

Tots junts enderrocarem la muralla

Soterrarem la via del tren i el gran talús que separa la ciutat, per unir-la. Aquestes darreres setmanes s'ha produït un acord que es traslladarà als Pressupostos Generals de l'Estat i s'anirà executant durant els propers set anys. Es tracta d'aplicar el que diu una de les disposicions addicionals del nou Estatut, concretament aquella que diu: *"La inversió de l'Estat a Catalunya en infraestructures, exclòs el Fons de Compensació Interterritorial, s'ha d'equiparar a la participació relativa del producte interior brut de Catalunya en relació amb el producte interior brut de l'Estat"*.

És a dir, amb l'aprovació del nou Estatut s'aconseguia que el Govern de l'Estat s'obligués a fer inversions en aquelles infraestructures que són de la seva titularitat i es troben en territori català per un valor equivalent a l'aportació que l'activitat econòmica de Catalunya efectua en el conjunt del producte interior brut de l'Estat.

Durant dècades els catalans i les catalanes hem afirmat que la forta activitat econòmica, aconseguida amb l'esforç de tots, aportava molts recursos econòmics a les arques de l'Estat sense que això revertís en una especial cura per fer obres importants a Catalunya: autovies, ferrocarrils, aeroports, etc.

Durant el mes de setembre s'arribà a l'acord que el pes del PIB català en el conjunt de l'economia espanyola és del

18,8%, i això suposa que a la partida d'inversions en infraestructures que figura en els Pressupostos Generals de l'Estat per aquest any 2008 hi ha una partida de 4.021 milions d'euros per a inversions a Catalunya, que significa un 24% més del que es va pressupostar l'any anterior. El nou sistema assegura una despesa de 34.500 milions des d'aquest any fins al 2013.

Aquests diners no són per al Govern de la Generalitat, sinó que es tracta d'obres que el Govern presidit per José Luis Rodríguez Zapatero ha de dedicar a millorar infraestructures que són de la seva titularitat: autopistes, autovies, ferrocarrils (rodalies, regionals i alta velocitat), aeroports de l'Estat, depuradores de la conca de l'Ebre, etc.

No són diners que es puguin dedicar a escoles, ambulatoris, comissaries o jutjats, ja que aquests edificis són de la Generalitat i els hem de finançar amb els recursos del nostre pressupost.

És amb aquests diners d'inversions de l'Estat que es millorarà el servei de transport ferroviari, i concretament en la línia del Nord és farà la segona via per tenir més freqüència de trens, les instal·lacions seran modernes i no les d'aquests trens que sempre ens recorden els nostres avis.

Però Mollet vol des de fa moltes dècades soterrar aquesta via (vies, quan la desdoblin) i, per tant, ensorrar-la té un cost afegit que només s'ha acceptat



Montserrat Tura

quan la Generalitat ha tingut un govern catalanista i d'esquerres. El mateix govern que va promoure el nou Estatut amb l'obligació d'invertir per part de l'Estat, és el que coneix bé els detalls concrets de les grans obres ferroviàries i sap que en una ciutat com la nostra no es pot plantejar una doble via, per molt que millori el servei i la freqüència, sinó s'enterra el gran talús que ens fa de mur, de muralla. Per això, tot i no ser una obra de la seva titularitat hi esmerçarà prop de 100 milions d'euros perquè es faci soterrada. Ho aconseguirem. Facilitarem l'abraçada d'un costat i altre de la via del Nord i serà per la perseverança d'un poble i del seu Ajuntament, però també perquè només quan treballem junts (Generalitat, Estat i Ajuntament) s'enderroquen muralles. ■

■ montserrat tura i camafreita