

EL FISCO Y LA

INVERSION EN FLOTA PESQUERA

Por MAREIRO

UNA planificación por incentivos, aunque sea moderada en orden a la innovación técnica, responde siempre a un cuadro de estímulos. Este cuadro no se reduce al crédito de financiación, aspecto al que hemos dedicado atención en otro artículo. Dentro del mismo proyecto de ley, y aun en la versión primeriza que nos fué dado estudiar, se incluyen medidas fiscales de tipo exentivo, como complemento indispensable de la protección prometida por el título del ordenamiento legal en gestación.

Debemos señalar el Título IV como otro de los aciertos del proyecto. En esta materia es obligado reconocer que el ordenamiento elaborado para la flota pesquera va más allá que el promulgado en 1956 para la Marina Mercante. Esta particularidad demuestra que los ponentes han advertido la conveniencia de no yugular, con una presión fiscal prematura, los efectos impulsores que esperan alcanzar con las facilidades crediticias.

La desgravación de Renta debe incluir los valores pesqueros.

Al pasar de la síntesis al análisis, advertimos en el proyecto una omisión digna de ser acusada a tiempo, por si es posible remediarla. No se refiere a los Impuestos de Derechos Reales y Timbre, ni aún al de Rentas de Sociedades y Entidades Jurídicas, que motivan los artículos 16 y 17 de la primera versión del proyecto.

Se refiere a la Contribución General sobre la Renta. Por virtud de lo dispuesto en la Ley de 26 de diciembre de 1958, que afecta a varios impuestos del Estado, quedaron desgravados de aquella Contribución los aumentos de patrimonio no justificados, que resulten de la inversión en determinados valores mobiliarios. Ahora que es necesario constituir grandes sociedades de capital, para financiar con crédito oficial o sin él, la construcción de modernas unidades pesqueras, parece indispensable que entre aquellos valores se incluyan las acciones y participaciones en el capital de las sociedades armadoras, constituidas a partir de 1.º de enero de 1959. Esta fecha es la señalada en la Ley para iniciar la aplicación de tal beneficio.

Por Orden de 5/8/59 la desgravación se declaró concretamente para los títulos de la Deuda, las acciones de empresas declaradas de interés nacional, y los valores de renta fija

o variable—o sean comprendiendo las obligaciones—, emitidas por empresas hidroeléctricas, de construcción naval, siderúrgicas, de produc-

tos petrolíferos, químicos básicos y fertilizantes, cementos, monopolios, inmobiliarias y sociedades de cartera. Otra Orden, la de 14/9/59 inclu-



Desde antes de 1946 no se había registrado la abundancia de sardina, que estamos conociendo en el último cuarto del año. Tampoco se había desplomado el precio a límites como los que acusan las lonjas gallegas. El fenómeno es más digno de considerarse porque la ola de abundancia encuentra el aparato industrial de captura poco menos que dismantelado. Además, porque la especie fundamental de nuestros clupeidos viene con lucido acompañamiento de bocarte, aguja, etc. Otro de los caracteres del fenómeno, que acentúa su dimensión, es el tamaño de los ejemplares, que incluso pudiera considerarse excesivo para su aplicación industrial.

Conjugando estos elementos externos, pronto se llega a conclusiones poco edificantes para el sistema industrial organizado para la explotación de tales riquezas. En primer término, la propia sardina está denunciando la flojedad del esfuerzo de captura, o de su alcance indagatorio, en años precedentes. De haber revestido mayor órbita e intensidad la acción de los artes de cerco, la abundancia de tamaños tan voluminosos no se hubiera registrado en tanta

proporción durante la campaña actual.

En todo caso, las extra-tallas en elevado grado de densidad presupone abundancia de poblaciones jóvenes, consecutivas a un periodo de inacción extractiva en zonas de concentración de cardúmenes, bien trófica bien genética o para el desove. ¿Dónde estuvieron esas poblaciones de cinco o seis años cuando menos, que ahora llegan a nuestra mesa o a la mesa de las fábricas? Sin duda en algún lugar no inasequible, pero si ignorado por los habituales capturadores de este grupo de especies.

