

# Una vaga amb repercussions sanitàries

**E**l negoci del transport per carretera, portat a terme fonamentalment per camioners en règim d'autònoms, és com més va menys rendible. Almenys, aquest és el principal argument que ha portat els transportistes gairebé a paraitzar el país durant dies a base de vagues i talls de carreteres. La situació que pateix aquest sector, tanmateix, no és nova: des de l'any 2004 (vegeu el gràfic) l'augment de les despeses per quilòmetre que han d'afrontar els camioners supera l'increment de les tarifes; és a dir, la quantitat per quilòmetre que s'aplica per determinar el preu del transport. Això, a la vegada, s'ha agreujat per l'encariment que ha tingut el preu del gasoli d'automoció al llarg d'aquests darrers mesos. Tot i que la setmana passada la majoria d'associacions del sector van arribar a un acord amb el Ministeri de Foment, en el moment de tancar aquesta edició, dues de les principals federacions espanyoles de transportistes, Fenadismer i Fedetrans, mantien les mobilitzacions.

Entre els principals entrebancs que van impedir que aquestes associacions s'afegissin a l'acord hi ha, sobretot, la negativa del govern espanyol d'acceptar l'establiment d'una tarifa mínima per als serveis de transport, una mesura que els camioners consideren necessària per a poder cobrir les despeses, però que el govern espanyol qualifica d'inviàble i inconstitucional. Adolfo Martínez, secretari general de l'Associació General de Transportistes de Catalunya, adscrita a Fenadismer, considera que, tot i que algunes de les mesures ofertes pel Ministeri de Foment són acceptables, "l'acord no inclou el més essencial, que són les mesures que poden repercutir en el cost del gasoli i influir en el preu del transport". Segons Martínez, la tarifa mínima seria la solució del problema que pateix el sector del transport. "El problema essencial se solucionaria a través d'una tarifa mínima en els costos, més que no pas en els preus. Això en absolut



Centenars de camions van quedar retinguts a la frontera de la Jonquera la setmana passada, a conseqüència de les protestes dels transportistes.

L'encariment del preu dels carburants ha portat els transportistes a plantar cara al govern espanyol i a exigir-li compensacions. Tot i que la principal reclamació és d'establir una tarifa mínima, els camioners demanen també de suprimir l'anomenat 'cèntim sanitari', una mesura que afectaria directament els ingressos dels governs català i valencià.

és il·legal, com diu el govern, que, de fet, cada dia pren mesures que influeixen en el desenvolupament del preu del transport."

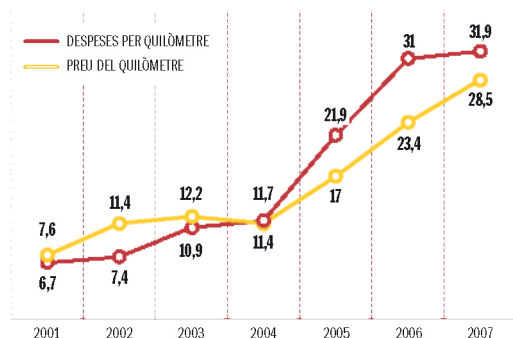
El govern espanyol va oferir als transportistes un conjunt de compensacions que inclou, entre més mesures, l'ajornament del pagament de les quotes a la Seguretat Social durant 18 mesos, la reducció dels impostos sobre assegurances del transport i activitats econòmiques, l'aprovació d'una clàusula que permeti la rescisió de contractes d'acord amb l'augment del preu del petroli, i també ajuts per als camioners de més de 58 anys que es vulguin retirar.

Un cèntim polèmic. Això no obstant, la tarifa única no ha estat l'únic escull d'aquesta negociació. Sobre la taula encara hi ha la polèmica que va aixecar la implantació de l'anomenat *cèntim sanitari*; un impost indirecte que alguns governs autonòmics, entre els quals els de Catalunya i el

## L'increment de les despeses fa menys rendible el negoci del transport

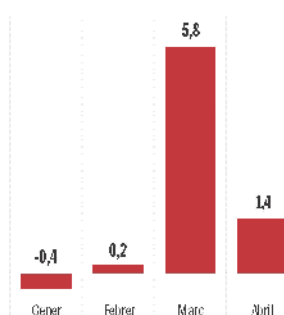
### ■ INGRESSOS I DESPESES DELS CAMIONERS

Percentatges de l'increment en recorreguts superiors a 200 quilòmetres.



