

# LA PROSPERIDAD DE LOS FERROVIARIOS ESTA INTIMAMENTE RELACIONADA CON LA PROSPERIDAD DE LOS FERROCARRILES

Se han superado las previsiones del Plan Decenal de Modernización Mejoras salariales a partir del próximo enero

## Declaraciones del director general de RENFE

El director general de RENFE, don Carlos Roa, ha hecho las siguientes declaraciones en exclusiva, con destino al presente número extraordinario de VIA LIBRE:

— Señor director general, ¿qué importancia tienen los transportes en el desarrollo económico?

— Los transportes constituyen «una fuerza estructurante de la actividad económica», la cual se distribuye con arreglo a las condiciones más favorables. La incapacidad total o parcial de los transportes puede producir distorsiones graves, profundas y permanentes en el desarrollo de los pueblos.

Los transportes determinan el área económica; si no se realizan en condiciones económicamente estimulantes, los transportes no se desarrollan, ni con ellos el área económica, y como consecuencia los impulsos de desarrollo se extinguen en forma relativamente rápida. De ahí la necesidad de que el sistema sea lo más eficaz posible y de que se eliminen todas las cargas que no le son propias.

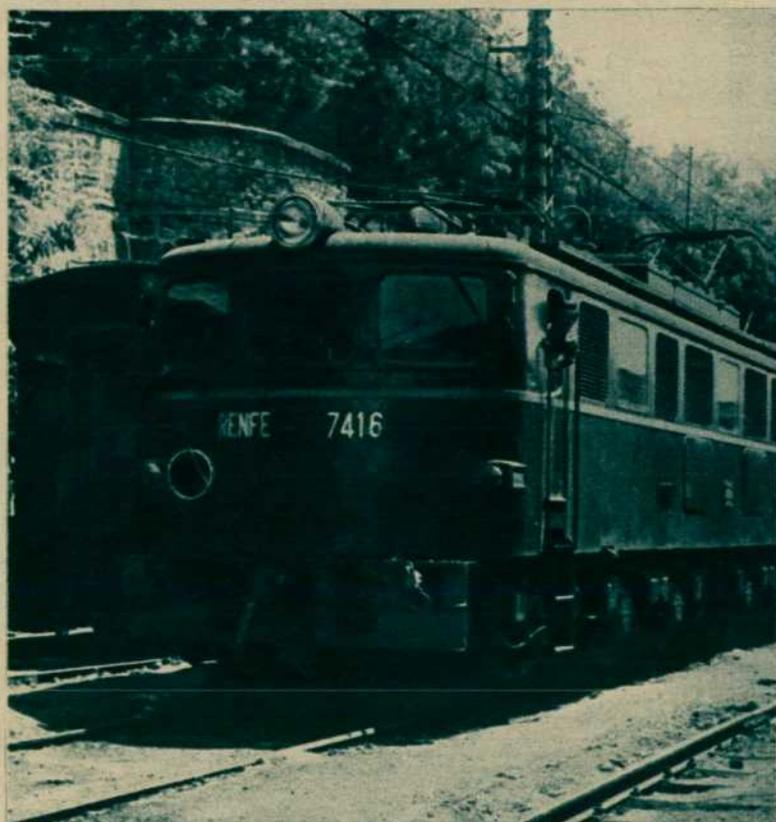
En resumen, no se puede pensar en un desarrollo económicamente permanente sin disponer de unos transportes de alta calidad, en volumen suficiente y descargados de las obligaciones que no les corresponden.