Por tanto, la realidad confirma cuanto hemos sostenido tantas veces sobre la responsabilidad de las depresiones sardineras. O sea, que si bien la Naturaleza puede mostrarse más o menos propicia, el fallo en su mayor proporción ha de atribuirse a la resistencia al sondeo ultrasonoro, al buque anacrónico y sin agante en la mar, al primitivismo y la escasez de los artes, al no uso del «power-block» para aumentar la productividad, etc. Cada día se hace más necesaria una reforma planificada de esta rama prácticamente abandonada a su suerte, que ni aún en el apogeo de la abundancia deja de ser una suerte menguada.

Lo decimos a propósito de la caída espectacular de los precios. Por

LA
SAR
Y E
PR

FAL
CAP
DE
ABS

yó en la relación a las sociedades mineras. Y por D.L. 8/60 del 12 de agosto se desgravaron las inversiones en nuevas viviendas urbanas o para obreros agrícolas.

Si la renovación e incremento de la flota pesquera española, exige una planificación financiera con fondos públicos, bajo signo protector, parece una inconsecuencia que no se equiparen las inversiones en los valores mobiliarios que tales empresas emitan a los de aquellas oficialmente calificadas como de interés nacional, o las de su industria conexas la construcción naval. Los motivos que justifican la desgravación en las industrias comprendidas en las Ordenes mencionadas, concurren, si se quiere aún en mayor grado, en la pesquera de altura y gran altura, de cuya producción depende básicamente la despensa nacional.

Mayor matización de las exenciones de Derechos Reales y Timbre.

Como anteriormente apuntamos, la exención que el proyecto postula, en orden a los Impuestos de Derechos Reales y Timbre, es total. En la Ley de 12/5/56, que hasta ahora se viene aplicando también a la flota pesquera, este beneficio equivale a la bonificación del 50% de las cuotas,

muy elevada que sea la oferta, la demanda resulta excesivamente inelástica. Si la sardina llega a venderse a dos pesetas el kilogramo, por ejemplo, es indudable que otro mecanismo del sistema resulta insuficiente funcionalmente hablando. Nos referimos al mecanismo de la absorción, especialmente disminuido desde que los almacenes de salazón, tan arraigados en nuestra tradición industrial, dejaron de desarrollar su estacional actividad.

No hay que esperar la reconstrucción de esta fuente de demanda sardinera, ni aunque la abundancia actual se repita en el año próximo. Independientemente de que la crisis sardinera haya acelerado la decadencia de los productos salazonados, las preferencias del consumidor van por otro camino.

Al faltar esta defensa del precio, parece necesario establecer otra que cubra el flanco vulnerable. No parece que el remedio pueda hallarse más que ampliando la capacidad de congelación de los recursos superabundantes. Nos referimos a la congelación en tierra, porque la otra, que sería la ideal, resulta inasequible antes de modernizar a fondo la flota de este sector.

La extrema baratura a que han llegado en las lonjas de Galicia, en esta época del año, la sardina y sus

que aún así resultan muy elevadas.

Esperemos que prospere esta medida, pero convendría delimitar netamente su ámbito, para evitar problemas de interpretación, que siempre complican la relación entre el Fisco y los contribuyentes, en este caso simples beneficiarios de una exención. Según el texto que tenemos a la vista, aquélla se aplicará a "todos los actos y contratos que se concierten por razón de la construcción del buque". También ampara las primas a la construcción.

