

El bloqueig de la frontera i el dèficit fiscal

written by Josep Maria Loste Romero | 18 de novembre de 2019

Els propassats 11 i 12 de novembre passaran a la història com unes jornades cíviques i heroiques, en què molta gent d'arreu de la nació catalana va blocar la mobilitat, molt insostenible, de gran part del sud d'Europa, al punt geogràfic del Pertús, a l'AP7, a l'Estat francès –Catalunya del Nord–. Sobre això, m'agradaria recordar que l'any 1992, és a dir, ara fa 27 anys, els empleats d'Agències de Duanes de l'Alt Empordà (de La Jonquera i Portbou) amb l'ajuda inestimable dels empleats de les agències transitàries del Voló (a la Catalunya del Nord) també varen tallar aquesta frontera artificial al mateix punt geogràfic. A més cal fer memòria ja que l'any 1987, els camioners varen bloquejar completament l'AP7 i l'N-II, i el municipi de Portbou –amb una N-260 en aquella època, en molt mal estat– va ser obligat a treure “les castanyes del foc” al col·lapse monumental de La Jonquera; però en aquell moment el poble de Portbou va dir prou i també va tallar l'N-260. Ara, el 2019 a Portbou tenim una nova carretera, però, a l'Estat espanyol no li dona la gana d'arranjar el tram de l'N-260, de pocs quilòmetres, entre el poble i la ratlla fronterera al Coll dels Belitres.

Amb tot això vull dir que tal com molt bé ha manifestat el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, és molt pitjor el dèficit fiscal, l'espoliació que pateix Catalunya, que no pas un dia i mig de talls a la frontera de La Jonquera; a més, cal fer memòria i recordar que aquest dèficit fiscal de 16.000 milions anuals contra Catalunya es remunta a l'any 1986 (abans d'aquesta data no hi ha xifres). Per altra banda, aquestes històries de frontera, la Jonquera/Portbou (AP7, N-II i N-260), posen de manifest que d'entrada l'Alt Empordà és la comarca més estratègica de Catalunya i que la mobilitat a casa nostra, per culpa de l'Estat espanyol, és molt malgirbada. Si l'any 1992, quan encara es despatxaven els camions a La Jonquera n'hi passaven cada dia 3.000, el 2019 en són més de 10.000 diaris. Això és insostenible. Què passa amb els trens de mercaderies? Per què no es posa en marxa, des del Port de

Barcelona cap a Europa, el transport multimodal (*ferroustage*, camions a sobre dels trens). En aquest sentit, al Voló, a la Catalunya del Nord cada dia surten dos trens llargs de *ferroustage*, un cap a Alemanya i l'altre cap a Bèlgica. Com és que a l'Estat espanyol, ni els polítics, ni les grans patronals no hi diuen res sobre aquests desequilibris, d'una mobilitat tan insostenible que és, pràcticament, tercermundista?