

EL TRANSPORTE EN LA RED DEL FRÍO

por MAREIRO

A época de los mayores fríos del año, parece influir también en la actividad legislativa. Por el Decreto 65/1963 de 10 de enero se autorizó la libertad de construcción y explotación de plantas frigoríficas. Por el Decreto 4215/1964 de 24 de diciembre (B. O. del E. del 6 de enero) se aprobó el plan de la Red Frigorífica Nacional. En el preámbulo de esta disposición se afirma que con aquélla se dió "por superado el programa de la primera Red Frigorífica Nacional".

No es fácil adivinar lo que con esta manifestación se quiere decir. Porque hasta entonces lo que ha existido no fué otra cosa que el "statu quo" frigorífico, como vino a reconocerse oficialmente al decretar con buen acierto la libertad de nuevas instalaciones. Pero nunca es tarde...

Con la última de las disposiciones citadas, la Orden de la misma fecha creando el Consejo Nacional del Frío y la de 27 de enero (B. O. E. del 28) dictando normas para la concesión de beneficios a las nuevas instalaciones, se han sentado los jalones de una nueva política del frío industrial. En realidad no se trata de otra cosa, que de la aplicación del Plan de Desarrollo Económico y Social al Sector del Frío.

Objetivos de la red nacional

¿EN qué consiste la Red Nacional del Frío?

A esta pregunta contesta el Artículo 1 del Decreto 4215/1964. Dícese allí que está constituida por "las instalaciones frigoríficas necesarias para el tratamiento, conservación, transporte y distribución de productos alimenticios perecederos", y que estará estructurada por zonas y productos, con carácter de programa revisable dentro del Plan de Desarrollo Económico y Social".

La calificación de revisable nos parece muy puesta en razón. Cuando se pasa de los principios a los hechos, en la ejecución de los planes suelen aparecer lagunas y distorsiones que conviene corregir. Y en este caso el fenómeno con toda probabilidad no dejará de registrarse.

En el precepto definitorio con que la ordenación se encabeza —el que acabamos de reproducir—, se comprenden tanto las instalaciones fijas como las móviles. Las plantas de congelación, almacenamiento en tierra, fabricación de hielo, etc. de un lado. Las unidades de transporte —ferroviario, por carretera o por aire—, los muebles frigoríficos comerciales, etc. por otro.

Esta doble acepción se confirma expresamente en los Arts. 3.º, 4.º y 5.º del Decreto básico, al menos en cuanto al transporte frigorífico. Lo mismo ocurre en la norma 1) de la Orden del 27 de enero último. Sin embargo, la cosa no está tan clara, como vamos a ver.

El transporte y el crédito

EN el Art. 6 del Decreto 4215/1964 se conceden los beneficios de las industrias de interés preferente a las "instalaciones de los grupos comprendidos en el Art. anterior". Este incluye expresamente, además de las plantas frigoríficas de producción, comerciales y de consumo, los "transportes frigoríficos" y el "equipo frigorífico de detallistas: cámaras y armarios fijos menores de 20 m³., útiles y vitrinas".

Partiendo de este antecedente legal, parece indudable que tanto las empresas de transporte como las de comercio al menor pueden disfrutar de los beneficios consistentes en "obtención del crédito oficial, expropiación forzosa, libertad de amortización durante el primer quinquenio", reducción hasta el 95% de impuestos, incluso derechos arancelarios...

Pero se da la circunstancia de que mediante una apostilla, colocada con referencia a los Grupos 20 y 30 de los beneficios otorgables, se hace la siguiente distinción:

"Las instalaciones de transporte frigorífico y los equipos frigoríficos de detallistas tendrán acceso al crédito en

virtud de la Orden de 20 de enero de 1964, sobre venta de maquinaria y bienes de equipo de fabricación nacional".

Esta remisión ha creado una situación confusa, que trae en visible desorientación a los empresarios interesados en la ejecución de servicios tan importantes para el éxito del Plan. En efecto, la Orden de Hacienda de 25 de enero de 1964 (B. O. E. del 11 de febrero), lo que hace es autorizar a los bancos privados y al Exterior una línea especial de redescuento en el de España, para la financiación de la venta en el mercado interior de camiones, maquinaria y bienes de equipo en general fabricados en España, o la construcción de los mismos con igual destino.

Las condiciones de estos créditos no son muy estimulantes para una inversión de volumen, pues se exige autofinanciación del 20%, amortización del ochenta por ciento en tres años y 5,50 como tipo de interés.

Los demás beneficios

A remisión a la Orden del 25 de enero de 1964 debe entenderse limitada al uso del crédito oficial. Quiere dar a entender, al menos según nuestra interpretación, que respecto a tal beneficio la protección se limita a las condiciones que acaban de extractarse, sin impedir el acceso a los demás que se conceden a las industrias de interés preferente.

¿Y qué ocurre si una empresa pretende importar camiones frigoríficos o una fuerte partida de armarios con o sin vitrina? ¿Tiene acceso a todos los beneficios establecidos en el artículo 6.º del Decreto 4.215/1964 o no? La última alternativa supondría que, en cuanto al material asignado al proceso de circulación y consumo de las mercancías alimenticias perecederas, se imponía una reserva de suministro a favor de la fabricación nacional, lo que explícitamente al me-

nos no resulta de la legislación que comentamos.