En estos términos comprende indudablemente los contratos de construcción, sea el simple de obra, sea el mixto de obra con suministro de materiales. Añade la norma proyectada que "la subrogación de crédito que se verifique durante la construcción gozará de iguales beneficios", pero no incluye, al menos explícitamente, a la hipoteca que es necesario constituir una vez invertido un tercio del presupuesto de la obra para que comience a abonarse el préstamo. Tampoco se especifica si la aportación a la constitución de sociedad armadora del buque, bien del derecho al préstamo, bien de la parte construida, en el mismo período, está comprendida en el beneficio. Tal parece ser la intención de los ponentes, pero haría falta una mención más completa de los actos y contratos a eximir, para evitar que en la práctica pudiesen desvanecerse los

afines, revela que la capacidad de congelación y almacenamiento frigorífico es insuficiente. No nos referimos a la capacidad general, que puede ser absorbida por recursos no industrializables. Más bien nos referimos a la dotación frigorífica de las fábricas de conservas, a cuyo negocio hubiera favorecido mucho disponer de espacio suficiente para «stockar» en horas de abundancia lo que representaría un positivo alivio y un sustancioso beneficio en otros momentos. En los de escasez por cambio ecológico y en los de liquidación del ejercicio.

Hemos apuntado a la existencia de un problema latente, que debiera ser abordado. A todos interesa la normalización económica de la producción de especies de superficie, pero fundamentalmente a los que montaron industrias en conexión con tan generosa fuente de suministros. Ya es bastante dañoso que la reacción anticíclica en las capturas sea poco menos que nula, y quede la oferta en cada campaña a merced del arbitrio natural, sin que el hombre lo someta más estrictamente a los niveles de su necesidad. La comercialización debe ser menos expuesta a la aventura y la discontinuidad. Todos los interesados, como demandantes o como ofertantes, podrían salir ganando mucho si pudieran compartir un régimen de precios más estable.

efectos de la oportuna medida protectora, a causa de una interpretación necesariamente estricta que la naturaleza fiscal de los preceptos impone.

Finalmente, las obras de modernización, especialmente las transformadoras de buques en nodriza o factoría flotante, e incluso para instalar equipos de congelación debe recibir el mismo trato exentivo o bonificativo.

La previsión de amortizaciones y las Plusvalías

El art. 17 merece también alguna atención. Es la primera vez que se trata de un modo específico el problema de las amortizaciones del material naval, a efectos del Impuesto sustitutorio de la vieja Contribución sobre las Utilidades de la Riqueza Mobiliaria. Ya que el proyecto penetra en este cercado, ¿por qué no abordar el problema en toda su dimensión?

Cuando una empresa armadora pierda un buque, sufre una pérdida masiva de naturaleza excepcional y fortuita. El seguro sólo cubre, cuando más, el 75 o el 80% del valor de reposición, que es teórico. El real es siempre muy superior al asegurado, como todos saben. Debido a la duración anual de los ejercicios fiscales, la pérdida derivada del siniestro masivo sólo puede ser absorbida con beneficios computables dentro del mismo período, nunca suficientes en términos normales, para obtener la compensación. Al igual que en otros países, Francia entre ellos, debiera concederse a la empresa la posibilidad de amortizar la pérdida durante el ejercicio en que se registra y los dos siguientes, cuando menos; si se trata de destrucción por pérdida total de alguna unidad de su equipo naval.

La facultad de crear un fondo asimilado al de amortización para el mantenimiento de la letra y visitas de clasificación, lo mismo que la exención de las plus valías que se acusen entre los valores previamente declarados y las indemnizaciones a percibir del seguro, no serían a nuestro entender suficientes para amparar al inversor en flota pesquera moderna. Representaría un gran paso que tales medidas se completaran en la forma que dejamos indicada; aunque se ligara a la reinversión en flota, como prevé justificadamente el proyecto, el producto de las indemnizaciones o de los beneficios de los tres años de amortización diferida.

Derechos arancelarios y consulares.

Los artículos 18 y 19 del proyecto establecen medidas complementa-

rias de orden aduanero y consular. El primero exime del despacho de Aduanas a los buques de pesca, en cuanto transporten san, hielo, cualquier otro conservativo, pertrechos, productos de las capturas, etcétera. También se aplica a los pesqueros de altura y gran altura la igualdad de derechos con los mercantes de gran cabotaje y altura, para aviituallarse en cualquier puerto nacional, fiscalizado o franco.

