

El déficit ferroviario

ALEJANDRO CERVANTES DELGADO

1. INTRODUCCION

Es bien sabido que, a excepción de los ferrocarriles de ciertos países que han logrado planear con eficacia la operación complementaria de sus diferentes medios de transporte, la gran mayoría de las empresas ferroviarias en el mundo, y en especial los ferrocarriles latinoamericanos, operan en condiciones deficitarias cada vez más agudas.

La importancia real y potencial que el servicio ferroviario tiene dentro del sistema general de transportes de nuestros países, y el hecho de que este servicio sea proporcionado en nuestro medio principalmente por empresas públicas, ocasiona que su operación deficitaria tenga graves implicaciones económicas, políticas y sociales. De aquí que el déficit ferroviario represente actualmente una importante limitación que debe de considerarse seriamente en la formulación de la política para el desarrollo coordinado de los transportes.

Ello explica que sobre este tema existan diversas opiniones y criterios, cuyo enfoque se hace generalmente a la luz del papel que deben tener las empresas gubernamentales productoras de bienes y servicios para el mercado, en los países en proceso de desarrollo.

2. LA EMPRESA PUBLICA Y SUS RESULTADOS FINANCIEROS

Son diversas las opiniones sobre la operación de las empresas públicas. Por una parte, hay una corriente que sostiene que la acción de las empresas estatales —cuya función tenga el carácter de servicio público— debe valorizarse exclusivamente de acuerdo

con el cumplimiento eficiente de sus objetivos, sin importar el deterioro de su situación financiera.

En contraste, está la tesis que afirma que las empresas y corporaciones públicas deben de adoptar una política de rentabilidad comercial, para lo cual sus niveles de precios no sólo deben evitar que se incurra en déficit, sino que deben permitir la obtención de utilidades —en términos de excedentes netos— que puedan ser destinadas, como complemento de los sistemas tributarios, al financiamiento de otras actividades públicas de carácter productivo.

Una posición intermedia es la que afirma que, a fin de no constituir una carga para el erario público, los ingresos de las empresas gubernamentales deben ser suficientes para cubrir sus gastos de operación y de inversión.

Al respecto, es conveniente señalar que la política recomendable para la operación de las empresas públicas no puede ser de aplicación general para todas las empresas que integran el sector público, sino que su validez deberá estar condicionada al carácter del servicio público que tienen encomendado, a la naturaleza y tipo de demanda de los bienes y servicios que producen, a su situación competitiva, a la categoría económica y social de los sectores de la población que resultan beneficiados con su producción y a las características generales del marco político, económico y social del país en que operan.

En efecto, resulta obvio que en función de las condiciones históricas en que se han desarrollado los ferrocarriles en los países latinoamericanos, y dado los factores inherentes a la propia explotación ferroviaria, a su carácter de servicio público y a la fuerte competencia que ejercen los demás medios de transporte, sería utópico esperar que, sin que medien cambios tecnológicos importantes, se obtengan excedentes netos en su operación.

Nota: Trabajo presentado por el autor en la VIII Asamblea de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), celebrada del 15 al 21 del mes de octubre del presente año, en la ciudad de Caracas, Venezuela.

Asimismo, no debe soslayarse que la magnitud que está alcanzando el déficit en un gran número de empresas públicas ferroviarias, la naturaleza de las causas que lo provocan y la forma de su financiamiento, pueden llegar a provocar efectos negativos para el desarrollo de las propias empresas y de la economía del país en su conjunto, que en cierta forma contrarresten y desvirtúen los beneficios derivados del desempeño más o menos eficiente de las funciones encomendadas a tales empresas. De aquí que carezca de validez el criterio de evaluar su operación exclusivamente por la eficiencia en el cumplimiento de sus objetivos, haciendo caso omiso del deterioro en sus resultados financieros.