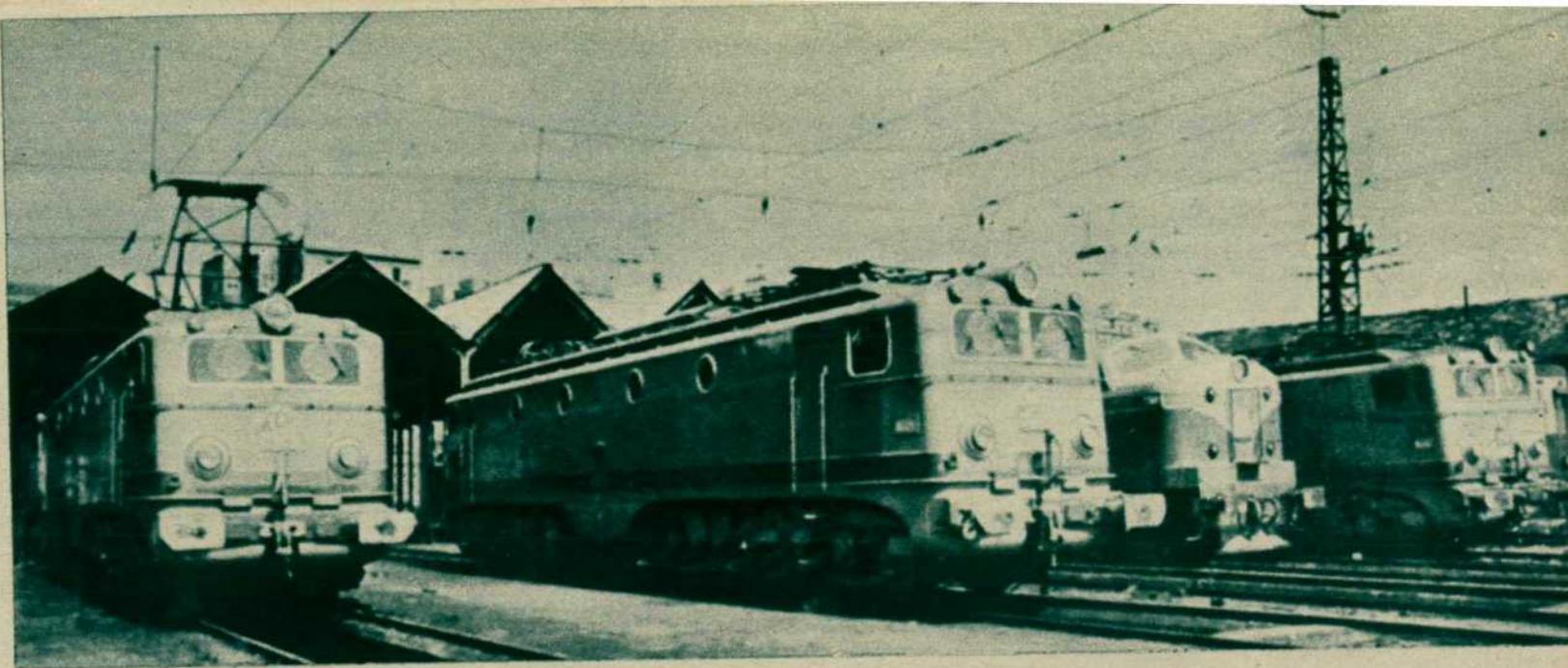
— ¿Problemas fundamentales de los ferrocarriles en todo el mundo?

— Voy a enumerarlos del modo más sucinto posible, a saber:

1.º Liquidación de la herencia del pasado. Más de cien años de explotaciones ferroviarias, la primera parte de ellos prácticamente en régimen de monopolio, han impreso en los ferrocarriles una huella difícil de eliminar. La mayor parte de las administraciones ferroviarias del mundo se debaten por superar todas o algunas de las siguientes cuestiones: técnicas comerciales rebasadas por la competencia, medios técnicos anticuados de baja calidad o antieconómicos, cargas legales, fiscales, económicas y sociales más graves o más rígidas que las que tienen otros medios de transporte más jóvenes.

2.º Adaptación a un progreso técnico extraordinariamente rápido. El progreso técnico exige unos métodos de trabajo en que se utilicen al máximo los medios de que se vaya disponiendo en cada momento. Hoy pueden observarse dos niveles de progreso técnico, a saber: generalización de técnicas ya normalizadas (dieselización o electrificación de la tracción, nuevas técnicas de vía, señalización, mando a distancia y centralización) y estudio de técnicas en desarrollo (enganche automático, cibernética, técnicas de grandes velocidades y técnicas modernas de coordinación).





**3.º** Aplicación de fórmulas de transición. Entre un pasado que resulta para muchas administraciones una enorme carga y un futuro que supone una transformación radical y grandes inversiones, es necesario resolver infinidad de problemas, muchos de los cuales pueden agruparse en los tres órdenes siguientes:

- a) Ordenación de valores (económicos y sociales) para determinar las etapas en que han de resolverse los problemas planteados.
- b) Problemas de contracción, y
- c) Necesidad de utilizar mejor la capacidad disponible y de obtener una calidad de transporte de superior nivel.

