

TRANSPORTES POR CARRETERA

• AGRUPACIÓN DE EMPRESAS •

POR JOSÉ M.^A PELLICO PÉREZ, INGENIERO DE CAMINOS

Expone el autor sus ideas sobre el importante tema del epígrafe, abogando por una solución intermedia entre las pequeñas empresas y los grandes monopolios, haciendo votos porque se estudien otras soluciones para estos problemas modernos y agobiantes.

Caracteres de los servicios de transporte.

Por su propia naturaleza, la industria del transporte por carretera tiene tanto el carácter de servicio público como el de empresa comercial.

El primero de estos caracteres exige ya una intervención de la Administración que, al salvaguardar el interés general, ha de imponer, necesariamente, limitaciones al desenvolvimiento de esta industria. Su fin lucrativo la da carácter comercial, lo que permite conservar las ventajas que la iniciativa privada puede aportar a toda empresa, pero también sus inconvenientes.

Orientaciones posibles para su ordenación.

Según se dé mayor o menor importancia a uno u otro de los caracteres citados, cabe establecer toda una gama de regímenes en la ordenación del transporte: desde el monopolio del Estado a la libertad absoluta de la carretera.

Ninguna de estas soluciones extremas es aceptable; caben, pues, únicamente, soluciones intermedias y siempre con la intervención del Estado; en ello están de acuerdo los legisladores de todos los países, cualquiera que sea su régimen político.

La consecución del "cointerés" público y privado no puede alcanzarse más que por los siguientes procedimientos: o mediante la formación moral de los sujetos de la actividad económica, o por procedimientos jurídicos.

Ante la dificultad y lentitud del primer procedimiento, se acude siempre al segundo, y entonces la intervención del Estado y la iniciativa privada, aun siendo permanentes, tienen dos momentos y caracteres fundamentales de actuación:

- 1.º Durante el plazo de vigencia del sistema. Procedimiento represivo.
- 2.º Al establecer las normas jurídicas de la nueva ordenación. Procedimiento preventivo.

El primero es aquel en que el Estado no hace previsión alguna, dejando a la iniciativa particular la

facultad de proponer y crear, en cualquier momento, nuevos servicios; de intensificar, abaratar o mejorar los existentes, permitiendo, en fin, lograr todas aquellas ventajas que puedan obtenerse de la emulación entre los transportistas y de los intereses personales puestos en juego.

Con ello, y mediante adjudicaciones a pequeñas empresas individuales, se facilita la aplicación de las propiedades fundamentales del autotransporte; lo que pudiéramos llamar su *fluides y elasticidad*, para extenderse y amoldarse a las necesidades y posibilidades del tráfico en cada lugar y momento.

A cambio de esto, la Administración se echa encima una difícil carga: la de extender también y organizar su intervención, en forma que la permita controlar exactamente la actividad de los innumerables titulares de servicios que surgirían, con el fin de mantener aquélla dentro de los límites de la coordinación fijados, y asegurar el cumplimiento de todas sus obligaciones técnicas, administrativas y fiscales, llegando a la aplicación de medidas represivas de todo orden.

El segundo es aquel en que la Administración trata de prever y cubrir todas las necesidades públicas, estableciendo planes de líneas y servicios, sin atender a que sean o no remuneradores; fija las características y normas a que han de atenerse en su funcionamiento; abre información pública, aprueba los planes para, finalmente, concursar su explotación a base de los factores que aun no fueron fijados, adjudicándolos a Grupos, Consorcios, Sindicatos o grandes Sociedades.

Finalidades del Estado en la agrupación de empresas.

Parece, hoy, que el Estado, mediante la Ley de 24 de enero de 1941, ha enfocado el problema con arreglo a esta segunda fórmula, orientando la explotación de la carretera hacia la concentración de servicios y empresas individuales, seguramente con los siguientes fines:

1.º Mejorar ante la Administración y el usuario la garantía del cumplimiento, por los concesionarios, de todas las cláusulas de la concesión, utilizando estas concentraciones como elementos de control y disciplina.