De ser así, los beneficios a que podrían tener acceso las empresas dedicadas al transporte frigorífico y organizaciones de distribución minorista serían muy poco sustanciales. El crédito a medio plazo y la reducción del 50% en el Impeusto sobre Rentas del Capital o sobre Tráfico de Empresas no suponen alicientes suficientemente poderosos para imprimir a esta rama el desarrollo que reclaman las necesidades del país.

Es posible que a tal conclusión no deba llegarse, porque en realidad no se trate de limitar al área nacional el suministro de los bienes de equipo implicados en el proceso de transferencia de las mercancías deteriorables. De cualquier modo, la aclaración debiera dictarse cuanto antes, para que los empresarios del ramo supieran a que atenerse, y la colaboración de la iniciativa privada pudiera hacerse activa y vigorosa.

Mejora del sistema distribuidor

El fallo de la estructura de la distribución de productos alimenticios está demasiado a la vista, para que intentemos ahora describirlo. Se ha venido palpando cada vez que, con la mejor voluntad, se ha intentado eliminar rigideces, cohibir especulaciones encarecedoras, dar fluidez a la circulación de los productos...

Si la Red Frigorífica Nacional no desciende a este nivel de su tarea, tratando de favorecer la modernización material y técnica del transporte y la venta de los productos perecederos, especialmente pescado, carne, legumbres... el abaratamiento seguirá constituyendo una meta poco menos que inasequible.

De la cadena frigorífica, el transporte es un eslabón clave. La iniciativa privada, luchando contra obstáculos e incompreensiones que hoy se hicieron insostenibles, ha dado pasos importantes en el camino que ahora reemprende el programa de la Red Frigorífica Nacional. Para que pueda continuar su obra, dentro de las nuevas condiciones tutelares, parece indispensable que éstas se administren con eficacia y libertad.

EL ALZA DE PRECIOS DE LOS CARBURANTES

Su impacto en la economía pesquera

Los carburantes líquidos destinados a la flota pesquera, han experimentado un inopinado aumento de precio. Tanto la gasolina distribuida a embarcaciones menores, como el gasoil y el fuel-oil. En la sección correspondiente de este número hallará el lector la disposición que decreta los aumentos, a los pocos meses de haberse concedido una modesta rebaja, para equiparar algunos suministros al nivel de cotizaciones de que disfruta la flota mercante.

Nadie ignora la importancia que el coste del combustible supone en la explotación de un buque de pesca. Tampoco puede desconocerse la imposibilidad de repercutir cualquier aumento del mismo, en el precio de un producto natural deteriorable, que habrá de venderse en subasta. Parece que esta circunstancia debiera ser suficiente, para evitar las bruscas alteraciones de precios, que pueden desnivelar los presupuestos ya aquilatados de las empresas armadoras. Pero el problema tiene otras tripas.

Los recientes aumentos perjudican a toda la flota pesquera. Sin embargo, en su mayor intensidad afecta a las empresas más modestas. Estas son las que disfrutaban de la gasolina barata, desde que tal carburante se ha convertido en fuente masiva de ingresos para el Fisco. También son las que no tienen acceso a la bonificación de los suministros por tubería.

Asimismo la nueva carga viene a gravitar principalmente sobre los buques tradicionales. Los otros, que se desplazan a larga distancia, con recalada forzosa en puertos extranjeros, pueden adquirir la mayor parte de sus suministros de productos petrolíferos en el extranjero, a precios internacionales más baratos. Esta flota, principalmente la congeladora, reducirá como es lógico al mínimo sus tomas de combustible en España, con lo cual el encarecimiento de los precios interiores repercutirá en un mayor consumo exterior, reduciendo el volumen del que a otro nivel de precios adquirirían las cantidades despachadas por "Campsa".

Las consideraciones apuntadas, sirven

para poner en evidencia los efectos de la reciente alteración de precios de los carburantes destinados al sector primario de la producción nacional. Especialmente, para descubrir en qué zona de aquel sector —la más débil sin duda—, repercutirán los efectos lesivos de la rectificación en alza.

Pero con lo dicho no basta. El incremento de recaudación no se destina, en este caso, a nutrir las arcas del Tesoro público. Aún así, las razones que en este comentario se barajan no perderían peso específico. Ahora bien, lo ganan en mucha mayor proporción si se tiene en cuenta que el producto del sobreprecio será administrado en un régimen de protección a la minería del carbon, que hasta hoy constituía uno de los sectores opulentos y mimados de la producción nacional.

¿Es que hoy atraviesa una situación crítica? En verdad, no lo parece. La demanda presiona sobre la oferta en términos que agota los "stocks" disponibles, a precios muy sustanciosos. Aunque las flotas pesquera y mercante, así como la Renfe, hayan dejado de ser consumidores masivos de combustible sólido, el mercado que otras necesidades sociales proporcionan viene compensando holgadamente las consecuencias de aquel cambio técnico.

Aún en el supuesto de que la realidad fuese otra y hubiera de admitirse la existencia de una crisis que hiciese necesario un régimen eventual de protección, no adivinamos porque debería costearlo exclusivamente la empresa pesquera o la no menos menguada economía del agricultor. ¿No habíamos quedado en que la vela y el remo han de sustituirse por el motor y en que el paquete de tractores debe ser irremetido?

Si la subvención a la minería estuviera justificada, contra una de las recomendaciones más insistentes de los expertos del Banco Mundial, la carga debería repartirse a todos los contribuyentes. Este al menos, parece el criterio más ortodoxo con arreglo a principios reiteradamente proclamados, como informadores de la política económica nacional.