Pero si bien los criterios antes señalados tienen una validez relativa, según las características y funciones de las empresas estatales, es de sostenerse enfáticamente que siempre debe tenderse a que los recursos manejados por las corporaciones públicas rindan su máxima productividad social, en el sentido de que con su acción se coadyuve al incremento del producto y del ingreso nacional, a su mejor distribución y al fortalecimiento de la capacidad de decisión autónoma de los gobiernos para orientar el desarrollo económico exclusivamente de acuerdo con el interés nacional de cada país.

Y que en aquellos casos en que, con el propósito de alentar el desarrollo de ciertas zonas o actividades, las empresas públicas deban vender, por decisión gubernamental, sus productos y servicios a niveles inferiores a su costo, siempre deberá cuidarse que esta transferencia de fondos, vía subsidios, tenga efectivamente una mayor utilidad social, para lo cual así deberán justificarlo tanto las condiciones económicas y financieras de las actividades objeto de subsidio, como el carácter socialmente necesario de su producción, y que, en última instancia, sean las grandes mayorías de la población las beneficiarias de tal política. De no ser así, además de continuarse limitando el desarrollo sano del sector público por su creciente depauperación, los efectos del déficit serán negativos en el propósito de distribuir equitativamente el nuevo ingreso generado, en atención al origen y al destino de los fondos que se utilizan para su financiamiento. En puntos subsiguientes se abundará sobre este aspecto.

3. SIGNIFICACION DEL DEFICIT FERROVIARIO

Con objeto de apreciar en mejor forma los efectos de la operación deficitaria de las empresas ferroviarias, es conveniente destacar la importancia que este medio de transporte tiene, en mayor o menor grado, en las economías de nuestros países, así como la naturaleza de los factores que influyen para que dichas empresas operen con déficit.

A. Importancia de los ferrocarriles en la economía

Respecto a la importancia del transporte ferroviario, sea suficiente señalar la alta proporción de las inversiones ferroviarias dentro del capital fijo nacional; la amplia fuente de ocupación que representan para nuestra población trabajadora; su apreciable aportación a la formación del producto nacional, vía movilización de materias primas para su transformación interna, de productos acabados para su consumo nacional y de ambos tipos de artículos para los mercados externos, así como por el estímulo que se ejerce en el desarrollo de otras actividades, a través del efecto multiplicador de los importantes insumos que requiere su operación, y también —aunque no siempre con plena justificación económica y social— por el mantenimiento de tarifas a niveles muy reducidos.

B. Causas del déficit ferroviario

Por lo que se refiere a las causas que están originando la agudización de la posición deficitaria de las empresas ferroviarias, se han clasificado en tres grupos,¹ a saber:

- En primer término, aquel grupo que comprende los factores relacionados con la propia explotación ferroviaria, como son las deficiencias técnicas y operativas, el exceso de personal, la baja productividad y la rigidez limitativa de la acción empresarial como consecuencia de ciertas disposiciones de los contratos de trabajo.
- En segundo lugar, las obligaciones que se imponen al ferrocarril —en ciertos casos con exageración— por la prestación de un servicio público. Dentro de este grupo son de citarse, por su importancia, la obligación de operar ramales y ciertos servicios evidentemente antieconómicos, y el mantenimiento de sistemas tarifarios inadecuados, tanto por la rigidez de su estructura como por el nivel de sus cuotas.
- Por último, aquellos factores derivados de la concurrencia de otros medios de transporte, cuya acción competitiva se deja sentir con mayor fuerza en nuestros países debido a la ausencia o insuficiencia de políticas que tiendan a lograr un desarrollo complementario y coordinado de los diferentes medios de movilización.

Como se aprecia de lo antes expuesto, la acción de los diferentes factores es generalmente de carácter concurrente, aunque algunos de ellos tienen predominio en determinados países. Y si bien, respecto a los ferrocarriles latinoamericanos se afirma que, en general, son los factores del primer grupo, especialmente las deficiencias técnicas y operacionales, los determinantes para que su operación sea deficitaria, debe señalarse que en determinados países los factores derivados del carácter del servicio público adquieren cada vez mayor significación para deteriorar aún más su situación financiera, de manera especial por la rigidez y la excesiva benignidad de las cuotas del sistema tarifario.