2.º Delimitar y regular las zonas de actuación, formando planes y agrupaciones de servicios para evitar competencias entre los propios concesionarios y de éstos con el ferrocarril.

Ventajas obtenidas por las empresas de su propia agrupación.

Hasta aquí las finalidades del Estado en la formación de grupos; pero también desde el punto de vista de las empresas, puede interesarlas su coalición con otras semejantes, con los siguientes fines:

1.º Ampliar estas empresas para mejor utilizar sus medios de producción, obteniendo así economías internas a sus explotaciones.

2.º Obtener economías externas. (Adquisiciones en común, distribución de riesgos y gastos fijos, utilizando también en común servicios generales técnicos, jurídicos, administrativos, instalaciones, etc.).

No negamos que sea conveniente la formación de grupos de la primera tendencia indicada; pero es tan elemental, sencilla y económica la actual organización de las empresas, que fácilmente se llegará a la dimensión óptima, ampliando en sólo algunos kilómetros o servicios sus actuales explotaciones individuales, ya que el límite de su ampliación es muy restringido.

La segunda finalidad últimamente citada para la coalición de empresas, obtención de economías externas, es, quizá, la que mayores economías puede reportar al transporte por carretera.

Forma de constitución de los grupos de empresa.

Si la formación de grupos fuese hecha exclusivamente por el interés particular de las empresas, sus formas de constitución pudieran ser las siguientes: la participación financiera, la unión personal y la convención.

Ahora bien: para que estos grupos puedan servir las finalidades perseguidas por el Estado, anteriormente mencionadas, su forma de constitución no puede ser otra que la participación financiera, único nexo que permite agrupar, en forma segura y permanente, los intereses comunes de un elevado número de empresas, de muy reducidas dimensiones y limitada solvencia.

Verdaderamente, desearíamos conocer otro vínculo para enlazar los intereses agrupados, que proporcionase las ventajas (cohesión, fuerza, garantía, sencillez y flexibilidad) que el vil metal; pero, si existe, aun está inédito, al menos para nosotros, por lo que

sería de agradecer que los elementos interesados en la resolución de estos problemas lo divulgaran.

Cualquiera que sea el nexo que sirva para aglomerar los intereses en juego, han de surgir dificultades de orden práctico que deberán estudiarse muy detenidamente.

Interés del Estado en la resolución de estos problemas.

Estimamos que el Estado no puede soslayar el estudio y la resolución de estos problemas, ya que su misión no se limita a otorgar concesiones, sino que debe conocer las posibilidades de desenvolvimiento y permanencia de las entidades concesionarias, y para ello, la organización económica e industrial que lo garantice, puesto que en ellas va a confiar la prestación de servicios tan fundamentales, que su irregularidad o fracaso acarrearían gravísimos perjuicios a la economía nacional, tanto por su carácter de públicos, como por su cualidad de monopolios en su zona de actuación y por las elevadas cifras de capitales comprometidos.

Por otra parte, el propio Estado, a través de sus Redes Ferroviarias, habrá de constituir la entidad de mayor envergadura al explotar directamente, según la Ley, todos los servicios por carretera que a aquellas afecten.

Las grandes sociedades explotadoras.

Si la participación financiera se lleva al límite, hasta la fusión de las empresas, nos hallamos ante el mismo caso de la gran sociedad creada para explotar directamente sus concesiones en régimen de empresa.

No obstante la dificultad de resumir los principales problemas planteados por la constitución y desenvolvimiento, intentaremos exponerlos brevemente.

El problema financiero.

Para poder enfocarle supondremos que, como máximo, el número de agrupaciones de servicios de viajeros no excede de 50, y las de mercancías, del centenar, a fin de no volver a atomizar las empresas, reforzar sus garantías y establecer unas zonas de actividad de dimensiones prudenciales, con objeto de evitar interferencias entre los servicios discrecionales de agrupaciones contiguas. Estimamos imprescindible que las agrupaciones abarquen estos servicios discrecionales para evitar las ruinosas competencias de siempre con los servicios regulares.