—¿Su visión sobre el futuro del ferrocarril es optimista o pesimista?

— El futuro del ferrocarril, desde el punto de vista técnico, es plenamente optimista; pero su existencia real dependerá de las posibilidades que encuentre tanto para liquidar una pesada herencia del pasado no imputable a su propia naturaleza, como de las posibilidades que tenga para encontrar recursos con que perfeccionarse y amoldarse a las necesidades futuras.

— Acaba de exponer usted los problemas comunes a todos los ferrocarriles. Es de suponer que RENFE no constituirá excepción; pero ¿tiene, además, problemas propios?

— Sin que el orden de exposición suponga prelación alguna, he de aludir en primer término a la gestión y al personal directivo. Es necesario administrar la calidad directiva tradicional, siempre menor que la necesidad en un momento de profunda transformación; es necesario tomar medidas para garantizar su continuidad, etc., etc.

Para tener una idea del incremento de trabajo que se ha producido al nivel de personal directivo desde agosto de 1962, basta señalar las siguientes tareas:

Estudio y desarrollo de los Planes de modernización con un presupuesto decenal de 62.000 millones de pesetas. Planificación que se traduce en proyectos, control y certificación de obras y adquisiciones, liquidaciones, etc.

Cambio de los métodos de trabajo: transformación

y racionalización de la tracción; redacción y revisión de la mayoría de las especificaciones técnicas; formación del personal y establecimiento de la formación programada; estudio de plantillas; nuevas técnicas de conservación de vía y trabajos en talleres; nuevos métodos de gestión comercial, etc.

Desaparición de la División Inspectoría y paso a RENFE de la responsabilidad de la inspección general.

Progresiva tecnificación de todas las actividades; mejora de las técnicas administrativas: previsión y control del gasto, nuevas técnicas de contabilidad y estadística; intervención de cuentas; control de trámites administrativos; racionalización de expedientes.

Cálculo de aplicación en un futuro ya próximo de técnicas avanzadas de cibernética, etc.

— ¿Los directivos suponen un porcentaje importante respecto a la totalidad del personal?

— Para un total de 107.553 agentes, el número de los situados a nivel directivo, o sea al margen de la Reglamentación, es de 551. Este porcentaje de personal directivo es el más bajo de Europa.

— Por lo que usted contestó a una de las anteriores preguntas, queda bien entendido que RENFE desarrolla programas para la formación del personal directivo. ¿Y en cuanto al resto de los agentes?

— El concepto de formación comprende la formación propiamente dicha, la transformación, la capacitación y el perfeccionamiento del personal. En este aspecto RENFE viene desarrollando una labor tan amplia y compleja como ambiciosa, cuyas metas inmediatas residen en un mejoramiento de los conocimientos técnicos de sus agentes y, de modo singular, en la promoción de los más jóvenes hacia puestos de mayor importancia y responsabilidad. Para que usted tenga una idea de lo que se viene haciendo en el campo de la formación le indicaré que en los tres últimos años la transformación del personal de conducción afectó a 1.477 agentes, y la del personal de talleres, a 426. Fueron 1.334 los agentes de movimiento que pasaron por los cursos de capacitación y perfeccionamiento. El personal en formación en el mismo período de tiempo as-

## DECLARACIONES DEL DIRECTOR GENERAL

cendió a 2.327 hombres, y hoy, precisamente hoy, la existencia de personal en formación supone 740 aprendices y 1.564 prácticos.

Para el propio período hemos formado 3.078 mandos intermedios. Sume usted a esto, sin distinción de niveles, los cursos de formación en el extranjero, desde la Facultad de Ciencias de París hasta Berna, Munich, Brujas, Londres, etc.; los viajes informativos; los coloquios de los jefes de División, y tendrá una idea aproximada de la actividad de RENFE para promocionar a su personal, mantenerlo al día en el conocimiento de oficios y técnicas y favorecer el desplazamiento de los inferiores hacia grados y escalas superiores.

— ¿Qué puede usted decir a los lectores de VIA LIBRE sobre problemas de conservación, concretamente conservación de vía y conservación del material tractor y móvil?

