

# CRÉDITO Y ESTABILIDAD

## DOBLE ASPECTO DEL PROBLEMA EN LAS UNIDADES CLÁSICAS

Hace algunas semanas, la prensa diaria ha informado qué, en reunión del Consejo de Ministros, fué adoptado el acuerdo de ampliar en 400 millones de pesetas, las cantidades destinadas a préstamos para la construcción naval pesquera. Parece que está a punto de hacerse pública la distribución de esta masa de capital de financiación, con la que se trata de contribuir a la transformación de la flota, con arreglo a las exigencias de la técnica más avanzada.

De las impresiones que hemos podido recoger en medios que tenemos por autorizados, se deduce que la distribución de los 400 millones se hará en dos grupos: uno de 250 millones destinado a préstamos para buques superiores a 700 toneladas y el resto para los de arqueo inferior. Esta orientación revela una tendencia a favorecer las construcciones de mayor potencia y capacidad, de acuerdo con las conveniencias de alejar a las unidades grandes de los caladeros a que puedan tener acceso las de menor radio de acción y de tipo tradicional. En un creciente abandono de los caladeros excesivamente trabajados, puede estar la clave del aumento de rentabilidad para los buques que necesariamente han de vender sus pescados sin otro tratamiento que el hielo triturado o en escamas.

Consecuentemente con este criterio, tal vez debiera ser revisada la política de créditos que ha inspirado la anterior distribución, con arreglo a la Ley de 23 de diciembre de 1961 y disposiciones complementarias. Como se sabe, la preferencia ha sido entonces para el desguace, pero con un tope al tone-

laje nuevo proporcional al inutilizado. El resultado práctico de esta limitación, puede en algunos casos poner en peligro la rentabilidad de las nuevas unidades.

La razón está en que solo la rentabilidad marginal, excediendo holgadamente de los costos de financiación y de explotación unidos, proporciona el verdadero beneficio a la empresa. Por tanto, cada buque es un problema económico a resolver, si se quiere evitar el riesgo de fabricar una unidad escasamente rentable.

El problema tiene importancia porque, los costos de la mano de obra tienden a aumentar, mientras los precios del producto en el mercado de las subsistencias tienden a descender. Esta dualidad de curvas contrarias, solo puede resolverse fructíferamente aumentando la producción física, en términos que la sitúen por encima de las fluctuaciones en la pesca tradicional. Este objetivo irá principalmente ligado a la capacidad de carga refrigerada o congelada del buque. No siempre el tope al tonelaje en el buque nuevo permitirá alcanzar el nivel compatible con la holgada rentabilidad, en las unidades clásicas.

Nos parece que la cuestión encierra un gran interés. Merece ser estudiada a tiempo, ya que no siempre la técnica naval más depurada, es una garantía plena del éxito en el terreno económico. Se trata de dos aspectos convergentes, pero que han de ser tratados con especial atención al concebir la unidad a construir, sobre todo cuando el coste de la misma es muy elevado.