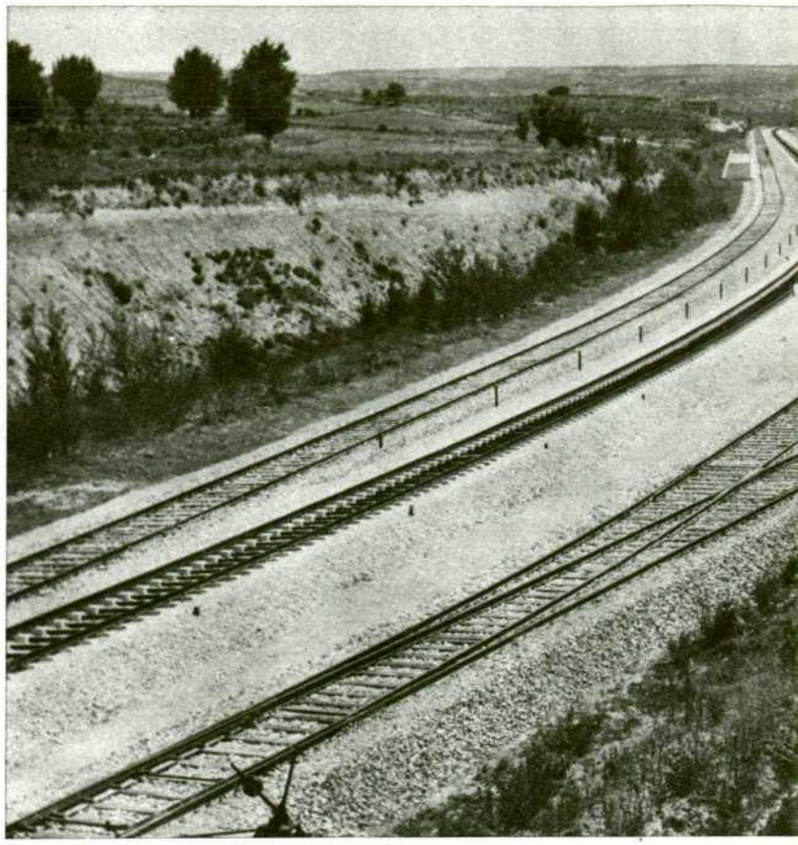
LA MODERNIZACION DEL FERROCARRIL, INTEGRADA EN LOS PLANES DE DESARROLLO



Por reciente disposición legal que regula además las medidas financieras relacionadas con la aportación del Estado

● El Plan de Modernización de RENFE es siempre noticia, y no sólo en estas páginas, sino en todos los medios de información. Ahora lo es todavía en mayor grado, por la reciente aprobación de la Ley sobre «revisión y adecuación al ámbito temporal de los planes de desarrollo del Plan de Modernización de RENFE y medidas financieras relacionadas con la aportación del Estado». Ley que, tras su aprobación por unanimidad en el pleno de las Cortes del 30 de noviembre, ha sido promulgada con fecha 2 de diciembre pasado, y se ha publicado recientemente en el «Boletín Oficial».

LA justificación de esta nueva Ley es muy clara. Un Plan de Modernización como el de RENFE, previsto para ser desarrollado a lo largo de diez años, sobre el supuesto básico de una estabilidad económica, con precios constantes durante el decenio, tiene que ser forzosamente sometido a sucesivas y oportunas actualizaciones a medida que tal supuesto básico se va modificando. Por otra parte, también parece lógico que el Estado, que ha de hacer frente a los déficits anuales de explotación, intereses y amortización de créditos, prefiera regular sus aportaciones, incorporándolas y encajándolas en sus presupuestos y en los Planes de Desarrollo Económico y Social.

No son menos claros los efectos que la Ley debe producir sobre la modernización de nuestro ferrocarril. Supone, de entrada, un voto de renovada confianza en la capacidad del ferrocarril para estar a la altura de nuestro tiempo. Y, a la vez, una exigencia de conseguir el nivel de eficacia capaz de posibilitar e impulsar el desarrollo del país. La oportunidad de la Ley que comentamos radica, de modo muy primordial, en que facilita el cumplimiento de los mutuos compromisos –del Estado y de RENFE– para conseguir tan ambiciosos y necesarios objetivos.