— Los estudios realizados y la comparación hecha en los países más avanzados han puesto de manifiesto que la técnica tradicional de conservación y mantenimiento de vía es inadecuada. Por ello se ha puesto a punto un método de mantenimiento moderno en la Sección 35 de la 3.ª Zona; se han preparado técnicos especialistas de todos los niveles utilizando la experiencia extranjera y la sección base de partida; se ha extendido el método a una Sección de cada Zona para, desde ellas, irradiar la transformación a todas las restantes. La recuperación de la vía es la base de la recuperación ferroviaria. El año 1967 será decisivo en este aspecto.

La conservación de los vagones estará apoyada en los cinco talleres especializados cuyas máquinas herramientas y ciclo de trabajo han sufrido una modificación profunda. Los efectos de estos talleres y el desguace de todo el material anticuado y peligroso han empezado a sentirse.

La conservación del material tractor tendrá como punto de apoyo el taller de Villaverde, donde se iniciarán los trabajos en el último trimestre de 1967; los depósitos de Sevilla, Granada, Valencia y Orense, etc., serán un complemento moderno y eficaz. En general, todos los centros de trabajo de mantenimiento y reparación del material tractor y móvil se colocarán al nivel adecuado o serán suprimidos con arreglo a un plan detallado, aprobado por el Consejo de Administración, y que pronto se hará público en su conjunto.

— ¿Hay posibilidades inmediatas para incrementar la explotación de RENFE?

— Sí; muchas y muy grandes, y todos tenemos la obligación de favorecerlas. La explotación será progresivamente perfeccionada con las medidas en marcha: puestos de mando modernos, mejora de comunicaciones, nuevas técnicas de confección de itinerarios y distribución de material, nuevo plan de mercancías con establecimiento de trenes directos, lotificación, supresión de estaciones de clasificación y modernización de las que han de quedar.

— Esa labor tiene dos vertientes: la de los viajeros y la de las mercancías. ¿Qué modificaciones

sustanciales prevé RENFE en el servicio de viajeros?

— He aquí las de mayor importancia:

- \* Supresión de trenes de baja calidad. Se están suprimiendo unos 20 trenes mensuales, y otros serán sustituidos por material moderno a medida que se vayan incorporando a nuestros parques.
- \* Incremento de la utilización del material moderno: trenes TER, coches 8000, ferrobuses y unidades eléctricas.
- \* Ampliación de los métodos de información y comunicación con el público.
- \* Simplificación de las tarifas y progresiva utilización de máquinas de billetes modernas para disminuir colas.
- \* Mejora de la conservación, adecentamiento y limpieza de los coches, empezando por los trenes preferentes (que son los que tienen suplemento tarifario).

Hemos de tener en cuenta que a medida que aumentan los niveles económicos, culturales, etc., de un país las exigencias en cuanto a calidad de los servicios crecen más rápidamente.

El próximo año se iniciará una campaña de estímulo de las atenciones al público, empezando por la cortesía: estamos convencidos de que la primera condición del ferroviario es ser cortés.

— Y en el transporte de mercancías ¿qué proyectos tiene RENFE?

— Entre los numerosos problemas para el transporte de mercancías y que están siendo desarrollados en el Plan de Mercancías merecen destacarse dos cuestiones básicas que si no son resueltas pondrán en riesgo el tráfico de mercancías ferroviario, que es donde el ferrocarril ha de poner todas sus esperanzas; estos dos problemas son el acortamiento del plazo de transporte y la regularidad con que se cumple este plazo. Es cierto que se ha reducido el tiempo de transporte y que el número de expediciones dentro del plazo legal es muy grande, pero también es cierto que lo que interesa no es el plazo legal, sino el de nuestro mercado, es decir, un término ampliamente más reducido que el de la competencia. A la resolución de este problema van encaminados los trenes directos que pueden colocar cualquier relación dentro del territorio español en



