

El preu mitjà de les gasolines acumula una baixada de 9 cèntims per litre des del novembre a Espanya

Les aerolínies europees perden 750 milions per l'alça del petroli el 2004

Redacció

BRUSSEL·LES / MADRID

L'increment de la despesa en carburant esguerra de nou el compte anual de resultats de les empreses del ram i per cinquè any consecutiu el sector tancarà l'exercici amb pèrdues econòmiques.

Les aerolínies europees van haver de fer front, durant l'any 2004, a un increment addicional dels seus costos per l'augment del combustible de fins a prop de 750 milions d'euros a causa de l'evolució alcista dels preus del petroli, segons les estimacions de l'Associació d'Aerolínies Europees (AEA).

L'augment de la despesa en carburant va esguerrar de nou el compte anual de resultats de les aerolínies europees que, a falta encara de dades financeres definitives, donen per fet que el 2004 ha resultat ser el cinquè any consecutiu que el sector aeri continental tanca l'exercici amb pèrdues. "Les aerolínies europees treballen dur en l'adopció de mesures de contenció de costos, però els seus esforços es veuen malaguanyats per l'encariment dels preus del combustible, que s'han situat en nivells mai no vistos", ha indicat l'AEA en un informe.

Les previsions més optimistes que l'associació havia realitzat situaven el compte de resultats del sector per al 2004 entre l'equilibri financer i un benefici màxim d'uns 375 milions d'euros gràcies a una retallada dels costos unitaris d'entre el 5% i el 6% que pretenien compensar la caiguda d'un 4% dels ingressos per passatger.

El director general de l'Associació Internacional del Transport Aeri, Giovanni Bisignani, havia pronosticat

l'estiu passat que el sector tindria pèrdues per l'augment del preu del cru.

Carburants a la baixa

Els preus mitjans de les gasolines acumulen una baixada de 9 cèntims d'euro per litre

des del mes de novembre passat, mentre que el gasoil s'ha abaratit 4,7 cèntims en aquest període, segons les dades facilitades per les gasolineres al ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç.

A l'inici del mes de novem-

bre, l'evolució dels preus dels carburants va invertir la seva tendència i va iniciar una línia de descensos per primera vegada en sis mesos.

Des de llavors, les gasolines acumulen caigudes de preus d'entre 9 i 9,1 cèntims

d'euro al mateix temps que els gasoils d'automoció s'han abaratit entre 4,3 i 4,7 cèntims per litre, més del 5%.

Aquests descensos es deuen principalment a la caiguda del preu del cru en els mercats internacionals, que ara són d'uns 40 dòlars per barril després d'haver superat els 50 al llarg de l'any passat.

De fet, aquesta setmana el barril de cru Brent -de referència a Europa- sortia al mercat a 43 dòlars.

AGRICULTURA - ALIMENTACIÓ

El preu de la competitivitat

D'un temps ençà, es parla i s'escriu reiteradament sobre el comerç internacional de productes alimentaris, europeus i nord-americans sobretot, per sota dels costos de producció, a causa de les subvencions públiques. S'insisteix que les produccions agroalimentàries europees i nord-americanes generen situacions de dúmping en alguns mercats, sobretot en aquells països menys desenvolupats.

Tanmateix, caldria analitzar primer de tot què vol dir comercialitzar per sota dels costos de producció, i si aquesta pràctica és exclusiva dels països desenvolupats. I és que hem de tenir en compte que les regles de joc no són les mateixes per a tots els productors, en cada país hi ha unes característiques diferents que actuen sobre el preu final: la mà d'obra, el preu de les llavors, del combustible, els ajuts que es puguin rebre, els acords, els aranzels, la tecnologia disponible, el comportament de la moneda pròpia respecte d'altres monedes, els impostos, la seguretat social, la xarxa de comunicacions i de transports i la formació no tenen un sol referent, per això, quan es parla de costos de producció, cal tenir en compte tots els aspectes. D'altra banda, les pràctiques de comercialització a preus per sota de mercat, en el cas del mercat internacional de productes agraris, no són exclusives dels Estats Units ni de la Unió Europea. I, com a mostra, pot servir la recent acusació que fan els productors de tomàquets de les Illes Canàries respecte dels comercialitzadors marroquins, que introdueixen tomàquets d'aquell país magribí a preus que es troben per sota dels costos de producció dels agricultors canaris.

Ens trobem, doncs, davant d'un mercat, el dels productes agraris, que presenta una gran complexitat.