En esta forma, ninguna concesión de viajeros tendrá menos de 50 ómnibus y 200 turismos; ni las de mercancías podrán disponer de menos de 350 camio-

nes, lo que supone inversiones en el material móvil (precios de 1935) variables entre 6 y 13 millones de pesetas. Si a estas cifras unimos el capital circulante y las inversiones correspondientes a parques, estaciones, talleres, oficinas, etc., el capital mínimo indispensable para cada clase de sociedad no difiere gran cosa de los 10 a los 15 millones de pesetas (más de 2.000 millones para la totalidad de los servicios de España, valorados con precios anteriores a la guerra).

De estas cifras, cuyo 90 por 100 ha de hallarse totalmente desembolsado al iniciar la explotación, el 60 por 100 en las Sociedades de viajeros, y el 70 por 100 en las de mercancías, corresponden al material móvil, que ha de renovarse totalmente cada cinco o seis años como máximo, al final de los cuales habrá de disponerse nuevamente de tan elevada cifra para su nueva inversión.

Estas sumas solicitadas del crédito a largo plazo no pueden, por ello, obtenerse del mercado de dinero, sino del de capitales, ya fuese en acciones, si éste se decide a arriesgar en la industria del transporte más de 2.000 millones de pesetas, o en obligaciones, para lo que se hallará mejor dispuesto por quedar asegurado el interés y la amortización, a cambio de que las propias Sociedades arriesguen sus beneficios para cubrir esta deuda.

Como, por otra parte, el desarrollo del fondo de amortización del material móvil debe ser continuo, ya que a él debe destinarse una partida anual de los ingresos, equivalente a su depreciación, la necesidad de no mantener improductivo este fondo llevará a las sociedades a la conveniencia de emitir obligaciones en cada renovación del material, obligaciones amortizables anualmente con los recursos de dichos fondos. Con ello, los créditos y sus intereses se limitarán a la cantidad y plazo indispensables.

Véase, de todo esto, la necesidad de una meditada, extensa y constante organización financiera de las Sociedades explotadoras del transporte por carretera, que exigirá también, como luego veremos, para los servicios de adquisiciones, reparaciones y almacenes, una centralización.

El problema de organización industrial.

Es el segundo de los planteados a la gran Sociedad, y su resolución ha de basarse hoy en la *racionalización*, que no es otra cosa que la aplicación de todos los medios que la ciencia y la técnica ofrecen para incrementar la producción, mejorar la calidad y reducir el coste.

Los métodos de la llamada racionalización se aplican a la unificación del *producto*, en nuestro caso Viajeros-Km. o Toneladas-Km., indistinta o conjuntamente, dada la semejanza de sus explotaciones; a la unificación de la materia prima y elementos de producción, el *material móvil*, que puede ser la fuente

de las mayores economías que pueden aportarse al autotransporte (1).

La racionalización aplicada al *proceso técnico de la producción*, habrá de encontrar grandes dificultades para organizar y reglamentar el *servicio de movimiento*, base de toda la explotación, ya que en sus manos ha de confiarse la casi totalidad de los elementos que constituyen el capital desembolsado, la responsabilidad de servicios y personal, muy numerosos y dispersos, y la justificación de gastos de recorrido, superiores, por unidad de tráfico, a los gastos fijos. Cualquiera que tenga a su cargo un parque de automóviles se dará cuenta del problema planteado en cuanto el número de unidades en servicio pasa del centenar.

Unificando el material móvil, el *servicio de reparaciones* se puede simplificar extraordinariamente, limitando su trabajo a la reparación de pequeñas averías o a la sustitución de conjuntos o grupos, ya que esta sustitución permite siempre una menor inmovilización del material, que la reparación de la pieza o elemento averiado en uno de aquéllos. Surge sola la conveniencia de que las Sociedades unidas establezcan talleres regionales y una gran instalación central donde sean reconstruidos o reparados en grandes series los conjuntos averiados, y aun los vehículos.