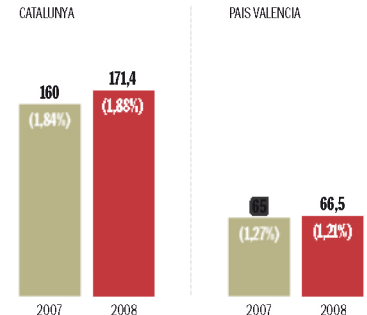
### ■ PREU DEL GASOLI D'AUTOMOCIÓ

Percentatge de l'increment respecte al mes anterior.



### ■ 'CÈNTIM SANITARI'

Milions d'euros d'ingressos previstos pels respectius governs. Entre parèntesis, el percentatge en relació amb el pressupost de Sanitat.



Font: Ministeri de Foment, El País, Generalitat de Catalunya, Generalitat Valenciana.

País Valencià, apliquen per tal de cobrir una part del pressupost de la sanitat pública. Aquesta és, de fet, una reivindicació que, tot i l'acord assolit la setmana passada, de ben segur portarà cua al llarg dels propers mesos. Cal tenir en compte que a les demandes de supressió d'aquest impost formulades pels transportistes s'hi ha d'afegir també, en el cas de Catalunya, les dels principals partits de l'oposició. Així doncs, si Fenadismer i Fedetrans va mantenir, després de les negociacions de dimecres passat a Madrid, l'exigència de retirar el *cèntim sanitari*, el Partit Popular de Catalunya va presentar una proposició de llei al Parlament per tal de suprimir "de forma immediata" aquest recàrrec sanitari. El princi-

pal argument del PP per a impulsar aquesta iniciativa és que es tracta d'una mesura "que el sector dels transportistes demana a crits". Al seu torn, el president de Convergència i Unió es va afegir a la demanda dels transportistes. Artur Mas va proposar que el *cèntim sanitari* fos "eliminat temporalment" i que l'IVA sobre els combustibles no s'apliqués després dels impostos especials: "Això és cobrar un impost sobre un altre impost, i és escandalós", va assenyalar el president de CiU.

En aquest sentit, cal recordar que el mes passat la Comissió Europea havia dictaminat que la imposició del *cèntim sanitari* és contrari a la legislació comunitària i va exigir a l'estat espanyol que modifiqués aquesta

mesura, tal com recorda el secretari general de l'Associació General de Transportistes de Catalunya: "La Unió Europea ja ha dit que el *cèntim sanitari* és il·legal i que el govern té dos mesos per a retirar-lo. El sector ja no el va acceptar en el moment en què es va implantar perquè és un impost afegit sobre un producte, el gasoli, que és absolutament necessari per a l'activitat i que representa el 40% de les despeses. Tot i que la Generalitat de Catalunya va establir un ajut que es pot entendre com un reintegrament d'una part d'aquesta despesa, la mesura no és suficient", assenyala Adolfo Martínez.

Amb relació a aquest impost sanitari, fonts del Departament d'Economia i Finances de la Generalitat de Catalunya han precisat a EL TEMPS que el govern català no en preveu la retirada perquè en el moment de prendre la decisió d'implantar-lo ja es van adoptar mesures per a compensar els sectors més afectats. En vista de la situació actual, originada per l'augment del preu dels carburants, la Generalitat considera que la solució ha de venir del govern de l'estat o de la Unió Europea. De fet, l'alentiment econòmic ja ha reduït la quantitat del diner que recapta la Generalitat a través de vies com, per exemple, els impostos relacionats amb la venda de pisos; per tant, la supressió del *cèntim sanitari* encara faria créixer més aquesta pèrdua d'ingressos.

*Xevi Camprubi*

### Un ingrés complementari per a finançar la sa-

L'anomenat *cèntim sanitari* és un impost indirecte sobre els carburants que alguns governs autonòmics han implantat des de l'any 2002 per tal de contribuir a finançar la sanitat pública i reduir-ne el dèficit. En concret, fins ara l'han aplicat Madrid, Castella - la Manxa, Astúries, Galícia, Catalunya i el País Valencià. La Generalitat de Catalunya el va adoptar l'any 2004 amb el màxim recàrrec permès per la llei; és a dir, el 2,4%. En aquest sentit, el govern català preveu de recaptar (vegeu gràfic) uns 171 milions d'euros enguany gràcies a aquest impost, cosa que significa un 1,8% del pressupost destinat a la sanitat. Al seu torn, la Generalitat valenciana, que va implantar el *cèntim sanitari* l'any 2006, amb el 2,4% sobre la benzina i l'1,2% sobre el gasoli, calcula que enguany ingressarà uns 65 milions d'euros, un 1,2% del pressupost de Sanitat. La comunitat de Madrid, per la seva banda, espera ingressar uns 90 milions d'euros gràcies al *cèntim sanitari* i Galícia uns 96 milions.