AQUI Y AHORA

Por "Juan Ruiz"

¿Para cuándo los Ministerios de Transportes y de Economía?

Nueva economía, nueva Administración

LOS graves problemas que han estallado recientemente en el sector de transportes por carretera parece que están llevando ya a muchas esferas el convencimiento de que sólo una reagrupación de los organismos administrativos de intervención sobre los transportes podrá iniciar el camino de la racionalidad y, en definitiva, el camino de la solución en ese campo. "JR" se felicita por ello pero, en su opinión, hay que explicar claramente por qué esta reforma es necesaria y también por qué la eventual creación de un Ministerio de Transportes debe ir ligada a otras reformas en la Administración económica horizontal.

Necesidad de un Ministerio de Transportes

El dato de partida para comprender la necesidad de un centro gestor único sobre el sector transportes viene dado por una de las características más de la estructura económica española: la de que, debido precisamente a nuestra orografía, a nuestra situación geográfica en relación con nuestras corrientes comerciales y a la distribución sobre el territorio nacional de las áreas industriales, España es el país de Europa Occidental que necesita un mayor volumen de servicios de transporte para generar cada unidad de P. N. B. Esto quiere decir que, dentro del área de Europa Occidental, España es el país en el que una organización de los servicios de transporte concebida económicamente tiene una repercusión relativamente más favorable sobre los costes totales de producción, y una organización inadecuada, la repercusión relativamente más desfavorable. No queremos aburrir al lector con largos razonamientos técnicos, ni con una lluvia de datos y comparaciones, pero lo que acabamos de decir constituye punto de partida esencial.

La actual organización administrativa

Frente a esta realidad ¿cuál es la organización administrativa actual? El lector puede hacerse una idea de la dispersión de atribuciones, intervenciones y competencias que se da hoy en día si sabe que:

1) En cuanto a los transportes terrestres no urbanos son competentes de algún modo la Dirección General de Transportes Terrestres y la Dirección General de Carreteras (del Ministerio de Obras Públicas), el Ministerio de Industria, el Ministerio de la Gobernación, la RENFE y la FEVE.

2) En los transportes terrestres urbanos se produce una casi inextricable mezcla de atribuciones y competencias entre el Estado, la provincia y el municipio.

3) En cuanto a los transportes marítimos son competentes la Subsecretaría de la Marina Mercante y el Ministerio de Obras Públicas.

4) Y, finalmente, en cuanto a los transportes aéreos, el departamento competente es el Ministerio del Aire, sin olvidar a Iberia, sociedad anónima dependiente del I. N. I., concesionaria de los transportes aéreos en España.

Frente a este bosque de departamentos, Direcciones Generales, organismos autónomos y empresas inconexos entre sí (y, como es lógico, actuando en función de puntos de vista parciales), sólo existen, que nosotros sepamos, dos órganos de coordinación: la Comisión Delegada de Transportes y Comunicaciones (no recordamos si se ha reunido alguna vez) y la Comisión Coordinadora de Transportes Terrestres (sobre cuya eficacia, los hechos recientes permiten abrigar dudas).

Consecuencias

En estas condiciones, no es de extrañar lo que ha sucedido. En España hemos tenido una simplista y no siempre racional política de protección a la flota nacional combinada con un abandono notable del cabotaje, una total falta de decisiones en cuanto los transportes terrestres que ha llevado a desarrollos parciales y a despilfarros de recursos (y cuando ha habido decisiones "in extremis", éstas han sido muchas veces peores que la enfermedad), una política de usura de las instalaciones portuarias, una negligencia respecto a las modernas técnicas de programación científica de los transportes y a la utilización de los combinados y, finalmente, una intervención en los transportes aéreos que, si bien ha tenido aciertos, presenta también sus claroscuros. De este cuadro que, en su conjunto, es casi tenebrista no se desprende, verdaderamente, responsabilidad individualizada alguna: el origen de los males está en la misma dispersión es decir, en la falta de organización y no en sus determinaciones.