Considerando este hecho, y sin que ello signifique subestimar la importancia de los demás factores y causas, pues es indudable que es muy amplio el margen existente para superar las deficiencias técnicas y operativas de nuestros ferrocarriles, a continuación se presentan algunas reflexiones sobre el déficit ferroviario en cuya generación es determinante la aplicación de un régimen tarifario inadecuado.

C. Consecuencias de la operación deficitaria

La experiencia en algunos países demuestra que el rezago de los niveles tarifarios respecto a los costos en que incurren las empresas ferroviarias, ha sido consecuencia, en situaciones inflacionarias, del temor de que con el incremento de las tarifas se contribuya a agudizar la tendencia alcista de los precios, y que en situación diferente —cuando prevalecen condiciones de relativo estancamiento económico—, por razones de no desalentar aún más la economía, se opte también por no alterar las cuotas de este medio de transporte. Y cuando la economía presenta síntomas coyunturales indicativos de que un alza tarifaria no tendría efectos perturbadores en el proceso económico, tampoco se impone la decisión de hacerlo, o se realiza, pero no en la forma ni en el grado requerido; hecho revelador de la ausencia de una política integral del transporte y de un programa de desarrollo

¹ CEPAL, *El transporte en América Latina*, publicación de las Naciones Unidas, 1965.

económico a largo plazo, que facilita la transferencia de tal problema a las subsiguientes administraciones gubernamentales.

Obviamente, bajo la tónica de considerar como tabú a las tarifas ferroviarias, el resultado final de tal actitud ha sido el ensanchamiento, en dimensiones alarmantes, de la brecha entre los ingresos y los gastos de operación de las empresas ferroviarias, requiriéndose ahora reformas más profundas, respecto a las que se hubieran aplicado si la decisión hubiera sido en el momento exigido.

Entre los efectos adversos que el mantenimiento artificial de una situación de tal naturaleza provoca, como limitante de un desarrollo económico sano y de una operación eficiente de las propias empresas, se destacan los siguientes:

a) En la economía nacional

Se arguye con cierta frecuencia que la disponibilidad del servicio de transporte ferroviario, a precios baratos, ayuda a detener las presiones inflacionarias en la economía. A nuestro juicio, tal opinión es vulnerable si se considera la magnitud y el origen del financiamiento de los déficit resultantes.

En efecto, como es sabido, para cubrir la diferencia entre los egresos e ingresos de operación de las empresas ferroviarias, generalmente se acude a recursos presupuestales, y como éstos son crónicamente insuficientes para atender los requerimientos corrientes y de inversión del país en su conjunto, debido a la magnitud de las necesidades insatisfechas y a la escasa flexibilidad de los sistemas impositivos de nuestros países para captar un mayor volumen de recursos fiscales, necesariamente los gobiernos tienen que operar deficitariamente, con los consiguientes efectos inflacionarios, situación a la que contribuyen los subsidios que se otorgan a los ferrocarriles, que cada vez inciden más en el déficit fiscal, propiciando en esta forma el endeudamiento gubernamental.

Por otra parte, en la medida en que los sistemas tarifarios son incapaces para captar recursos internos adicionales, se distraen volúmenes de recursos fiscales que podrían ser destinados a otros renglones importantes de la infraestructura económica o al financiamiento de otros servicios públicos.

Desde otro punto de vista, no es aventurado afirmar que el financiamiento de una porción importante del déficit ferroviario tiene efectos regresivos, agudizando en tal forma el grado de inequidad en la distribución del ingreso. Tal aseveración se fundamenta en que el financiamiento del déficit se hace con recursos fiscales, y en que, por carecer nuestros países de regímenes tributarios altamente progresivos, el grueso de la recaudación proviene de los sectores mayoritarios de la población, y no de las personas con mayor capacidad de pago. En tales condiciones, el pago de una parte importante del déficit ferroviario recae indirectamente sobre la economía de la población mayoritaria, agravándose tal situación por el hecho de que son muchos los casos en que los beneficiarios de las tarifas bajas son personas y sectores con alta capacidad económica, e incluso prósperas empresas de capital extranjero que utilizan el transporte ferroviario principalmente para la movilización de productos primarios de exportación.

