

Gasolineres amb marca pròpia

Ben aviat, posar benzina al cotxe deixarà de ser un acte rutinari. Haurem de decidir quina marca ens agrada més o quina gasolinera ens ofereix millor servei, com passa a l'estranger. Les multinacionals del petroli ja estan a punt d'aterrar.

Joan Vila i Triadú

El trencament del monopoli que CAMPSA exercia des del 1927 és una conseqüència de l'entrada d'Espanya a les Comunitats Europees. De fet, fins l'1 de gener de 1992 no hi haurà llibertat total en el mercat dels combustibles. Durant aquest període transitori, les empreses que vulguin participar-hi jugaran un desavantatge respecte l'estatal CAMPSA. La legislació espanyola els limita la capacitat de maniobra a un contingent d'importació inferior al 10 per cent del total espanyol.

Tampoc no es coneixen les condicions en què serà regulada la venda de combustible al detall, és a dir, en les estacions de servei. El reglament que la determinarà es troba aparcat i en negociacions a la Comissió Europea, que el troba massa restrictiu per a les empreses estrangeres. Malgrat tots aquests entrebancs, les multinacionals ja estan dissenyant la seva estratègia d'implantació a l'Estat Espanyol i prioritàriament, a Catalunya, una de les zones més rendibles.

Algunes empreses del sud de França s'han començat a interessar pel mercat català. L'exemple més evident és el de la companyia francesa Dyneff, que té la seu central a Lezignan, nova Narbona. El seu representant a Catalunya, **Joan Melet**, ha anunciat «la construcció d'uns dipòsits de 200.000 metres cúbics de capacitat al port de Barcelona, que ens permetran proveir les futures nostres gasolineres». Dyneff té un 18 per cent del mercat petroler del Migdia francès i un 30 per cent del mercat andorrà. «Volem abastar tota aquesta gran regió europea que, pel nord, va de Montpeller a Tolosa, i pel sud s'allarga fins al País Valencià», afirma **Joan Melet**. El primer pas ja és donat: participar en la societat «Petroli de Catalunya», impulsada per la Generalitat. «Ara estem negociant amb algunes gasolineres de Figueres i Girona —continua **Melet**— perquè instal·lin el sistema informàtic de Dyneff». L'autoservei i el pagament amb targetes-benzina pròpies són les



característiques bàsiques de les gasolineres de Dyneff, una cinquantena de les quals són al Llenguadoc i el Rosselló. El sistema de targetes, el fan servir algunes empreses valencianes de transport de fruites cap al Mercat Comú, ja que la companyia francesa cobreix les àrees frontereres de tot Europa.

Repartir-se el pastís

Entre les multinacionals que operen a l'Estat espanyol, la més implantada és l'anglo-holandesa Shell. Té un volum de facturació pròxim als 34.000 milions de pessetes i una incidència notable a Catalunya, ja que explota, en col·laboració amb societats espanyoles,

les plataformes petrolieres del Delta de l'Ebre. Filials de la Shell tenen plantes petroquímiques a Tarragona, Sant Celoni i Sant Boi de Llobregat. «Volem aconseguir una quota de mercat sobre el 13 o el 15 per cent», comenta el seu president, **José M. Fernández-Cid**, «però no és prioritària la instal·lació de gasolineres pròpies». Shell estudia de participar en alguna de les refineries de propietat espanyola; podria ser la d'EMP a Tarragona. «No crec que amb els contingents que ens permet la llei puguem proveir més de tres o quatre estacions de servei» —opina **Fernández-Cid**, tot posant en dubte les previsions optimistes d'algunes empreses competidores.

El president de la filial espanyola de la Total (multinacional francesa), **René Delort**, posa com a objectiu «tenir de 30 a 40 gasolineres nostres abans del 1992». Total és la primera que ha posat anuncis als diaris demanant terrenys disponibles prop de les carreteres per a instal·lar-hi estacions. **Delort**, que és nascut a Ceret, a la Catalunya Nord, remarca l'interès que tenen pel

mercatalà: «Estem buscant lloc per obrir una delegació a Barcelona, i jo personalment penso esforçar-me a practicar la meua llengua materna, que tinc un xic oblidada», assegura.

Una altra multinacional que vol jugar fort en els pròxims anys és la nord-americana Exxon Corporation, que aquí actua amb el nom d'Esso Espanyola. «Estariem satisfets si poguéssim instal·lar de quinze a vint estacions pròpies, algunes d'elles a Catalunya». Aquestes previsions, les fa **José Alonso**, president de la companyia, que recorda com Esso va col·laborar amb Catalana de Gas a instal·lar la xarxa de gas natural. **Alonso** creu que «la compra d'una planta de lubricants a Gavà (Baix Llobregat), en què pensem invertir més de mil milions de pessetes, ens permetrà augmentar la nostra presència a Catalunya».

British Petroleum, Mobil o Elf són altres noms a tenir en compte a mesura que el mercat espanyol del combustible vagi obrint-se. La lluita per obtenir els clients serà molt dura, ja que l'empresa CAMPSA vol aprofitar els avantatges que li dona la llei fins el 1992 per relançar la seva deteriorada imatge. Amb un 42 per cent de capital privat, CAMPSA pensa invertir més de 100.000 milions de pessetes en els pròxims anys.

D'una banda, pensa construir unes 200 estacions de servei noves, i en aquest sentit ha signat acords amb els ajuntaments de les principals ciutats. De l'altra, CAMPSA ha aconseguit arrancar un compromís a la Confederació d'Empresaris d'Estacions de Servei, segons el qual li adquiriran la gasolina durant els vuit anys següents a la fi del monopoli.

Falten gasolineres

Una de les línies estratègiques de CAMPSA és ocupar ara els punts més rendibles de les carreteres i ciutats espanyoles, per compensar els llocs on perd diners. L'administració pensa ajudar a aquest objectiu mantenint en el reglament d'instal·lació de gasolineres el règim de distàncies que avui encara funciona: deu quilòmetres en les carreteres nacionals, tres a les ciutats petites, un i mig a les poblacions mitjanes i 500 metres a les ciutats de més de 50.000 habitants. Aquest règim és rebutjat per la Comissió Europea, que el considera massa restrictiu.

L'Estat espanyol té una xarxa de gasolineres molt petita, si la comparem amb les de la resta de països industrials d'Europa. Aquí només n'hi ha 4.800, mentre que països molt més petits com Bèlgica i Holanda en tenen 6.200 i 7.300, respectivament. A la República Federal d'Alemanya n'hi ha 20.300, xifra similar a la de la Gran Bretanya. França i Itàlia ocupen els primers llocs amb un excés evident d'estacions de servei: 32.000 i 36.500. Entre un extrem i l'altre —que fa ruïnoses més de la meitat de les gasolineres— trobem el nombre ideal que caldria al mercat espanyol.

Més tard o més d'hora, les multinacionals aconseguiran trencar la rigidesa de l'estructura petrolera espanyola. No trigarem gaire a veure aquells rètols cridaners i aquelles banderetes multicolors que tant ens sorprenen a les gasolineres estrangeres. La veritable revolució vindrà a partir del 1992, quan s'implanti la llibertat de preus. Llavors, posar gasolina al cotxe sí que serà tot un dilema. □



Les empreses estrangeres del petroli, malgrat les restriccions del govern espanyol, ja s'han posat en marxa.

