

El tránsito de productos marroquies por España

Tomás García Azcarate*

Hace muchos años que el Reino de Marruecos lleva planteado —en el marco de las negociaciones pesqueras con España la reivindicación del libre

tránsito de sus productos horto-frutícolas por la Península. En efecto, mientras España exporta, por ejemplo, por vía terrestre el 98% de su producción de cítricos (Ver cuadro n.º 1), aquél país debe recurrir a la vía marítima.

El profesor Camilleri ya señalaba, en 1972, que “las ventajas que puede tener el envío terrestre son varias, entre ellas:

— Acortar el tiempo de transporte, llegando el producto en mejores condiciones.

— Los envíos por vía marítima, según la opinión de los exportadores, empeoran la calidad de la fruta aunque esté tratada para su conservación.

— Por vía terrestre, al ser más corto el período de transporte, permite en ciertos envíos que no tenga que darse un tratamiento contra la podredumbre.

— Por vía terrestre, por otra parte, aún recibiendo el fruto un tratamiento para su conservación, facilita un período de tiempo para su venta mayor que

CUADRO N.º 1:

EVOLUCION DEL MEDIO DE TRANSPORTE DE LOS CITRICOS ESPAÑOLES (%)

Medio de transporte	1965/66	1969/70	1975/76	1980/81
Carretera	25,2	33,5	50,6	55,7
Ferrocarril	44,0	55,6	47,1	42,3
Total vía terrestre	69,2	89,1	97,7	98,0
Total vía marítima	30,8	10,1	2,3	2,0

cuando se remite por vía marítima, pues parte del período en que se conserva el producto libre de podredumbre se emplea en el transporte marítimo. El vendedor puede resistir mejor una acumulación de oferta, cuando ésta se conserva más días en su poder. Si a ello se une, como antes indicábamos, que por vía marítima, pese a estar tratado el fruto, por razones no bien conocidas, llega en peores condiciones, es la razón por la que los países exportadores prefieren los envíos por vía terrestre.

— Otra razón de mucho peso es que los envíos terrestres permiten distribuir la mercancía en ruta o los mercados menos abastecidos que tienen mejores cotizaciones, con ello se puede evitar la aplicación de las penalizaciones previstas en los Reglamentos de la CEE.

— Los envíos por vía terrestre permiten precisar los programas de suministro a los centros consumidores" (Camilleri-1972)

Marruecos estuvo a punto de conseguir sus propósitos en dos ocasiones. Cuando fué Ministro de Agricultura, Allende y García Baxter aceptó, en las negociaciones con el Reino alauíta, el libre tránsito por la Península de sus productos horto-frutícolas. Por primera vez, un ministro de Franco fue interpelado por los Procuradores en Cortes, impidiéndose que el acuerdo fuera confirmado; más recientemente, en 1979, el entonces Ministro de Transportes, Sánchez Terán, comprometió su firma en un acuerdo parecido, siendo desautorizado, al día siguiente, por el Consejo de Ministros. En Septiembre de 1980, tras la incorporación de la Pesca a las competencias del Ministerio de Agricultura, se inició, de nuevo, la ne-

gociación sin que se hiciera mención oficial al tránsito; aparece, en cambio, un crédito del Fondo de Ayuda al Desarrollo (FAD), encaminado a mejorar la estructura portuaria del país (200 millones), y a la adquisición de bienes de equipo en nuestro país (470 millones). En el texto del Convenio Hispano-Marroquí actualmente vigente, no existe referencia expresa a este asunto, aunque no acontece lo mismo en una carta adicional, lo que indica que esta reivindicación sigue planteada en la mesa de negociación.

En nuestra opinión, este tránsito no será demasiado problemático para la producción cítrica —salvo, quizás, la naranja tardía de reciente expansión en Andalucía—, dada la especialización temporal existente; la buena calidad y prestigio de nuestros agrios y las limitadas posibilidades de nuevas plantaciones. En cambio, el problema cobra mayor dimensión en el sector hortícola, donde un desarrollo del potencial productivo de este país africano puede anular o dificultar posibilidades de producción y exportación españolas. En este caso, deberíamos utilizar la misma política de protección de nuestros horticultores que Francia ha seguido con los suyos, es decir, disponer de un "mercado testigo" —o de varios— muy sensibles al exceso de oferta, localizados en zonas productoras o donde afluyen sin problemas nuestras producciones, tal y como acontece hoy en Perpiñán.

EL PERIODO TRANSITORIO

Sin embargo debe tenerse en cuenta las características "pecu-

liares" del período transitorio en este capítulo de la negociación España-CEE.

El desarme arancelario se producirá desde el primer año, en diez años pero en 11 etapas, de manera similar al mecanismo adoptado en el caso de los productos industriales:

— a los 2 meses	10%
— al año	10%
— a los 2 años	10%
— a los 3 años	10%
— a los 4 años	25%
— a los 5 años	15%
— a los 6, 7, 8, 9 y 10	4%

De esta forma, a los 4 años España habrá alcanzado el tratamiento arancelario de país actualmente más favorecido (Marruecos). Durante este primer período, se mantiene el actual sistema de precio de referencia aunque con una reducción de las tasas compensatorias. En los 6 años restantes se implanta un mecanismo complementario de los intercambios mediante un precio de entrada.

En este contexto, no debe administrarse el libre tránsito de productos marroquíes por la Península antes de la desaparición de las barreras arancelarias y la plena vigencia, en nuestro país, de la organización común de mercados.