Otro aspecto negativo de la aplicación de tarifas con cuotas artificialmente comprimidas, está dado por el atractivo que representan como factor de localización industrial. Y si bien para el interés particular, y a corto plazo, tal localización puede resultar ventajosa, en muchos de los casos es inaceptable desde el punto de vista del interés general, y de una óptima localización, a largo plazo, de la planta industrial nacional. Ejemplos ilustra-

tivos de este fenómeno se observan en la industria siderúrgica y en las plantas productoras de materiales para la construcción, cuyas materias primas y ciertos productos terminados se caracterizan por su baja densidad económica.

b) En las propias empresas

Ante una falta de autonomía financiera, y estando sujetas en grado importante a la disponibilidad de fondos de la hacienda pública, las empresas ferroviarias se enfrentan a serias limitaciones para la preparación de programas a largo plazo, con las consiguientes desventajas para sus planes futuros de expansión, siendo también, por la misma razón, amplio el margen de posibilidades para que en la asignación de fondos; por parte de las autoridades hacendarias, no siempre se atiende a criterios técnicos y económicos.

Por otra parte, merced a su grado de dependencia financiera, las decisiones empresariales se ven entorpecidas, en ciertas ocasiones, para resolver aspectos operacionales imprevistos que requieren con urgencia financiamientos complementarios a los originalmente programados, situación que en cierta forma limita y desvirtúa el propósito que se persigue con la descentralización de funciones mediante la creación y operación de empresas públicas.

Debido a la insuficiencia de medios financieros, es también común el descuido del mantenimiento del equipo y de las instalaciones, por lo que se van acumulando necesidades que, en última instancia, significan un déficit "oculto", que posteriormente habrá de incidir e incrementar la magnitud de los déficit conocidos.

En otro orden de ideas, una operación deficitaria permanente y creciente, originada en su mayor parte por la decisión gubernamental para mantener niveles de tarifas abajo del costo, puede influir también adversamente para lograr una mejor administración empresarial. En efecto, ante la imposición oficial de operar con pérdidas, hay campo propicio para que una administración irresponsable o incapaz, no haga esfuerzos por superar la eficiencia operativa de la empresa, dada la comodidad de atribuir a las bajas tarifas cualquier agudización de los resultados financieros. Esta "justificación" es favorecida por la falta de indicadores que permitan apreciar el origen del déficit, en virtud de serias deficiencias contables y de tipo estadístico que caracterizan a las empresas ferroviarias.

Efectos similares pueden presentarse en la disposición hacia el trabajo por parte de los trabajadores, con las consiguientes repercusiones negativas para el logro de mayores niveles de productividad. Empero, debe reconocerse también que una situación deficitaria crónica y con tendencias al deterioro por el cobro de cuotas inferiores a los costos, es susceptible de afectar desfavorablemente los intereses legítimos de los trabajadores, al no concedérseles, por insuficiencia de recursos financieros propios, una remuneración mayor en aquellos casos en que así se justifique por haber aumentado la productividad de la mano de obra, por el aumento del costo de la vida, etc. Tal situación se agudiza cuando los niveles de salarios son superiores en otras empresas públicas, y puede llegar a representar un elemento perturbador para conseguir mejores niveles de eficiencia.

Por último, pero no por ello menos importante, debe mencionarse que la operación a base de cada vez mayores pérdidas, desprestigia, ante el público, al transporte ferroviario y a las propias empresas que explotan este servicio, opinión muchas veces carente de justificación, sobre todo cuando el déficit obedece a la aplicación de un sistema tarifario inadecuado.

