

En peu de guerra pels carburants

Pagesos, transportistes, pescadors i consumidors han dit prou als continus increments de preu dels carburants que, en alguns casos, estan comprometent la viabilitat dels seus llocs de treball. La rebaixa d'impostos és la petició més extesa per fer-hi front.

"És una burla als llauradors. El govern no ha donat una contestació immediata a les protestes perquè estava de vacances. Doncs que sàpiga que nosaltres no descensem ni a l'agost ni el cap de setmana, i la pela menys". Vicent Sanz, vice-secretari general de la Unió de Llauradors i Ramaders del País Valencià, ja ha perdut el compte de les vegades que les petrolieres han encarat el preu del gasoil agrícola —al mes de maig, els carburants es van apujar sis vegades en una mateixa setmana—, contribuint a la pèrdua de renda del sector. Però ell no és l'únic.

Tot i que el gasoil agrícola ha estat un dels carburants que més s'ha encarat —fins a un 75% l'últim any i mig—, també s'ha apujat força el gasoil d'automoció i les gasolines. Per això els agricultors comparteixen front comú amb transportistes i taxistes, pescadors, consumidors i, fins i tot, les mateixes gasolineres. Tots ells, des de la seva pròpia òptica, demanen mesures urgents al govern i a les petrolieres, que continuen incrementant els seus beneficis. En cas que no s'arribi a cap acord, amenacen amb mobilitzacions contundents.

La problemàtica és senzilla: el gasoil constitueix una part important de les despeses d'explotació de sectors econòmics com el transport, la pesca i l'agricultura, i pot arribar a representar fins a un 50% dels costos en el cas d'un taxista. Si el carburant puja, el treball diari en aquestes empreses s'encareix i, segons Manuel Collado, secreta-



EFE

ri de la Federació Valenciana d'Empresaris Transportistes, "la solució ràpida que tenim és apujar preus". A principis d'agost el Ministeri de Foment va revisar els preus de referència del transport per incrementar-los en un 3,6% en transport de viatgers i en un 9,9% per a mercaderies. La setmana passada Trasmediterrànea anunciava un increment de les tarifes d'entre un 3% i un 5% per als trajectes de càrrega entre Canàries i la península, seguint l'exemple d'altres companyies com Iberia.

Els taxistes no es queden enrere i la Confederació d'Autònoms del Taxi del País Valencià ha sol·licitat al director de transports de la Generalitat un increment de tarifes del 10% per pal·liar les pèrdues.

Solucions d'aquest tipus són

possibles, però, per als agricultors i els pescadors que no poden fer repercutir l'encariment del carburant en els seus productes, ja que ells no fixen el preu sinó que aquest depèn de la demanda del mercat. Per això uns i altres posen èmfasi en altres solucions.

Joan Caball, coordinador general d'Unió de Pagesos de Catalunya, defensa la reducció de l'impost especial d'hidrocarburs, que grava amb 13,09 pessetes el litre del gasoil agrícola enfront de les 3 pessetes per litre que suporta el transport aeri i el marítim. Una proposta que, segons Caball "permetria la rebaixa immediata d'entre 10 i 12 pessetes per litre en el preu del carburant, però que topa amb les ànsies recaptatòries d'Hisenda".

L'argument no el poden utilitzar,

Tractorada a la carretera C-240 a la Selva del Camp (Tarragona). El passat 19 d'agost uns 6.000 agricultors catalans es van manifestar en protesta per la continuada pujada del preu dels carburants.