UN ENFOQUE REALISTA

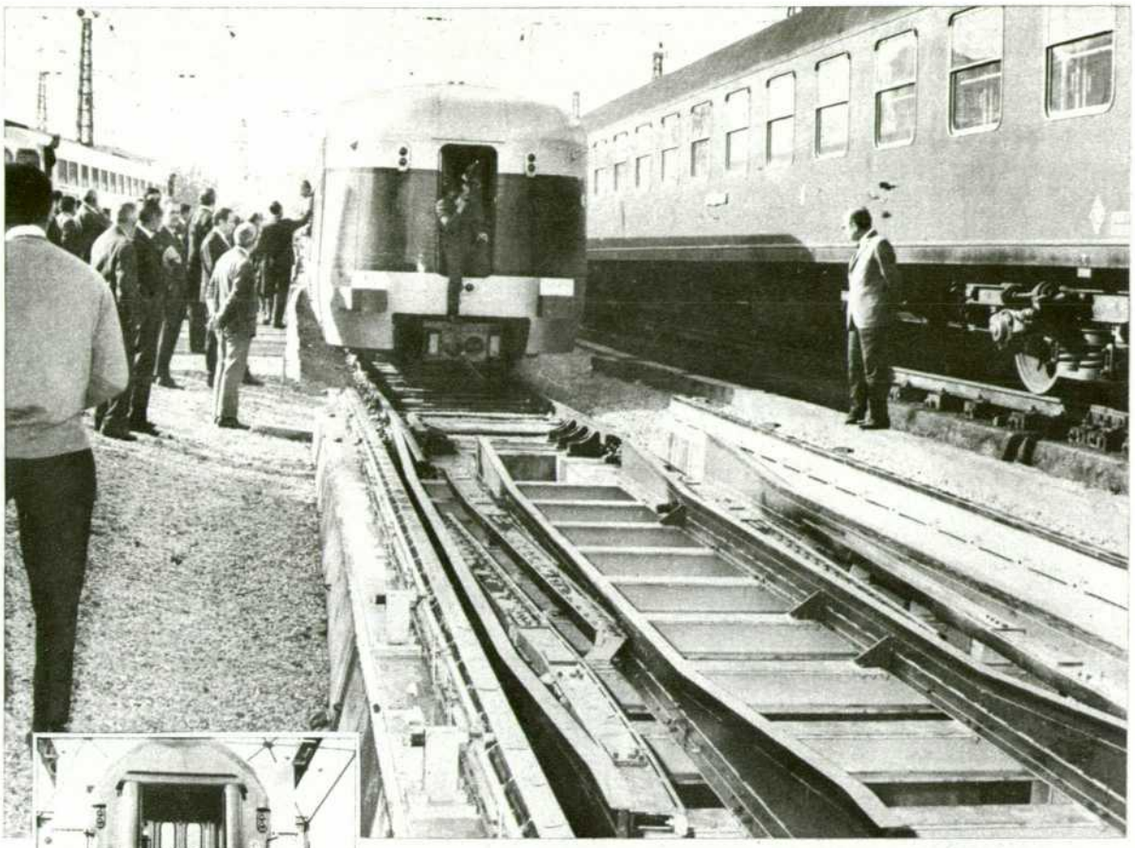
El Derecho viene siempre a organizar la realidad, y debe, por tanto, partir de ella. Otra cosa comprometería su eficacia y su validez. Así, la presente Ley parte de un enfoque realista. Transcurridos seis años desde que, en 1964, se iniciara el Plan de Modernización, se han logrado importantes mejoras. La elevación, en alto grado, de la calidad del servicio es evidente. Sin embargo, los resultados financieros no han seguido la evolución prevista.

Ya en 1967 se vio clara la necesidad de actualización permanente de las previsiones. Con posterioridad han surgido dificultades para ir coordinando la modernización de RENFE con el sistema presupuestario estatal, por lo que a los medios financieros se refiere. De una parte, la modernización era y es cada día más necesaria y urgente. De otra, dicha modernización exigía ya retoques en la organización de los medios necesarios. He aquí la finalidad de la presente Ley que, al encontrarse con una realidad tan importante como la existencia de los Planes de Desarrollo, se ocupa de integrar en ellos la modernización del ferrocarril. Como insiste, asimismo, en la conveniencia de introducir en RENFE las técnicas de gestión más actuales y contrastadas en el mundo de la actividad empresarial.