4. EL CASO DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

Antes de hacer algunas consideraciones sobre la situación deficitaria de Ferrocarriles Nacionales de México, es conveniente señalar ciertos datos estadísticos relativos a esta empresa, con objeto de apreciar su importancia dentro del sistema ferroviario mexicano.

- La extensión de sus vías equivale al 72% del total instalado en el país, en tanto que del total de la fuerza tractiva, la de esta empresa representa el 80 por ciento.
- El 78% del equipo rodante de carga y pasajeros existente en el país es propiedad de Ferrocarriles Nacionales de México.
- De la fuerza de trabajo que labora en el sector ferroviario, el 83% presta sus servicios en esta empresa, correspondiéndole movilizar alrededor del 80% de la carga transportada y casi el 90% de los pasajeros que utilizan este medio de transporte.

A. Tendencia del déficit

De manera semejante a lo acontecido en los ferrocarriles de los demás países latinoamericanos, hasta mediados de la década de los años cuarenta, Ferrocarriles Nacionales de México operó todavía con cierto margen de utilidad, iniciándose en el año de 1953 una franca tendencia hacia el desequilibrio negativo entre los ingresos y gastos de operación.

Consecuentemente, el coeficiente de explotación—resultante de comparar el total de gastos con los ingresos— ha sido cada vez superior al nivel de equilibrio, relación que alcanzó su máximo (173) en el año de 1971, como resultado del efecto conjunto de un mayor gasto por los aumentos en sueldos y demás prestaciones, y de una sensible declinación en los ingresos debido al receso que en dicho año se presentó en la situación económica general.

B. Magnitud y origen del déficit

El mayor ensanchamiento de la brecha entre los gastos e ingresos de explotación, fue, como se dijo antes, en 1971, ejercicio en el cual por primera vez los gastos por sueldos y demás prestaciones al personal superaron al total de ingresos; hecho por demás indicativo de la cada vez más crítica situación financiera.

A fin de tener una idea de la magnitud del déficit, baste citar que las pérdidas acumuladas en el período 1965-1970, fueron superiores a los gastos de inversión que el Gobierno federal destinó, en dicho período, a la construcción de hospitales y centros asistenciales, y equivalente al 90% de lo invertido en igual lapso en la construcción de escuelas. Asimismo, el nivel del déficit de 1970 tuvo un monto semejante al total de los ingresos fiscales de 17 entidades federativas, cuyo número de habitantes representa una cuarta parte de la población total del país.

Si bien debe reconocerse que en la situación financiera adversa de Ferrocarriles Nacionales de México influyen las deficiencias operativas y de carácter técnico, que indudablemente afectan la calidad del servicio y la productividad de la empresa, es de sostenerse que la razón fundamental de la operación deficitaria—como se ha reconocido y afirmado por expertos de instituciones internacionales de crédito—, es la vigencia, durante un largo período, de un sistema tarifario con cuotas inferiores a los costos de operación, cuya aplicación sólo procura a la empresa

una parte de los ingresos necesarios para hacer frente al aumento constante de las remuneraciones al factor trabajo y al incesante incremento de los precios de los materiales utilizados, tanto de manufactura interna como de importación.

En efecto, la tarifa que se aplica actualmente tiene vigencia desde hace trece años, hecho que explica que sean muchos los productos cuyo flete no sólo es insuficiente para cubrir el costo total, sino que ni siquiera permite recuperar el costo variable. Tal es el caso del mineral de hierro, la barita, el cinc, la fluorita, el carbón, la piedra caliza, el sorgo, el ganado vacuno, etcétera.

Por lo que se refiere a las tarifas aplicables al servicio de pasajeros, se tiene una situación similar, ya que, según estudios que se han hecho en forma comparativa con otros países, se ha concluido que en México el precio del pasaje ferroviario es de los más bajos, incluso respecto a otras naciones cuyo ingreso personal promedio es notoriamente inferior al nuestro.

