

Fre a la mobilitat i al futur

La gran falta d'inversió de l'Estat a Catalunya sembla que ja pressuposi que ben aviat quedarà fora del seu domini

Vicenç Relats, periodista

Una institució tan neutra políticament com la Cambra de Comerç de Barcelona presentava el novembre passat unes dades d'inversió que parlen soles. Denunciava que el 2015 havia estat el pitjor any des de 1997 en execució de la inversió de l'Estat a Catalunya en infraestructures de mobilitat. El govern espanyol només va executar-hi el 59% del previst, un 13% menys que en la mitjana de comunitats autònomes.

D'entrada, ja escandalitzen uns índex d'incompliment tan grans d'unes inversions obligades, aprovades per llei. La gravetat, però, s'agreuja en constatar que l'incompliment es feia sobre un pressupost inicial ja molt baix, del 9,9% del total, quan Catalunya genera el 19% del PIB -la riquesa produïda- al conjunt d'Espanya i té un 16% de la seva població.

Queda clar, doncs, que aquí l'Estat pressuposta menys, però incompleix més.

Dòmino! Fins al punt que, comptat i debatut, el 2015 Catalunya només va rebre entorn del 5% de la inversió en mobilitat feta pel govern espanyol. Una tendència que va continuar sent similar el 2016, amb les dades de l'any encara no tancades. Després d'haver llençat milionades en aeroports sense avions, l'Estat manté l'aposta malgastadora en trens AVE de luxe i estacions sense passatgers.

L'escandalós cas del baixador d'AVE que es construirà a partir del febrer en un poblet aïllat de Zamora de 26 veïns -Otero de Sanabria-, amb una inversió de 6,5 milions d'euros, n'és només un exemple. I en l'àmbit de les autopistes ha decidit rescatar les fracassades radials de Madrid, nacionalitzant-les, cosa que tindrà un cost d'uns 5.500 milions d'euros, que els contribuents catalans -cosits de peatges- també pagarem. Tot plegat sembla una broma, però no ho és. L'Estat prioritza infraestructures costoses en territoris poc poblats i amb poca demanda i rescats discriminatoris, mentre deixa de banda inversions urgents en zones productives com les de Rodalies a Catalunya o el corredor mediterrani ferroviari.

Certament, "la manca d'inversió de l'Estat és un fre a l'economia catalana i a les empreses que operen a Catalunya", tal com argumenta el president de la Cambra, Miquel Valls. I tant. I malgrat que el dèficit inversor no deixa de créixer, Catalunya continua sent el territori més productiu de l'Estat, el més exportador i el que atrau més inversió estrangera, per més que el govern espanyol s'entesti a dir que el procés sobiranista les espanta. ¿Es tracta d'un miracle o del sobreesforç de sempre dels catalans per progressar malgrat les traves d'un Estat a la contra?

"Fets, no paraules" (*Facta, non verba*), clama des d'antic l'expressió llatina que convida sàviament a no refiar-se de bocamolls que només prometen. Per això té una nul·la credibilitat l'enèsima 'operació diàleg' que el govern espanyol s'ha tret de la màniga, volent fer desdir la societat catalana de l'opció per la independència per la qual aposta majoritàriament. Però fan tard i la seva retòrica s'ha fet inaudible.

Conclusions com les de l'informe de la Cambra de Comerç són tan demolidores que un no deixa de preguntar-se si és que, de fet, l'Estat espanyol no ha decidit ja -amb una curtesa de mires manifesta- deixar d'invertir el més mínim en una terra -una nació- com la catalana que sap que ben aviat s'alliberarà del seu control. I se n'alliberarà, entre d'altres motius, per aquest maltractament sistemàtic -també en infraestructures- al qual el poble català ha estat sotmès durant segles.