

Como consecuencia de la reevaluación del activo la Cuenta de Capital del pasivo, representativa de su patrimonio, se reevalúa también para cerrar el balance inicial.

5. RENTABILIDAD DEL PLAN

El presente Plan constituye como se ha dicho un Plan de conjunto, en el que la inversión propiamente dicha va acompañada de una serie de medidas encaminadas a una profunda racionalización de la organización y de la explotación y que han de determinar substanciales economías. Economías que aparecerían como extraordinariamente importantes si se relacionan con los gastos que hubiese tenido que soportar RENFE para hacer frente al mayor tráfico esperado de realizarlo en las condiciones actuales.

Para conocer el beneficio que se obtendrá con la capitalización que se hace a través del Plan de Modernización se ha establecido la *Cuenta general de la explotación* o balance referida a cada uno de los años del decenio. Partiendo de los ingresos anuales de la explotación se llega en el cuadro número 15 al resultado final, después de deducir los gastos, también anuales, por los siguientes cuatro conceptos (que se corresponden a las líneas numeradas del cuadro):

- (2) Gastos directos de la explotación.
- (4) Gastos de amortización industrial del equipo e instalaciones.
- (6) Gastos de pago de intereses correspondientes a los préstamos recibidos por RENFE (Obligaciones del Estado, D.L.F., etc.), y que se esperan recibir del BIRD, etc.
- (9) Gastos de amortización financiera de los mismos capitales antes señalados.

El resultado final será por tanto:

$$(1) - [(2) + (4) + (6) + (9)] = (11)$$

En el cuadro 16 y en el gráfico número 7 se observa:

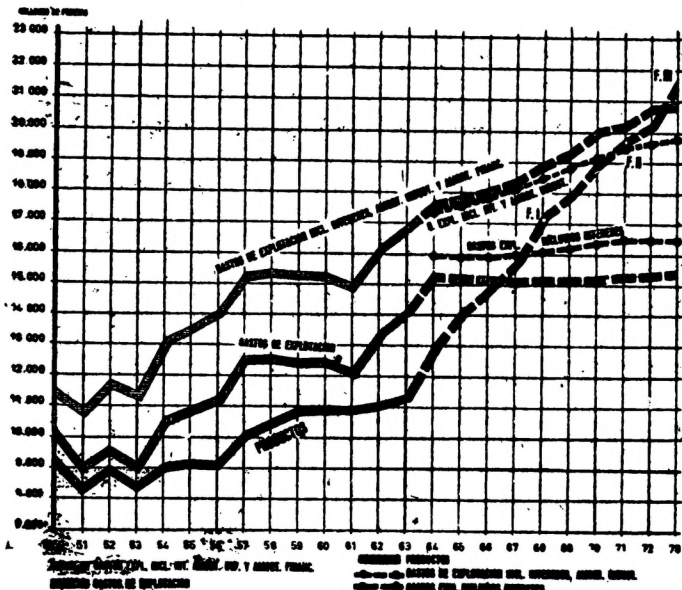
- 1.º Que en 1967 los ingresos cubren los gastos de explotación.
- 2.º Que en 1969 se puede pagar la amortización industrial.
- 3.º Que en 1971 se pueden pagar también los intereses de los préstamos.
- 4.º Que en 1973 se pueden pagar, además, la amortización financiera, quedando un margen de beneficio.

Es decir, que al capital patrimonial de RENFE, que en 1973 será de 57.580 millones de pesetas, se le obtiene en dicho año un beneficio de 760 millones, que representa el 1,32 por 100.

Al final del cuadro número 16 se ha incluido a título de referencia la inversión anual a realizar con cargo al Plan de Modernización (10) y a continuación, línea 11, la variación que experimenta el de capital de trabajo en cada ejercicio.

GRAFICO NUM. 7

PREVISION DE RESULTADOS ECONOMICOS



MINISTERIO DE HACIENDA

CORRECCION de erratas de la Orden de 10 de noviembre de 1964 por la que se dispone la admisión en la constitución de los «Depósitos sin desplazamiento de títulos» de las «Cédulas para Inversiones», tipo «A».

Padecido error en la inserción de la mencionada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 284, de fecha 28 de noviembre de 1964, página 15576, primera columna, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la línea 17 del texto de la citada Orden, donde dice: «...clase de afianzamientos al Estado...», debede decir: «...clase de afianzamientos al Estado...».

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDEN de 10 diciembre de 1964 por la que se aclara y da nueva redacción al párrafo segundo del artículo 27 del Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros.

Ilustrísimos señores:

El Reglamento del Servicio de Transportes Urbanos de Viajeros en Automóviles Ligeros, aprobado por Orden de 4 de noviembre último, dispone en su artículo 27 que las tarifas serán únicas en cada ciudad y para cada clase de servicio. La interpretación literal de este precepto llevaría a la consecuencia de que tales precios de tarifa fuesen idénticos aunque la capacidad, potencia y características de los vehículos sean notoriamente diferentes, siendo así que la finalidad del Reglamento aprobado ha sido realmente la de unificar las tarifas para los servicios de las mismas características.

Y con objeto de evitar toda posible duda al respecto, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º El párrafo segundo del artículo 27 del Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, aprobado por Orden de 4 de noviembre último («Boletín Oficial del Estado» de 2 de diciembre), quedará redactado así:

«Dichas tarifas, en las que se comprenderá el «suplemento» y el «retorno» acordado, serán únicas en cada ciudad para los tipos de servicios que se establezcan dentro de cada una de las clases que determina el artículo segundo de este Reglamento y deberán exponerse en sitio visible de la parte posterior del asiento del conductor.»

2.º La nueva redacción del párrafo segundo del artículo 27 a que se refiere el número anterior entrará en vigor a partir del momento en que empiece a regir el Reglamento de referencia.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 10 de diciembre de 1964.

ALONSO VEGA

Ilmos. Sres. Directores generales de Administración Local y de la Jefatura Central de Tráfico.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

ORDEN de 1 de diciembre de 1964 por la que se organiza provisionalmente la Junta Económica Central de Enseñanza Media.

Ilustrísimo señor:

Por Decreto de la Presidencia del Gobierno número 219/1964, de 30 de enero («Boletín Oficial del Estado» del 10 de febrero), se dispuso que «La nueva organización que se establece en