



FILMOTECA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

DIMECRES, 3

18.00 h.: EL CIRCO, *Charles Chaplin*, 1927. USA. Muda amb rètols en castellà.

20.00 h.: NO ME OLVIDES DE TORA-SAN, *Yoji Yamada*, 1973. Japó. V.O.S.E.

22.00 h.: EL MILLON, *René Clair*, 1931. França. V.O.S.E.

DIJOUS, 4

18.00 h.: LUCES DE LA CIUDAD, *Charles Chaplin*, 1930. USA. Muda, rètols en castellà.

20.00 h.: DOBLE SUICIDIO DE SONNEZAKI, *Yasuzo Masumara*, 1978. Japó. V.O.S.E.

22.00 h.: EL ANGEL AZUL, *Josef von Sternberg*, 1930. Alemanya. V.O.S.E.

DIVENDRES, 5

18.00 h.: TIEMPOS MODERNOS, *Charles Chaplin*, 1935. USA. V.O.S.E.

20.00 h.: ENVIADO DEL CIELO, *Yoi-chi Maeda*, 1979. Japó. V.O.S.E.

22.00 h.: DISCIPULOS DE HIPOCRATES, *Kazuki Omori*, 1980. Japó. V.O.S.E.

DISSABTE, 6

16.00 h.: EL CABALLERO VAGABUNDO, *Richard Patterson*, 1975. Documental. USA. V.O.S.E.

18.00 h.: EL GRAN DICTADOR, *Charles Chaplin*, 1940. USA. V.E.

20.00 h.: MONSIEUR VERDOUX, *Charles Chaplin*, 1947. USA. V.O.S.E.

22.00 h.: NAPOLEÓ, *Abel Gance*, 1927. França. Muda, rètols en català.

DIUMENGE, 7

12.00 h.: Matinal infantil: LES AVENTURES DE TOBY NELSON, *Yoram Gross*, Dibuixos animats. V.C.

16.00 h.: CANDILEJAS, *Charles Chaplin*, 1952. USA. V.E.

18.00 h.: NAPOLEÓ, *Abel Gance*, 1927. França. Muda, rètols en català.

20.00 h.: Se suspèn la sessió per la llarga durada del film anterior.

22.00 h.: EL EMBRUJO DE SHANGAI, *Josef von Sternberg*, 1941. USA. V.O.

Travessera de Gràcia, 63.
Telèfon 201 29 06

LA CEE, UNA VEGADA MÉS

Atac als camioners valencians

L'entrada en la CEE ha suposat un daltabaix per a molts sectors econòmics valencians. L'agricultura se n'ha ressentit amb un període transitori injust. Ara el transport n'és la víctima.

Laura Alarich

Jean Pierre Côte és un camioner belga. Té contractat un carregament de peces de precisió per a recanvi de maquinària industrial. Fins i tot pot triar la destinació, el nord d'Alemanya o Espanya. No s'ho pensa molt. Baixarà cap al sud, i d'aquesta manera evitarà la possibilitat de quedar-se bloquejat entre el gel i les neus del nord d'Europa; d'altra banda, hi ha la qüestió del nivell de vida, preus i tot això. A més li han dit altres companys que a la *Région Valencienne* podrà trobar fàcilment una càrrega que li permeta no tornar buit. Es tracta de taronges i la campanya dura pràcticament tot l'hivern.

«Com que els camions estrangers solen venir fins ací amb una càrrega contractada, poden rebaixar molt el preu de transport de les taronges. Fins i tot un 25 per cent sota el preu que podem oferir nosaltres», explica Arturo Viroque, president de la Federació Valenciana d'Empresaris Transportistes. «Nosaltres no tenim aquestes facilitats a Europa per a obtenir càrregues de retorn, i hem d'abaixar els preus fins al punt que estem perdent diners, i el mercat de la taronja és fonamental per a nosaltres».

Per als camioners valencians tots els problemes comencen amb l'entrada a la CEE. Una vegada més, un sector de la nostra economia no ha suportat la lliure circulació i la llibertat de preus. Les tarifes no són obligatòries, i es limiten a uns preus de referència per sota dels quals el camioner valencià perd diners.

Però el problema es veia venir. Als anys cinquanta, donat el servei tercermundista que ofería el ferrocarril espanyol, el 80 per cent del transport de mercaderies es duu a terme per carretera. Qualsevol, amb un mínim de solvència, podia obtenir els crèdits necessaris per a comprar un camió. Moltes vegades es venien taronges als països europeus a canvi de camions. Ara, de camions, en sobren. «La concessió de noves llicències de transport està para-

litzada per part de l'administració, la qual subvenciona amb més diners la compra d'un nou vehicle si l'antic es destina al desballestament en lloc de continuar en circulació», assenyala Arturo Viroque.

Per si no n'hi havia prou, l'Estat espanyol entra a la CEE, i el sector del transport per carretera veu com els costos d'adquisició d'un vehicle per part d'un camioner valencià se situa al voltant d'un 50 per cent per damunt dels costos que l'adquisició d'un nou vehicle suposa a un camioner o empresari comunitari. «Fins l'any 1992 no estarem en igualtat de condicions. Ara mateix, un camió Volvo, Mercedes, o MAN es pot comprar ací per quinze milions de pessetes, mentre que als països de la CEE el seu preu no supera els vuit milions. ¿I el Pegaso?», doncs el mateix. Els dotze milions que val a Espanya es converteixen en vuit als països de la CEE per tal de poder competir al mercat exterior», afegeix el president de la Federació de Transportistes.

Si a més a més sumem el fet que els interessos del *leasing* —sistema de finançació habitual, en la compra de camions— són entre un 10 i un 20 per cent superiors a Espanya, tenim, com a resultat final, que l'empresari o camioner valencià ha de treballar, ja de partida, amb uns preus superiors a fi d'amortitzar els seus vehicles.

Com sempre, caldrà esperar a l'any 1992, perquè, amb la supressió de les barreres duaneres, la situació s'equipare.

Aquesta situació afecta, d'una manera molt especial, el País Valencià, ja que la flota valenciana de camions representa gairebé el 80 per cent del total estatal. El problema estarà a saber quants empresaris i autònoms —aquests últims representen el 70 per cent de la flota valenciana— podran suportar quatre anys aquesta situació.

Els camions valencians van ser els primers de tot l'estat que van circular per les carreteres d'Europa. Sembla que ha servit de poc aquesta experiència a l'hora de passar del proteccionisme a la liberalització del mercat. □