



Crédito: Ciudad de Varsovia/Ewelina Lach.

La alcaldesa **Hanna Gronkiewicz-Waltz**, nacida en Varsovia, Polonia, dejó su marca en la ciudad, de 1,7 millones de habitantes. Fue electa en 2006, fue la primera alcaldesa mujer y hoy está en su tercer mandato, situación sin precedentes. Antes de asumir en su puesto, en el cual se enfrentó a temas controversiales, como la restitución de propiedades tomadas bajo el dominio nazi y comunista, Gronkiewicz-Waltz había sido presidenta del Banco Nacional de Polonia, vicepresidenta del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, miembro del Parlamento Polaco y presidenta de la Comisión del Tesoro del Estado. En noviembre de 2012, fue electa por un período de dos años para ser presidenta de Eurocities, una red de grandes ciudades europeas. Gronkiewicz-Waltz es profesora de leyes y economía en la Universidad de Varsovia, y ha publicado más de 40 obras académicas. Habló con Anthony Flint, miembro sénior del Instituto Lincoln, para este número de *Land Lines*.

## Cómo lograr la prosperidad de Varsovia, una ciclovía por vez

**ANTHONY FLINT:** El año pasado, el gobierno nacional propuso ampliar Varsovia mediante la incorporación de más de 30 distritos periféricos dentro de sus fronteras, y usted se opuso a esta idea. Según su opinión, ¿cuáles son los méritos de un enfoque más regional para la gobernación metropolitana?

**HANNA GRONKIEWICZ-WALTZ:** El objetivo [de esa propuesta] era meramente político, ya que un partido detectó la oportunidad para obtener poder en Varsovia mediante los votos de la región. Querían ampliar el municipio [en un intento] por lograr que las personas del campo y los pueblos más pequeños votaran al siguiente alcalde de Varsovia. Nosotros protestamos, y en varios referéndum locales la gente dijo que no. Preferían seguir siendo independientes, con su propio gobierno local y su propio alcalde.

La gente comprende que nuestras políticas metropolitanas han tenido éxito. Colaboramos como región mediante contratos y acuerdos, y dependemos de compartir la renta entre los 30 municipios [que conforman el área metropolitana]. El financiamiento se organiza mediante las Inversiones Territoriales Integradas, un programa de la UE, para estos municipios, y se invierte en todo, desde capacidad de administración hasta senderos para bicicletas. Ese es el modo en que generamos confianza mutua. Y funciona. Hay un esquema eficiente de transporte público vigente, bajo el cual la flota de la ciudad capital atiende a toda el área metropolitana. La gobernación metropolitana siempre debe respetar las necesidades de todos los miembros.

**AF:** ¿Cuáles son los elementos esenciales en su labor por mantener la buena salud física del municipio? ¿Cuál fue su experiencia en el sentido de la renta?

**HGW:** En el sentido de la renta, tenemos un impuesto inmobiliario, pero no es muy elevado, a pesar de que algunas personas se quejan. También tenemos un impuesto por alquiler, que se ajusta al valor de la propiedad. Una factura típica de impuestos por un departamento en el centro de la ciudad es de unos USD 400 al año. También está el impuesto a la propiedad comercial y otro para transacciones de derecho civil. Sin embargo, estos representan un bajo porcentaje del presupuesto total. La mayor fuente de renta es la proporción de la ciudad sobre los impuestos a las ganancias personales y corporativas, que ingresa directamente desde el gobierno central. Hay muchas necesidades de renta; por ejemplo, contribuimos al salario de los docentes y debemos mantener nuestra infraestructura.

**AF:** Hablando de infraestructura, ¿cómo afectará el cambio climático en Varsovia? ¿Qué hace la ciudad en términos de atenuación y adaptación?

**HGW:** Durante mucho tiempo, el combustible principal fue el carbón. Paso a paso, debemos alejarnos de esto, cambiar a gas natural y fuentes renovables. Primero, nos concentramos en el transporte: autobuses y tranvías nuevos y una segunda línea de metro. Estamos cambiando el material móvil, reemplazamos autobuses diésel por modelos eléctricos y con gas natural. La red se usa muchísimo: el 70 por ciento de los ciudadanos usa el transporte público. La modernización de la red de calefacción del distrito, que llega al 80 por ciento de los residentes, también es muy importante. En los últimos 10 años, se conectaron 10.000 hogares más al sistema. La calefacción de Varsovia se logra en dos plantas combinadas de calor y electricidad. Planeamos cambiar una de las plantas de

carbón a gas, lo cual implicará una importante reducción en las emisiones de dióxido de carbono. Además, los individuos pueden solicitar subsidios para instalar fotovoltaicas, paneles solares y bombas de calor, y así reemplazar las estufas anticuadas. Este fue un programa muy popular, que disparó cientos de solicitudes. También estamos activos a nivel internacional: por ejemplo, somos parte del Pacto de los Alcaldes de la UE [dedicado a implementar iniciativas climáticas y energéticas].