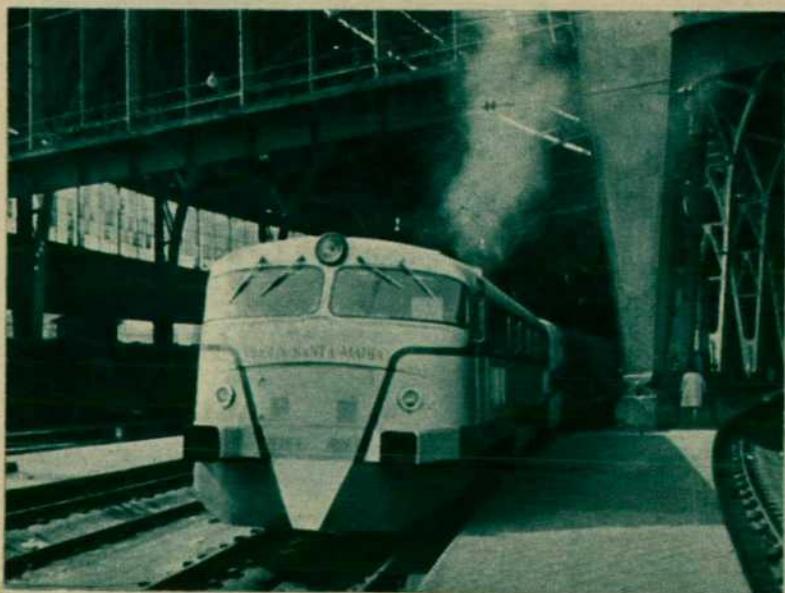
un máximo de tres días de domicilio del expedidor a domicilio de receptor. La irregularidad en el servicio está íntimamente relacionada con la disciplina en el cumplimiento de las normas, en el movimiento de vagones y en las incidencias debidas a averías y a accidentes. La modernización de los métodos de movimiento y la labor de conservación nos induce a ser optimistas para un futuro muy inmediato.

—¿Le parece oportuno hablar de los salarios?

—Naturalmente. Esta es una de nuestras grandes preocupaciones, y voy a exponerla con la mayor claridad posible. Ha de entenderse en primer término que los medios económicos de que dispone RENFE para atender a sus necesidades de explotación proceden por modo exclusivo de sus ingresos propios y de la subvención del Estado para atender a sus déficits de explotación. Unos y otros han sido estudiados por RENFE y aprobados por el Gobierno y por las Cortes con motivo del P. D. M. y de los presupuestos anuales. Cuando algún año, como en 1964, los resultados fueron mejores que la previsión del Plan, a gestión de la RENFE el Gobierno aceptó que el margen obtenido pasara a incorporar con carácter permanente la partida de salarios. Los resultados de los gastos originados por el personal desde 1961 figuran en este cuadro que le entrego a usted, por si les interesa publicarlo en VIA LIBRE:

Año	Percepciones personal (haber, primas, horas extraordinarias, dietas, etc.) (Miles de millones)	Cargas sociales (Miles de millones)	TOTAL (Miles de millones)
1961	4,6	0,7	5,3
1962	5,9	0,8	6,7
1963	7,1	0,9	8,0
1964	7,4	1,3	8,7
1965	8,1	1,4	9,5

Estas cifras en continuo crecimiento — agrega el señor Roa — son tanto más destacables cuanto que la plantilla de personal registra una disminución continua desde 126.467 agentes en 1961 hasta 107.552 el 31 de agosto del presente año. Merece subrayarse que la aportación de mil quinientos millones de pesetas por el Gobierno en 1962 ha sido ampliamente superada



por el Plan Decenal de Modernización. La reducción de las plantillas en 18.000 hombres, con una economía real de setecientos veinte millones de pesetas, ha sido incorporada con creces a los gastos de personal. En otras palabras, la mayor productividad y eficacia de RENFE ha ido en primer término a mejorar la situación de los trabajadores, todos los cuales perciben haberes por encima del salario mínimo recientemente decretado, de suerte que éste sólo les afecta en materia de horas extraordinarias, dietas y derechos pasivos.

—¿Qué circunstancias han diferido en los últimos meses la norma de hacer partícipes a los trabajadores de los mejores resultados en la explotación de RENFE?

— Los aumentos en los gastos de explotación por las subidas de precios de algunos de sus componentes y la conocida desviación de algunos tráficos por la puesta en servicio de los oleoductos y la desviación de otros por las crisis en las actividades primarias como el mineral de hierro y el carbón, produjeron una disminución en las posibilidades de RENFE que absorbieron los incrementos de otros tráficos como el de viajeros y las economías hechas en alguno de los sectores de consumo, principalmente en el de energía.