Los *servicios de adquisiciones y almacenes* también deben ser centralizados en una entidad superior, con el fin de abaratar el coste y limitar el capital que habría de inmovilizarse, de otro modo, en 150 almacenes, cuyos encargados, lógicamente, exagerarían sus previsiones.

Citemos que únicamente los neumáticos necesarios anualmente para 50.000 vehículos de servicio público, racionalmente explotados, valen más de 175 millones de pesetas.

La racionalización del *trabajo humano* es únicamente factible en lo que se refiere a servicios sedentarios; en el servicio de movimiento será siempre difícil un perfecto aprovechamiento de las jornadas útiles del personal, no obstante su gran influencia sobre el precio de coste, siendo también complejos los problemas planteados por la aplicación de jornales, dietas y primas de producción y consumo complementarias de aquéllos. Únicamente en lo que se refiere a la orientación y selección profesional de conductores, se encontrará el camino trillado (2).

El *servicio comercial* de la Sociedad no tendrá otra misión que la de vender el mayor número de unidades, de las que esté en condiciones para producir, al mayor precio posible, dentro siempre de las normas de la concesión.

(1) Véase *Estudio sobre costes de transportes*. Publicación del Consejo Directivo de Transportes por Carretera.

(2) Véanse los trabajos del Instituto Psicotécnico y de la Escuela de Automovilismo del Ejército.

El Estado, para permitir esta relativa libertad comercial, debería fijar únicamente los límites máximo y mínimo de las tarifas básicas.

Aun quedan muchos servicios por citar y organizar, como son: Los de *intervención, contabilidad, estadística, archivo, publicidad, construcciones, servicios sociales y jurídicos, personal sanitario*, etc., etc., además del de *inspección* o control de todos los servicios que deben depender directamente de la Dirección.

Obsérvese, además, la grave dificultad que entraña el que todo este dispositivo haya de ponerse en marcha simultáneamente, en oposición al progresivo y natural desarrollo de cualquier explotación industrial, y que no es posible admitir errores en su organización, dada la importancia de los gastos por unidad de tráfico y la rápida depreciación del material móvil; errores que, trascenderían al rendimiento fiscal y a la economía de la Nación.

Del esquema anterior de organización y desenvolvimiento de una gran Sociedad, claramente se deduce que su estructura excede, con mucho, las dimensiones óptimas de una explotación racional, por lo que, lejos de mejorar las condiciones económicas de las explotaciones individuales, más bien tiende a un aumento del precio de coste, con la subsiguiente elevación de tarifas, a causa de tener que soportar los elevados gastos generales que, en evitación de despilfarros, supone su organización interior.

Estas dimensiones, sin embargo, no son suficientes para el logro de todas las economías externas apuntadas anteriormente, ya que su consecución rebasa el ámbito de las Sociedades, exigiendo su agrupación en una nueva entidad aun más amplia.

Medidas que conviene estudiar para facilitar la aplicación de la Ley.

Para facilitar la resolución del problema financiero y del de la organización industrial, convendría estudiar la conveniencia de adoptar las siguientes medidas, de las cuales juzgamos imprescindibles las dos primeras.

1.^a Crear una Compañía de Crédito que relacionase el mercado de capitales con las nuevas Sociedades concesionarias.

2.^a Autorizar a las grandes entidades para encomendar la ejecución de los servicios que se les adjudiquen a las pequeñas empresas de carácter individual.

3.^a Crear, como filial de aquella Compañía de Crédito, una nueva entidad intervenida por el Estado, encargada de centralizar adquisiciones, distribuciones y reparaciones del material unificado, seguros y otros servicios generales de interés a todas las Sociedades.

La Compañía de Crédito facilitaría la creación y desenvolvimiento de entidades concesionarias, tomando sus acciones y proporcionándolas créditos a largo plazo con garantía de sus concesiones e instalaciones, cubriéndose de estos préstamos emitiendo obligaciones amortizables.