El segundo de ambos artículos exime a los barcos de pesca que arriben a puertos extranjeros por causa de fuerza mayor, del pago de derechos consulares, si se limitan a reabastecerse.

Nos permitimos sugerir que esta materia, bien en la ley bien en el reglamento, debería regularse con mayor amplitud. El requisito de la fuerza mayor podría eliminarse en todo caso, porque hoy resulta innecesario y antieconómico sujetar el radio de acción del buque a la dotación del combustible admisible en la base portuaria de origen. Por el contrario, ahora que las navegaciones son cada día más largas, debe facilitarse la entrada en puertos extranjeros para repostarse de pertrechos o de carburantes, de víveres o de lubricantes, aunque el agotamiento no sea debido al agente adverso e imprevisible.

Del mismo modo, la mera reposición de los pertrechos o repuestos

con que el buque salió de puerto español, aunque por necesidad se haga en el extranjero, no debiera originar devengo de derechos arancelarios consignándola en el manifiesto.

Disposiciones finales y transitorias.

En las disposiciones finales del proyecto se prevé la consignación de los fondos necesarios, en el Presupuesto nacional, para la concesión de los préstamos. O sea, los 400 millones de pesetas por año durante diez. Nos hemos permitido observar la conveniencia de incrementar esta cifra, si la reforma estructural del equipo se emprende con todo el alcance que la realidad requiere.

Si se mantiene en tal cuantía, un cierto número de solicitudes de préstamo no podrán ser atendidas, lo que conduce a echar de menos un precepto compensatorio. En la Ley del 56, el artículo 13 contempla el caso, estableciendo en favor de la empresa privada de crédito naval una compensación no reintegrable del 16% del que pudiera haber obte-

nido. Parecería justo que, bajo el régimen de la nueva ley, a la empresa que no pueda disfrutar de los beneficios que la misma promete, por causa ajena a la misma se le asegurase el premio de consolación que le concede la legislación actual.

En otra norma adicional se establece el trámite de audiencia a los intereses económicos o sociales afectados, a través de las organizaciones sindicales o de las Cámaras de Comercio, para la mejor aplicación y desarrollo de la ley proyectada. No estaría demás que se ampliara la consulta a los elementos técnico-económicos especializados, ya que los problemas de esta índole han de presentarse en la mayoría de los casos. Aún en los términos en que tal derecho se establece es indudable que responde a un sentido de justicia y de utilidad de la información.

El proyecto no contiene disposiciones transitorias. Las anuncia en singular el último de sus títulos. Ya se ha razonado en estas páginas, la procedencia de resolver por este medio la situación de las empresas privadas de préstamos con cargo a los años 1960 y 1961. En todo caso, los demás beneficios introducidos por la nueva ley, debieran aplicarse retroactivamente al grupo desafortunado de solicitantes de crédito, para aminorar las proporciones de la desigualdad.



CORDELERIAS TEXTILES Y METALICAS

QUINTAS & QUINTAS

S. A. R. L

PÓVOA DE VARZIM - PORTUGAL, Telfs. 11-308-650 - Telegramas "CORDAS", P. O. Box 10

LA MAYOR ORGANIZACION PORTUGUESA
ESPECIALIZADA EN LA FABRICACION DE:

HILOS Y CABOS DE SISAL, ABACA, LINO, CAIRO, ALGODON, ETC.
CABOS MIXTOS - MALLETTAS ALAMBRADAS
CABOS Y CABLES DE ACERO NORMALES
CABOS Y CABLES DE ACERO ESPECIALES - PREFORMADOS
«LANG - LAY» Y «WARRINGTON»

CABOS DE ALUMINIO - ACERO A. C. S. R.

CABOS DE ALUMINIO A. C.