Son estas consecuencias, y no precisamente ninguna abstracción, las que han llevado a nuestros más destacados administrativistas y economistas a defender, cada grupo desde su punto de vista propio, la urgente necesidad de proceder a una reagrupación administrativa a la que se han resistido sucesivamente la Monarquía, la República y el Régimen actual hasta el presente (1).

El Ministerio de Transportes, ¿unica reforma?

De los departamentos eventualmente afectados por la creación del Ministerio de Transportes, "Juan Ruiz" considera especialmente interesante examinar el caso del Ministerio de Comercio (y lo que recientemente ha sucedido en relación al I. E. M. E. ayudará mucho al lector a comprender sin equívocos cuál es nuestro punto de vista).

---

(1) La II República se decidió tres veces y se arrepintió otras tantas.

Del Ministerio de Comercio al de Economía

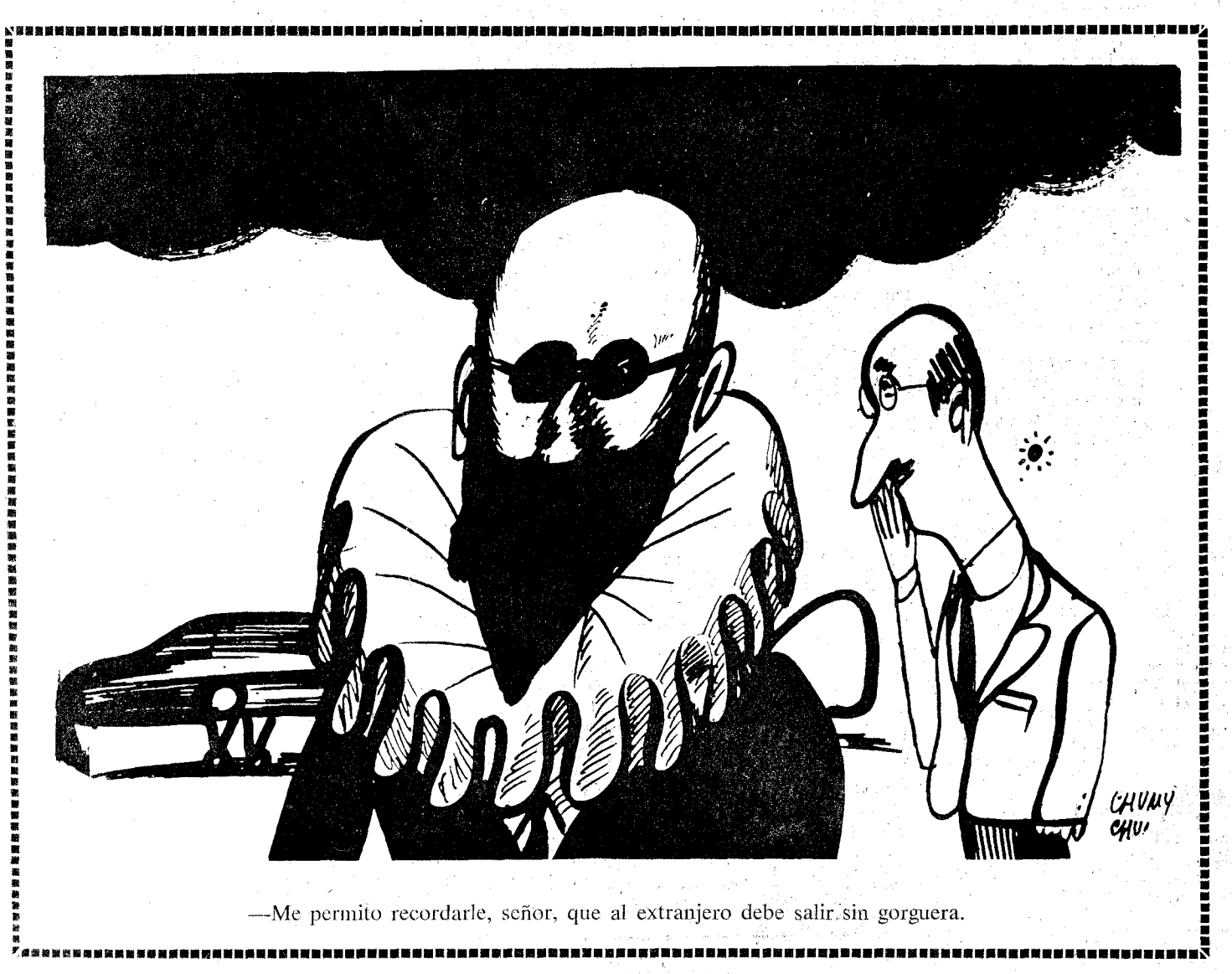
DE 1951 a 1954 se construyó el Ministerio de Comercio con una serie heterogénea de competencias que, de algún modo, vinieron a configurarlo co-un un Ministerio de Economía y de Comercio Exterior (excepto en lo referente a las políticas monetarias y fiscal atribuídas al Ministerio de Hacienda), pero con una especialísima responsabilidad en relación a la Balanza de pagos del país. De ahí que órganos tan alejados entre sí como la Subsecretaría de la Marina Mercante y el I. E. M. E. tuvieran un encaje racional en Comercio. Esta particular orientación que se dio a Comercio cuando su creación, **encontraba su razón de ser en la situación económica de la época.**