LA LEY, EN SINTESIS

No es necesario un análisis detallado de la media docena de artículos que componen la parte dispositiva de la Ley. Basta señalar, al hilo de un breve comentario, su trascendencia. Los Planes de Modernización de RENFE –nos permitimos anotar la precisión de la Ley, al decir «Planes» y no «Plan», lo que tiene un evidente significado– se ajustarán en su duración temporal a los Planes de Desarrollo. Antes del 31 de marzo próximo, RENFE ha de presentar una revisión de su Plan con temporalidad ya adecuada a la mencionada exigencia.

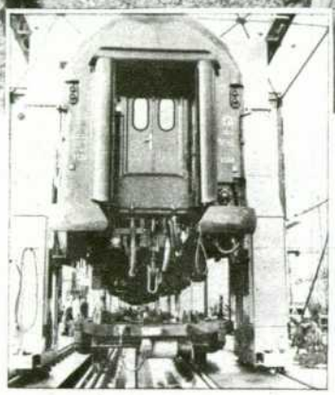
El engranaje de la actividad financiera de RENFE con la del Estado se verificará a través del mecanismo presupuestario. El presupuesto de explotación será, en adelante, bianual, para coincidir en su duración con los Presupuestos Generales del Estado, en



los que figurarán los créditos precisos para cubrir los resultados deficitarios correspondientes. Ello supone un procedimiento ágil y operativo para la puesta en disposición de los recursos financieros necesarios. En cuanto a los resultados de años anteriores, pendientes de regularización, una liquidación adicional comprenderá el importe de los déficit no abonados a RENFE, cancelando, a su vez, los anticipos de Tesorería, acordados en Consejo de Ministros, que se encuentren pendientes. Para el ejercicio de 1971, la propia Ley concede el correspondiente suplemento de crédito, por no encontrarse previsto en los Presupuestos Generales del Estado 1970/71.

ATENCIONES SOCIALES

La Mutualidad Nacional de la Seguridad Social de los Trabajadores Ferroviarios, indudable conquista en el ámbito de los objetivos sociales, es objeto también de atención por parte de la Ley que comentamos, que



establece la regularización de sus resultados financieros de años anteriores, que, hasta ahora, venían a incidir sobre RENFE. Al facilitar así el saneamiento financiero de la Mutualidad, se perfecciona su funcionamiento. En la línea, por tanto, de consolidar los perfiles sociales, derivados del principio indudable de que el desarrollo y, en este caso, la modernización se hacen para el hombre y desde el hombre se justifican.

MAS GARANTIAS PARA EL FUTURO

Si hubiera que definir, en pocas palabras y sin tecnicismos, el alcance general de esta Ley, bastaría con decir de ella que proporciona más garantías para el futuro. El gigantesco avance técnico logrado en los últimos años para proporcionar al país el servicio ferroviario que necesita, podrá ser consolidado sin insuperables dificultades. La autosuficiencia económica de la empresa, objetivo ideal y teóricamente posible, puede dejar de ser un horizonte que huye ante nosotros, como desvaneciéndose ante nuestras esperanzas. Con todo ello, los objetivos de carácter social, derivados del hecho de que los hombres del ferrocarril constituyen –constituimos– un equipo, parecen mucho más hacederos.

Hay razones para la esperanza. Incluso para un prudente optimismo. La aportación financiera del Estado queda ahora normalizada satisfactoriamente. Como síntoma de la confianza que el desarrollo del ferrocarril va mereciendo en todos los ámbitos, una misión de expertos del Banco Mundial –que ya concertó dos créditos anteriores– acaba de estudiar en Madrid, y a fondo, el análisis y valoración de los elementos en que se funda la concesión de un tercer crédito. Como base y justificación más profunda está el trabajo entusiasta y esforzado de los hombres. De quienes han hecho de este trabajo su profesión y, más aún, una dimensión esencial de su propia vida.

Es hora de trabajo, pero también de mirada al horizonte. Y, en el camino hacia el desafiante futuro, todo parece indicar que existen cada vez menores dificultades.

Preferente atención en los nuevos planes a la seguridad social de los trabajadores ferroviarios