Si parlem d'ajuts públics,



Un venedor de tomàquets en un mercat del Pròxim Orient

FUNDACIÓ AGRÍCOLA CATALANA

en el cas de la Unió Europea, la política agrària comunitària preveu diferents tipus d'ajut al desenvolupament de les zones rurals i subvencions parcialment vinculades a la producció de determinats productes. Des de la Fundació Agrícola Catalana, hem defensat en diferents ocasions que els ajuts europeus haurien d'estar desvinculats de les produccions per diverses rasons, i principalment perquè les produccions han d'estar ajustades a les necessitats dels mercats i no a les directrius burocràtiques. També hem defensat la idoneïtat dels ajuts al desenvolupament de les zones rurals i al manteniment de les rendes agràries a la Unió Europea per raons d'equilibri territorial, preservació del medi ambient i, per sobre de tot, manteniment de la provisió d'aliments a la població, una activitat que només es pot generar des del sector agrari i que està íntimament lligada a unes condicions climàtiques i hidrogràfiques, però també a uns nivells de tecnifi-

ficació i de formació que fan possible un subministrament alimentari estable i de qualitat. Algunes veus condemnen els ajuts previstos en la política agrària comunitària, que, sens dubte, són sempre susceptibles de millora. Ara bé, si es deixés de subvencionar l'activitat agrària, encara restarien algunes qüestions a sobre de la taula de debat.

I és que també el mercat energètic, el mercat de fertilitzants, d'adobs, de plaguicides, el mercat del que s'anomena inputs agraris està relacionat de forma molt estreta amb els costos de producció, i quan un país és dependent de la importació d'inputs, la competitivitat internacional es veu condicionada pel comportament dels països productors d'inputs, a més de les mesures del propi govern.

Així, posant per cas el preu del combustible agrari, la pressió fiscal que s'hi aplica provoca que el preu que han de pagar els agricultors tingui com a conseqüència un deteriorament de les rendes

agràries. Aquesta situació es dona també a la resta de països de la Unió Europea, i un exemple en són les protestes recents de les organitzacions agràries a França que demanen menys pressió fiscal sobre els carburants agrícoles per mantenir les rendes agràries. I és que l'encariment del combustible durant el 2004 ha estat una causa immediata del deteriorament de les rendes agràries. Així ho posen de manifest les dades recollides en l'informe *Hay que mantener la confianza*, elaborat per l'Institut d'Estudis Econòmics de Madrid, on es destaca que sobretot l'encariment dels combustibles ha originat que els preus pagats durant el període gener-agost del 2004 en el sector agrari s'hagin incrementat un 5%, mentre que els preus rebuts només ho hagin fet un 3,9%.

Fa unes setmanes, es va signar a Madrid l'anomenat acord del gasoil agrícola, que inclou mesures per contrarestar les pèrdues ocasionades al sector agrari per la pujada del petroli, i, en aquest sentit, és una bona notícia. Tot i això, la competitivitat internacional del productes agraris i alimentaris europeus es veu condicionada per les mesures que s'apliquen en altres països, com els Estats Units, que mantenen una fiscalitat menor sobre el combustible en general i sobre l'agrícola en particular, i fins i tot subvencionen l'ús d'etanol en combinació amb combustible derivat del petroli. A més, les mesures que es puguin establir fiscalment en un país membre de la Unió Europea han de ser aprovades per Brussel·les, la qual cosa resta marge de maniobra respecte a altres països.

En definitiva, quan s'exigeix eficiència al sector agrari, cal incloure la mateixa exigència a d'altres sectors, principalment l'energètic, ja que està directament implicat en els costos de producció. D'altra manera, s'estaria demanant un impossible.

I. T. ESPAÑA PRODUCTOS Y SERVICIOS PARA LA TELEVISIÓN INTERACTIVA, S.L.

El Sr. Antonio Centenaro, com a propietari del 95% del capital social:

Convoca a Junta general extraordinària de Socios, que se celebrarà al domicili social de la Societat -situat al carrer Selva, número 2. Edifici Gèminis, Parc Empresarial Mas Blau, 08820 el Prat de Llobregat (Barcelona)- el dia 28 de gener del 2005 a les 10 hores amb el següent ordre del dia:

1. Cessament dels membres del Consell d'Administració.

2. Modificació del Sistema d'Administració pel d'un Administrador Únic.

3. Nomenament d'Administrador Únic.

4. Traslats del domicili social, així com modificació de l'art. 3 dels estatuts socials.

5. Precs i preguntes.

A partir d'aquesta convocatòria, qualsevol soci té dret a examinar al domicili social el text íntegre de la modificació estatutària proposada.

A Madrid, el 23 de desembre del dos mil quatre
Sr. Antonio Centenaro