Aunque se carece de un sistema contable que permita apreciar con mayor exactitud el origen del déficit por los diferentes servicios, los datos disponibles resultan indicativos para apreciar, en forma aproximada, la contribución de cada servicio al resultado deficitario. Así, se estima que un poco más de la mitad del déficit (54%) se originó en 1971 por el tráfico de carga; una tercera parte (33%) por el servicio de pasajeros, correspondiendo el 13% restante a los demás renglones (express, correo, etc.).

CUADRO 1

Ferrocarriles Nacionales de México: resultados de la explotación (Millones de pesos)

Años	Ingresos		Gastos		Pérdida	
	Absolutos	Índice	Absolutos	Índice	Absolutos	Índice
1960	1 340	100.0	1 531	100.0	191	100.0
1965	1 742	130.0	2 349	153.4	607	317.8
1966	1 767	131.9	2 491	162.7	724	379.1
1967	1 869	139.5	2 715	177.3	846	442.9
1968	1 936	144.5	2 850	186.2	914	478.5
1969	2 038	152.1	3 084	201.4	1 046	547.6
1970	2 146	160.1	3 354	219.1	1 208	632.5
1965-1970	12 838		18 374		5 536	
1971	2 071	154.6	3 593	234.7	1 522	796.9

Fuente: Subgerencia de Finanzas, Departamento de Contabilidad, Ferrocarriles Nacionales de México.

CUADRO 2

Ferrocarriles Nacionales de México: coeficientes de explotación

Años	Valor	Índice
1960	114	100.0
1965	135	118.4
1966	141	123.7
1967	145	127.2
1968	147	128.9
1969	151	132.5
1970	156	136.8
1971	173	151.8

Fuente: Subgerencia de Finanzas, Departamento de Contabilidad, Ferrocarriles Nacionales de México.

Sobre este punto resulta interesante destacar que, en forma aparentemente paradójica, el servicio de carga produce en su conjunto una pérdida cada vez mayor, en la medida que se incrementan los volúmenes transportables, situación explicable por la alta proporción que continúan representando los productos cuya tarifa no alcanza ni siquiera a cubrir el costo variable.

C. Revisión tarifaria y medidas para aumentar la eficiencia

De lo señalado en apartados anteriores, se deriva la imperiosa necesidad de revisar el régimen tarifario en vigor, con un doble objetivo: actualización de los niveles de las cuotas y dotación de un mayor grado de flexibilidad al sistema de tarifas, a efecto de hacerlo más congruente con las nuevas exigencias que impone una economía más diversificada regionalmente y en número y calidad de productos, así como a los adelantos técnicos de los diferentes medios de transporte, incluso el ferrocarril, que han variado sustancialmente las condiciones de competencia a favor de la transportación por carretera.

Los criterios que deben de prevalecer en la revisión de las cuotas, deben ser, como ha sido recomendado en forma reiterada por estudiosos de la materia, fundamentalmente los siguientes:

- Determinación de los costos variables de cada producto.
- Fijación del nivel tarifario en atención a los costos correspondientes, procurándose que en todos los casos estén por arriba del costo variable, y que el nivel máximo se determine de acuerdo con las condiciones competitivas del producto en cuestión.
- Determinación de ciertas tarifas con base en negociaciones entre empresa y usuarios, con cuotas equitativas que consideren volúmenes mínimos, calidades y regularidad en el transporte de determinados artículos.

Es de advertirse que en aquellos casos en que por razones de interés social, de fomento económico, etc., se considere conveniente mantener cuotas inferiores a los gastos, es aconsejable que, con base en la determinación de los costos por artículos, se precise el monto del subsidio de que seguirán siendo objeto, con la finalidad de considerarlo así contablemente y no se incida en los resultados de explotación, evitándose así que se continúe desvirtuando la naturaleza y origen del déficit.