Taxistes i pagesos volen ser distribuïdors directes



JORDI PLAY

El 23 de juny el govern central va aprovar un paquet de mesures liberalitzadores que pretenen impulsar una major competència en la distribució de carburants. Les gasolineres denuncien, però, que la decisió d'augmentar el nombre actual d'estacions de servei (entre 300 i 450 de noves) és simplement un favor polític a les grans superfícies i que no abaratarà preus.

però, els pescadors, ja que el gasoil de pesca gaudeix d'un impost zero. Joan Veciana, patró major de la Confraria de pescadors de Tarragona, explica que si bé l'any passat al març pagaven unes 19 pessetes el litre de gasoil, actualment el paguen a 52 pessetes. "Si ho comparem amb les 117 que paga el transportista, la gent es pot estranyar que ens queixem. Ho fem perquè paguem dues vegades i mitja més que l'any passat".

Aquest increment ha repercutit, a més, directament en el sou dels treballadors, ja que aquests comparteixen amb l'armador les despeses d'explotació del vaixell com és el gasoil. Veciana calcula que, segons el tipus de vaixell en què treballi, un pescador pot guanyar entre 20.000 i 40.000 pessetes menys cada mes respecte l'any passat. Davant això, el responsable de la Confraria de Tarragona reclama a les petrolieres que ajustin els seus marges de beneficis i que "es conformin amb menys guanys".

Les crítiques a les petrolieres i els retrets al govern, davant la negativa a la reducció d'impostos, tenen altres fronts més enllà del fiscal. Les acusacions de falta de competència se succeeixen des dels diversos col·lectius afectats, així com la sospita que les grans petrolieres que monopolitzen el

Els ingressos d'un pescador s'han reduït fins a 40.000 pessetes' el mes pel preu del gasoil, segons la Confraria de Tarragona.

mercat espanyol, Repsol, Cepsa i British Petroleum, actuen de mutu acord a l'hora d'apujar preus.

A Mallorca, la patronal de la petita i mitjana empresa (PIMEM) va intentar negociar l'entrada de nous operadors en el mercat de la distribució de carburants que poguessin oferir millors condicions. L'operació, de moment, no ha anat endavant per la falta d'infraestructures (dipòsits on emmagatzemar el carburant) i per les limitacions imposades per l'únic distribuïdor existent fins ara, CLH, en mans de Repsol, Cepsa i BP. Malgrat tot, l'Associació de Taxis de PIMEM, que reuneix 1.200 titulars de llicències, intenta muntar la seva pròpia estació de servei.

Gabriel Moragues, president dels taxistes de PIMEM, explica que es tracta de negociar amb una de les petrolieres: "entre els descomptes lligats al volum de consum i el marge de l'estació de servei -7,4 pessetes per cada litre de carburant venut- aconseguiríem reduir el preu del gasoil entre 10 i 11 pessetes". Càlculs que es complirien, sempre que se'ls permetés vendre combustible a particulars per afrontar al manteniment de la instal·lació.

Per la seva banda la Unió de Llaureadors del País Valencià i la Federació de Cooperatives Agràries de Catalunya també demanen que les cooperatives puguin tenir la seva pròpia xarxa de distribució de carburants i que el marge que es queden les estacions de servei repercuteixi en benefici dels agricultors associats.

Mentrestant, les gasolineres també reclamen participar en el debat com a perjudicades pel continuat increment de preus que provoca una disminució de les vendes i que encareix els costos de manteniment del carburant que tenen en estoc. "La gent creu que ens estem enriquint", es queixa Manuel Amado, president de la Federació Catalana d'Estacions de Servei, "però la nostra comissió és sobre la venda del litre de gasolina, no sobre el preu. Per tant, per molt que pugui el preu del carburant la nostra comissió no es belluga".

Amado s'afegeix als que demanen que els impostos baixin -no sols els especials sinó també l'IVA del 16% que grava els carburants- i rebutja la tesi del govern central que si s'afavoreix la implantació de major nombre d'estacions de servei hi haurà més competència: "l'únic que aconseguiran és encarrir més el producte perquè s'haurà d'afrontar una major infraestructura per distribuir".

Segui com sigui, aquests problemes van per llarg. I les reunions previstes entre els afectats i el govern necessiten trobar vies de solució per frenar un malestar social cada cop més estès.

Bàrbara Amorós