**AF:** ¿Qué triunfos reconoce desde que se expandió el tránsito público? ¿Nota un éxito en sentido de cantidad de pasajeros y reducción en la congestión de tráfico?

**HGW:** En términos de que no haya autos, la gente sabe que llegará algún día, aunque tal vez llegue con mis sucesores. El modo en que se hizo en Londres (comenzaron con un piloto de un año) estuvo muy bien. La gente [de allí] decidió que prefería la tasa de congestión y apoyó la idea de que el dinero se destinara al tránsito. El transporte público es costoso. Hemos [logrado] muchísimo, porque el 85 por ciento de la inversión fue cubierta por fondos de la UE. Para los usuarios, es importante que sea bastante económico. Treinta dólares por mes es el precio aproximado para los usuarios de Varsovia, y las personas mayores pagan USD 20 por todo el año. El año pasado, empezamos a ofrecer transporte gratuito para estudiantes de hasta 15 años; es importante que las familias enseñen a los jóvenes que está bien ir en autobús. Tenemos carriles exclusivos para autobuses, 500 kilómetros de ciclovías y bicicletas compartidas. Incluso con todo eso, todavía hay congestión, aunque no es tan grave como antes.

**AF:** Al mismo tiempo que Varsovia accede a la lista de centros económicos, ¿cómo se enfrenta al aburguesamiento, ofrece viviendas asequibles y promueve una economía más inclusiva?



**HGW:** Tuvimos que empezar de cero. No había propiedad privada [bajo el control soviético]. A principios de los 70, había una política que permitía comprar una vivienda por el 10 por ciento de su valor. Yo fui la primera alcaldesa en detener [ese tipo de] venta de departamentos municipales. Al mismo tiempo, comenzamos a construir más viviendas: 3.500 departamentos nuevos en los últimos 10 años. Usamos el territorio de la ciudad y mantenemos bajos los costos de construcción; así, el alquiler no es tan caro para las personas. Yo viví en Knightsbridge [Londres] algunos años, y vi cómo las inversiones de desarrolladores extranjeros dispararon los precios de los departamentos. En Varsovia no tenemos eso: los precios de las viviendas aumentan de forma gradual, pero a un paso asequible. Otro problema es que muchos departamentos no fueron mantenidos. Por eso, la ciudad dirige las finanzas hacia la revitalización, en particular en los vecindarios más desatendidos.

**AF:** ¿Cuáles fueron los efectos del mayor nacionalismo y el sentimiento antiinmigración en la economía, los impuestos y el gasto social de la ciudad?

Varsovia inauguró una segunda línea de metro en 2015, veinte años después de que se inaugurara la primera línea, y casi un siglo después de que los dirigentes de la ciudad empezaran a planificar la construcción de un metro. Crédito: Tim Adams/Flickr CC BY 2.0.

**HGW:** El gobierno nacional decidió retirarse del acuerdo de que, bajo el sistema de cupos de la UE, Polonia aceptaría una cantidad proporcional de refugiados. Esto no ayudó, ya que abandonamos a nuestros aliados europeos en el medio de la crisis de refugiados. En general, [el sentimiento antiinmigración] puede desalentar las inversiones a mediano y largo plazo. Es algo muy malo, cuando alguien con un origen étnico diferente es atacado en un autobús, y también puede evitar que otros vengan a Polonia, empresarios incluidos. Por otro lado, Varsovia ya tiene muchos extranjeros que vienen como migrantes económicos, y la mayoría llega de Ucrania. Algunos son maestros, algunos son doctores; son niñeras o trabajan en las tiendas. También tenemos una cantidad importante de inmigrantes vietnamitas, y gente de Somalia, Etiopía y Chechenia.

Para suplir la creciente necesidad de integración, la ciudad creó un centro multicultural, que ofrece cursos gratuitos de cultura e idioma. Es importante para la economía [que se reciban inmigrantes y se los capacite], porque ayuda a los residentes nuevos a integrarse mejor en nuestra sociedad. Como consecuencia, la economía y el mercado laboral mejoran. En Varsovia, el desempleo es del 1,7 por ciento. La economía local es próspera, y eso se evidencia en la gran cantidad de construcciones en la ciudad, que deben competir por los obreros. A nivel económico, definitivamente nos beneficiamos con la migración. □

*“En términos de que no haya autos, la gente sabe que llegará ese momento, aunque tal vez llegue con mis sucesores”.*