Por otra parte, una vez definidos cuantitativa y cualitativamente los subsidios, se estaría en mejores condiciones para examinar la conveniencia de que éstos sean otorgados directamente por el Gobierno federal a los beneficiarios, en cuyo caso la cuota que se cobre deberá ser cuando menos igual al costo variable correspondiente.

Sobre el particular debe indicarse que se tienen ya antecedentes y experiencia de la bondad de un mecanismo administrativo con tales características: los subsidios que sobre el flete ferroviario se están otorgando a los industriales que envían sus productos a los mercados exteriores y a las zonas fronterizas.

Ahora bien, debe enfatizarse que en modo alguno se pretende sugerir que la solución de la situación financiera de la empresa será resultado exclusivamente de la reestructuración de las tarifas, sino que, indudablemente, se impone también la aplicación de una política vigorosa tendiente a lograr niveles superiores de eficiencia, con objeto de que los costos no sean presionados hacia el alza por razones de escasa productividad.

En este sentido, tendrá que continuarse, e intensificarse, la aplicación de las medidas que la actual administración de la empresa ha iniciado desde 1971, cuyos objetivos centrales tienden a disminuir los costos, aumentar los ingresos y a mejorar el servicio.

En efecto, y si bien se reconoce que en esta tarea los resultados no pueden obtenerse a corto plazo en el grado deseado, se están logrando avances importantes con la aplicación de medidas tendientes a aprovechar mejor el equipo rodante, mediante la implantación, en una primera etapa, de un sistema de control de carros a base de telecopiadoras; a través de la supresión paulatina de ciertas prácticas inconvenientes en la utilización del equipo por parte de los usuarios; reduciendo al mínimo la estancia en el país del equipo extranjero arrendado, etcétera.

Por otro lado, con el propósito de superar los ingresos, se ha iniciado una labor de promoción, mediante contactos directos con los usuarios y bajo la base de una "política de reciprocidad", a fin de obtener, o de recuperar, el transporte de productos industriales cuyo tratamiento tarifario es menos desfavorable para la empresa.

Entre las medidas para mejorar el servicio, se observan ya resultados satisfactorios de la política de "reducción de tiempo de recorrido, de escape a escape", aplicada en las principales líneas del sistema. Asimismo, y con el fin de carga de productos terminados, se está cambiando el criterio tradicional de operación por el nuevo sistema de "trenes unitarios", para movilizar las unidades de carga completa y directamente entre un centro de producción y otro de consumo.

Por último, y en atención a la importante economía que ello puede representar para la operación de la empresa, se dispone ya de estudios técnicos que fundamentan la supresión de ciertos trenes y estaciones de pasajeros, así como de determinados ramales de trenes de carga, cuyo sostenimiento carece de justificación económica y social.

Los resultados de las medidas a que antes se hace referencia, y los efectos favorables de una mayor actividad económica en el presente año, permiten prever, con base en las tendencias observadas, que al finalizar el ejercicio de 1972 se logre cuando menos detener, por primera vez en los últimos ocho años, el deterioro del coeficiente de explotación. Ello estará condicionado a la efectividad en el control del gasto y a la consecución de la meta de aumentar los ingresos a una tasa superior al doble del promedio anual de incremento registrado en los últimos seis años.

D. Consideración final

Con base en lo anteriormente expuesto, se concluye que, para lograr una mejoría sustancial de la situación financiera de la empresa, es indispensable la reestructuración del sistema tarifario, ya que el nivel de las cuotas vigentes ha sido determinante en el empeoramiento de sus resultados financieros.

Y, como se ha intentado demostrar en este trabajo, una operación deficitaria —originada principalmente por la aplicación de tarifas abajo del costo, y cuyo financiamiento es con recursos fiscales provenientes de un sistema tributario escasamente progresivo— resulta lesiva para la operación sana de la propia empresa y del sector público en su conjunto, sin que, en un gran número de casos, tal sacrificio sea compensado por otros efectos que contribuyan en grado significativo al logro de los objetivos de la política de desarrollo económico y social del país.