—Concretamente, ¿el año nuevo traerá alguna buena nueva para los agentes de RENFE?

— Sin perjuicio de cuanto dije anteriormente, la Red, en el ámbito de su política salarial interna encaminada a favorecer al máximo posible el standard económico de sus colaboradores, mantiene la orientación y los propósitos ya dados a conocer a los representantes del

## DECLARACIONES DEL DIRECTOR GENERAL

*Jurado de Empresa por el presidente del Consejo de Administración, es decir, conceder a partir de 1 de enero de 1967 unas mejoras salariales basadas en la puesta en práctica de las medidas previstas para conseguir el aumento de ingresos y la disminución de gastos que han de proporcionar el margen necesario para sufragar estas ventajas sin alterar las previsiones del Plan de Modernización. Esta mejora no ha de estimarse como una consecuencia obligada del salario mínimo, sino que obedece a una decisión exclusiva de la Empresa como expresión del espíritu antes mencionado.*

- Es evidente que la modernización de una gran Empresa supone una modificación de la plantilla de personal. En el caso preciso de RENFE, ¿quiere enumerar, a título informativo, las circunstancias determinantes de esa reforma?

*- La disminución de necesidades de puestos de trabajo se debe a que se ha partido de un exceso inicial de personal, o sea de una situación de paro encubierto relativamente importante y, además, a las siguientes causas:*

*Aportación de medios técnicos más eficaces (tracción por dieselización, electrificación de Avila-León, reconstrucción de Talleres de reparación de vagones, nuevos Depósitos de Diesel, máquinas herramientas, grúas y máquinas de manutención, etcétera; etcétera).*

*Iniciación de nuevos métodos (racionalización de la tracción y del empleo de máquinas de maniobras, conservación metódica de la vía, unificación de velocidades en el transporte de mercancías y de detalle, empleo de ordenadores, normalización de la contabilidad, etc.).*

*Supresión de trenes de baja calidad, cierre de estaciones sin tráfico, eliminación de centros de trabajo antieconómicos.*

- De todo ello se deduce la conveniencia de coordinar las plantillas y las necesidades...

*- Es indispensable que el sistema de transportes sea lo más eficaz posible y no tenga más cargas ni obligaciones que aquellas que le son propias. Mantener situaciones de cargas excesivas sobre el transporte es algo más grave que dificultar la vida de una Empresa, es comprometer el área económica de todas las empresas y poner en riesgo el desarrollo económico. Por otra parte, si el personal en paro encubierto se sostuviera a expensas del personal activo, éste resultaría sobrecargado con una obligación que no le es propia, sino de la comunidad, y, además, se frustrarían los deseados niveles de remuneración.*

*Los medios de transporte en concurrencia más directa con el ferrocarril, como son la carretera y la aviación, por tratarse de actividades recientes y carecer de las citadas cargas, dan lugar a una competencia de precios a la que no puede hacerse frente más que armonizando todos los factores económicos de la Empresa.*

- ¿Cómo podrá alcanzarse esa armonización al amparo de soluciones posibles, humanas y justas?

*- Las notables reducciones de personal que se han conseguido desde que se inició la política de adecuar el número de agentes a las verdaderas necesidades, lo han sido esencialmente, y aparte la natural disminución biológica, estimulando las jubilaciones voluntarias y facilitando asimismo las excedencias del mismo carácter de una forma indiscriminada, es decir, sin atender a la situación general y total de la plantilla y a sus aspectos locales ni con referencia a categorías determinadas.*

*En los próximos meses se comunicarán las medidas y beneficios que se ofrecerán a los agentes de las categorías y centros de trabajo a que afecta la modificación de la plantilla, si bien dada la generosidad en que se han querido inspirar estos ofrecimientos habrá de esperarse a la aprobación de las mismas por los organismos competentes, incluido el conocimiento del Jurado de Empresa.*

Al terminar la entrevista, el director general de RENFE la resume en las siguientes palabras:

**- TODOS HEMOS DE TENER PRESENTE QUE LA PROSPERIDAD DE LOS FERROVIARIOS ESTA INTIMAMENTE RELACIONADA CON LA PROSPERIDAD DE LOS FERROCARRILES.**