Su zona de actividad debiera extenderse a la mayoría de las entidades concesionarias con objeto de difundir el riesgo. Con su creación se obtendrían varias ventajas:

1.^a Aumentar la posibilidad de encontrar capitales, ofreciendo seguridades al obligacionista.

2.^a Impulsar la creación de entidades concesionarias, bien espontáneamente o por iniciativa de los pequeños transportistas, con la certeza de poder disponer de créditos a largo plazo, en cualquier momento y en condiciones normales; créditos imprescindibles al iniciar las explotaciones, tanto para la ampliación y sustitución del material, hoy casi inservible, como para las instalaciones fijas, organización y capital circulante.

El Estado, desde el punto de vista de las Redes ferroviarias, sería el primer interesado en la existencia de dicha Compañía.

Su creación, seguramente habría de ser impulsada por el Estado, dado el volumen de sus operaciones, convirtiéndola en una Banca privilegiada, por motivos semejantes a los que dieron lugar a la creación de un Banco especializado en el crédito territorial hipotecario.

Por lo que se refiere a la segunda medida a adoptar, se podrían establecer las siguientes bases:

a) Los servicios se prestarían bajo la exclusiva responsabilidad de las entidades concesionarias, que serán las únicas que mantengan relación con el Estado, encargándose de la recaudación y pago de impuestos y cánones.

b) Las relaciones entre concesionarios y pequeñas empresas explotadoras se establecerán mediante contrato, por plazo no superior a la vida probable del material, que será propiedad de los explotadores; el cumplimiento de aquél se garantizará con fianzas. El Estado intervendría estos contratos de subarriendo (?), pudiendo anularlos, con pérdida de fianza, por infracción de las cláusulas de la concesión, con la obligación, para la entidad concesionaria, de hacerse cargo del material, previo pago de su valor residual.

c) Los explotadores embolsarán todos los productos de la explotación, corriendo con los gastos que ella origine, incluso la conservación del material, abonando a la entidad concesionaria una tasa por vehículo-Km. (cuentakilómetros especiales, precintados), en la que irán incluidos impuestos, cánones, seguros y prestación de servicios generales.

Los explotadores tendrán participación en los be-

neficios de la entidad concesionaria en proporción a las tasas abonadas anualmente.

d) Las referidas entidades establecerán estaciones, almacenes, talleres, servicios generales de toda clase, facilitando la prestación de estos servicios a los pequeños explotadores; de unos, previo pago, y considerando que el coste de otros va incluido en la tasa kilométrica. También les suministrará el material móvil, dándoles facilidades para su pago.

En cuanto a la tercera medida a adoptar, la Sociedad filial tampoco tiene, seguramente, otro medio de surgir que la iniciativa del Estado, ya que puede ser el origen de una indispensable industria Nacional y que afecta a buena parte de las actividades del comercio, producción y reparación de automóviles. Su creación es la base de todas las economías externas ya repetidas.

De esta forma, coordinando estrechamente todos los factores que intervienen en la producción del

transporte (capital, banca, concesionarios, industrias del material móvil y realizadores, más bien que obreros, del transporte), limitando su labor a aquella para que cada uno es más apto, se podrá iniciar la marcha para la total resolución del problema.

El camino, es largo; los problemas, extensos y complejos, interviniendo en su resolución factores políticos, económicos, técnicos y sociales.

Sirva esta nuestra modestísima aportación, al menos, para incitar a nuestros compañeros al esclarecimiento del problema, abriendo camino, con sus estudios, a nuevas posibles soluciones, seguramente más sencillas. Desgraciadamente, ni aquéllos ni éstas abundan, quizá por referirse a problemas modernos y agobiantes, que no han dado lugar a los minuciosos estudios que fuera de desear; y si así no fuera, siempre serían bien recibidas sus documentadas aportaciones por aquello de que "más vale que sobre pan... que no que falte vino".

