea


**Barcelona  
Global**
[www.barcelonaglobal.org](http://www.barcelonaglobal.org)

# Modelos para gestionar la cultura pública

**BARCELONA**

Uno de los mayores contrastes que he experimentado en los años que he pasado en Corea es la diferencia entre las nociones de “público” –en el sentido de común, que nos atañe y nos afecta a todos– que existen en el Viejo Continente y en Extremo Oriente. Barcelona tiene un gran bagaje de experiencia e innovación en gestión de cultura pública, que acompaña el espacio de debate donde se elabora la esencia de la vida democrática. Trabajé para varias administraciones públicas en España y en Europa y mi formación administrativa es holandesa. En Barcelona experimenté un sistema de gestión de instituciones culturales dinámico, transparente y relativamente sencillo, que permitía que la energía de la institución se dedicara a su objetivo principal: los trabajos científicos y creativos con un aparato administrativo ligero y casi invisible.

**BARCELONA TIENE UN GRAN BAGAJE DE INNOVACIÓN EN GESTIÓN DE CULTURA PÚBLICA**
**SEÚL**

El MMCA es parte del Ministerio de Cultura, Turismo y Deportes en la administración coreana. Uno de los choques más relevantes que he experimentado ha sido el producido en las diferencias de funcionamiento. En el MMCA, los procedimientos y rituales de la administración son tan pesados que estorban y comprometen su eficacia. Es propio de las culturas asiáticas que el aparato burocrático ahogue la creatividad, la espontaneidad e incluso la libertad de creadores y gestores. Cómo se marcan los objetivos de las instituciones culturales, qué recursos se dedican y cómo se miden los resultados son criterios de eficacia que Barcelona puede situar como modelo global. Si la tendencia a la burocracia es universal, aunque no es perfecta, nuestra ciudad ha desarrollado sistemas basados en la confianza en los profesionales.

**EN LAS CULTURAS ASIÁTICAS LA BUROCRACIA AHOGA LA CREATIVIDAD**
**'TO DO'**

Es necesario reducir, si no eliminar, la tendencia a la burocratización, que no significa no controlar la inversión pública. Preparar a los profesionales que rigen las instituciones es una necesidad constante, ya que las instituciones deben adaptarse constantemente a cambios de todo tipo. La clave del éxito de la cultura pública es permitir que los especialistas tengan su espacio de decisión, no influido por querellas o intercambios de influencia política, apelando a su responsabilidad y saber hacer. Continuar innovando en sistemas de gestión descentralizados, no burocráticos y enfocados en los resultados y objetivos ligados a cada institución es hoy más necesario que nunca. Barcelona puede exportar conocimiento y *expertise*, sobre todo en esta área. Y para gestionar se debe ser tan libre y original como para crear.

**LA CLAVE DEL ÉXITO ES DEJAR A LOS ESPECIALISTAS TENER SU ESPACIO DE DECISIÓN**

# Nueva York fijará una tasa a los coches para rescatar el metro

El previsto “precio de congestión” se pagará para acceder al sur de Manhattan y el dinero recaudado se destinará a reparar el suburbano

**FRANCESC PEIRÓN**

Nueva York. Corresponsal

El coche tiene la misión de financiar el metro en Nueva York.

El suburbano de la Gran Manzana está hecho una ruina y no sólo por su aspecto. Si se le perdona su desaliño a cambio de un buen servicio, eso ya pasó hace tiempo. La puntualidad de los trenes es escasamente del 65%, muy por debajo de lo funcional.

La operación de rescate surge a costa del eterno rival, el vehículo de cuatro ruedas sobre el asfalto.

Auténtica arterial vital de la gran metrópolis neoyorquina, el tren urbano requiere una enorme inversión para su modernización, en especial de su sistema de señales que en su mayor parte todavía no está informatizado.

A partir de este lunes está previsto que los legisladores del estado, una cámara controlada ahora por los demócratas, acuerden la implantación de la tarifa denominada precio de congestión.

Este impuesto, que entrará en vigor en junio del 2021, supondrá que todos los vehículos que entren en el distrito de los negocios, de la calle 60 al sur de Manhattan, deberán abonar un peaje.

El objetivo marcado por el gobernador Andrew Cuomo supone recaudar mil millones de dólares anuales. Esta cantidad se podría utilizar para garantizar bonos que totalizarían 15.000 mi-



El tráfico en el medio Manhattan es de tal magnitud que se gana tiempo dejando el coche y caminando

llones para reparaciones y mejoras del transporte público.

“Nueva York sufre una crisis bajo tierra y sobre el asfalto”, remarca Samuel Schwartz, experto en tráfico conocido como Gridlock Sam que colaboró con la administración municipal. “Esta es una ciudad global y no podemos sobrevivir sin un metro que funcione a la hora”, añade.

“Tampoco puede sobrevivir –matiza– a la velocidad que alcanza el tráfico en superficie, que es muy lento”. Según sus estadísticas, la velocidad media se queda en 7,6 kilómetros a la hora en el medio Manhattan. “La gen-

## El tiempo no tiene precio

Esta tarifa a los coches que entren al sur de Manhattan supone una decisión pionera en Estados Unidos, el país que adora quemar gasolina. No es fácil convertir al vehículo de cuatro ruedas en la supuesta víctima. Sin embargo, muchos conductores se muestran partidarios. Tienen claro que la circulación es insostenible, que el impuesto puede ayudar a una

mayor movilidad y a una menor pérdida de tiempo que, ya se sabe, no tiene precio. Aunque sea original en Estados Unidos, iniciativas similares funcionan hacen años en Londres, Estocolmo y Singapur con una total aceptación. Lo que se ha visto, según los expertos a favor, es que construir autopistas en las ciudades sólo las ha hecho menos habitables.

te camina más rápido”, subraya.

La moraleja es evidente: el tiempo que se repara el metro, se mejora el tráfico al quitar coches.

La tarifa todavía no se ha establecido. Sin embargo, a partir del objetivo recaudatorio fijado, Schwartz estima que esa tarifa oscilará entre los 10 y los 14 dólares, con una franja de entre 12 y 14 en hora punta.

Se abonará una vez al día y se hará mediante un peaje electrónico (E-Z Pass, equivalente al telec), similar a los que hay en túneles y puentes. El cargo se hará nada más acceder a la zona de congestión. A los que carezcan de ese mecanismo, el despliegue de cámaras les tomará una foto de la matrícula y les remitirá el recibo.

La medida plantea descuentos y exenciones para conductores

## El proyecto de la administración estatal calcula recoger unos 1.000 millones de dólares anuales

de bajos ingresos. Hubo legisladores que pidieron que todos los vecinos quedaran excluidos, pero se ha descartado.

Schwartz replica, además, que los más beneficiados por este impuesto serán precisamente los ciudadanos de menos ingresos. Este colectivo no se puede permitir demasiado ir en coche a ese distrito, por la dificultad de aparcar y lo caro que resulta. La mayoría de ellos utilizan sobre todo el metro y en menor medida el autobús. Lo cierto es que ha habido diversos grupos que luchan contra la pobreza y por la justicia social que han defendido esta tarifa. Una de estas organizaciones calculó que por cada uno de estos perjudicados había 38 beneficiados, explicó Schwartz.

“En lugar de evitar pagar, centrémonos en asegurarnos que el dinero va al sistema de tráfico y nos beneficia a todos”, señaló Alex Matthiessen, presidente de una de estas organizaciones, en un artículo en el *Daily News*.