Desde 1950 hasta mediados de los 60 las cuestiones esenciales eran el racionamiento de divisas, el control de las importaciones y el permanente agobio de pagos frente al exterior.

En 1950 tuvo sentido establecer una drástica función controladora de la Balanza de Pagos al nivel, del rígido control de cambios y del comercio exterior, haciendo abstracción de "sutilezas" tales como la política monetaria y la fiscal. Pero esto no es ni posible ni conveniente a la altura de los años 70, simplemente porque nuestros problemas económicos son ahora muy distintos. Con un control de cambios que poco a poco pierde su rigidez, con un 70 % de nuestro comercio de importación liberalizado, con unas relaciones económicas con el exterior cada vez más intensas, con una estructura económica muy sensibilizada ya a las "sutilezas" y, finalmente, con un ciclo económico que se asemeja considerablemente a los ciclos industriales de los países desarrollados. es claro que lo que el país necesita es, teniendo en cuenta estos datos, una decisión análoga a la que se tomó en 1951: la creación de un departamento responsable de la evolución de la Balanza de Pagos del país, lo cual implicaría la absoluta necesidad de agrupar en el mismo todas las políticas económicas horizontales, es decir, la creación de un "Ministerio de Economía y Comercio Exterior" que pueda hacer, a la altura de los 70, lo que el Ministerio de Comercio ha venido haciendo—y ya no puede hacer porque no tiene los instrumentos indispensables, dada la situación actual—desde 1951. La necesidad de que la Subsecretaría de la Marina Mercante se separe de Comercio y los problemas del I. E. M. E. ilustran con claridad nuestro argumento.

Conclusión

En principio, cualquiera de las posibles soluciones (adscripción de la política monetaria, comercial y arancelaria a un Ministerio de Economía y creación simultánea de un Ministerio del Tesoro, creación de un Ministerio de Economía y Hacienda traspasando los Presupuestos a la Comisaría del Plan de Desarrollo, reajuste de departamentos y adscripción de una Subsecretaría de Comercio al Ministerio de Hacienda, etcétera), supondría una mejora sobre la situación actual. Sin embargo, aclaramos inmediatamente, no creemos que estas posibles soluciones sean indiferentes entre sí. Pensamos que una de ellas es, política y técnicamente, más conveniente para el país que las demás. Esperamos poder volver pronto sobre el tema.



—Me permito recordarle, señor, que al extranjero debe salir sin gorguera.