

## COLABORACION EN EL CAMPO INTERNACIONAL

# IRJ en VIA LIBRE

**E**l cambio de ancho, la red europea de alta velocidad, la cooperación de España en materia de transportes con terceros países, entre otras cosas, ha provocado una avalancha informativa en los medios de comunicación que, a menudo, se hacen eco de la metamorfosis que vive el ferrocarril, internacional e internacionalista de por sí y desde su nacimiento. Surge, al mismo tiempo, la necesidad imperiosa de conocer las estructuras férreas de Europa,

o las noticias y las opiniones más relevantes sobre el acontecer ferroviario mundial.

VIA LIBRE, consciente de esta transformación, de las nuevas necesidades y demandas, inicia una etapa internacional en la que, destaca, como siempre, un objetivo fundamental: ofrecer el mejor servicio a nuestros lectores.

En esta línea, y a partir de este mismo número, VIA LIBRE añade a su sección de Internacional la firma de

una de las revistas ferroviarias más serias y prestigiosas de Europa: la británica IRJ. Abre esta colaboración un tema de plena actualidad en Gran Bretaña, la posible privatización de British Rail, la compañía de ferrocarriles británica. VIA LIBRE-IRJ ofrece los puntos de vista de las personas implicadas en el proceso, como es el caso del presidente de BR, sir Robert Reid o de la mismísima "Dama de hierro", o sea, Mrs. Margaret Thatcher. □



## GOBIERNO Y COMPAÑÍA DIFIEREN EN LA FORMA

# Mrs. Thatcher quiere privatizar su ferrocarril

El Gobierno británico se plantea en estos momentos la privatización de British Rail (BR). Si encuentra una fórmula adecuada, la privatización de la compañía ferroviaria formará parte del proyecto electoral de Mrs. Thatcher en 1991.

**D**urante diez años de poder, Thatcher ha cambiado de modo significativo el aspecto industrial del país, a través de un programa de privatización y reformas legislativas que ha reducido considerablemente el protagonismo de los sindicatos. El gobierno ha privatizado la línea aérea nacional, los aeropuertos, las compañías del gas y las telecomunicaciones y, en breve, cederá la titularidad de las compañías del agua y la electricidad.

Una filosofía sencilla subyace tras el entusiasmo privatizador de la señora Thatcher. Los propietarios privados, piensa la *premier*

británica, responsables de los accionistas e inmersos en un clima competitivo, pueden llevar más eficazmente las riendas de una gran empresa que los funcionarios públicos.

Sin embargo, las privatizaciones en Gran Bretaña no han originado mayor competencia dentro de las empresas y, en algunos casos, han consistido en la simple conversión de un monopolio público a uno privado. En los últimos años, BR ha seguido el ejemplo de esta fiebre privatizadora, y ha cedido a manos privadas sus intereses en hoteles y ferries que cruzan el Canal.

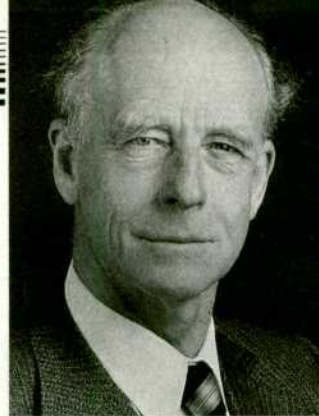
Recientemente, ha vendido sus industrias subsidiarias,

**FOR SALE**



La palabra "privatización" enciende vivas polémicas.





**Robert Reid, presidente de British Rail.**

British Rail Engineering (Brel) y su red de restaurantes de las estaciones de viajeros.

Pero la venta de la compañía nacional de ferrocarriles resulta, con seguridad, un asunto mucho más complejo. Tan complejo, que se están barajando varias posibilidades:

— El estatus de BR como una empresa de vías y, por tanto, con derecho a cobrar peajes a las compañías privadas que utilicen su infraestructura en servicios de mercancías y de viajeros.

— Dejar la organización tal y como está pero vendiendo acciones al público y a inversores institucionales. Según esta opción BR se transformaría en una compañía pública limitada.

— Dividir BR geográficamente y establecer compañías regionales independientes como se ha hecho en Japón.

La idea de separar BR en empresas de infraestructura y explotación fue una propuesta del Instituto Adam Smith, de Gran Bretaña, un defensor a ultranza de la economía de mercado. Las vías y las terminales serían privatizadas co-

mo una unidad completa, con participaciones vendidas al público y nuevos servicios fomentados por una agencia especial. Los servicios serían privatizados como entidades independientes de acuerdo a los cinco sectores de BR (Intercity, mercancías, paquetería, servicios regionales de pasajeros y servicios de pasajeros de la Red del Sudeste), pero sin seguir un criterio geográfico como ha sucedido en Japón. Las nuevas compañías podrían también operar servicios competitivos sobre las mismas vías.

**EL MODELO JAPONES.** El Gobierno apuesta por la tercera opción. Por otra parte, aunque la compañía ferroviaria no se prodiga en declaraciones públicas, la única forma de privatización que parece no desagradar a sir Robert Reid y a su consejo de administración es la transformación de BR en una compañía pública limitada. Así, piensan los directivos ferroviarios, BR se liberaría de las intromisiones políticas y podría incrementar fondos

e invertir según sus criterios.

Sir Robert fue, hace siete años, el arquitecto del sistema administrativo de BR aunque, a pesar de su indudable éxito, la compañía ferroviaria cubre solamente tres cuartas partes de sus gastos.

Por lo que respecta a la parte administrativa, cada división de BR es responsable de sus propios gastos. Sólo el sector regional y la Red del Sudeste reciben ayuda del Gobierno.

BR piensa que si el Gobierno descartase la fórmula de compañía pública limitada, se destruiría una estructura administrativa muy próspera para dejar paso a sistemas que han fracasado en el pasa-

do. La solución apoyada por el Gobierno de dividir la empresa ferroviaria en compañías regionales independientes —propuesta el año pasado por los defensores de la derecha, el Centro para Estudios Políticos (Centre for Policy Studies) llevaría, en realidad, a los ferrocarriles a la situación existente antes de la nacionalización de 1946, y podría conducir al renacimiento de famosas compañías como Great Western Railways. BR y otros detractores de la idea perciben serios fallos en esta idea. La existencia de varias compañías regionales, aseguran, podría crear graves problemas. La operación de cruce de fronteras afectaría negativamente a los servicios de pasajeros, y la administración de los beneficios de las diversas compañías no haría sino aumentar la burocracia. Los últimos estudios del Gobierno Thatcher pueden determinar que la privatización de los ferrocarriles es viable en Gran Bretaña. Sin embargo, el asunto tiene más tintes políticos de lo deseable. □

## ¡¡VACACIONES DE SALUD!!

EN ESTACION TERMAL DE JARABA  
 A 218 KM. DE MADRID Y 125 KM. DE ZARAGOZA

### BALNEARIO SICILIA

**H**  
 \* \*

ABIERTO TODO EL AÑO

110 HABITACIONES CON BAÑO O MEDIO  
 BAÑO Y TELEFONO  
 DOS ASCENSORES  
 PISCINA - PISTA DE TENIS  
 AMPLIOS JARDINES - CAPILLA

### BALNEARIO BAÑOS DE SERON

**H**  
 \* \*

ABIERTO DE JUNIO A SEPTIEMBRE

90 HABITACIONES CON BAÑO O LAVABO  
 ASCENSOR - SALA T. V.  
 AMPLIO Y PINTORESCO PARQUE  
 AJARDINADO CON FUENTES TERMALES  
 PISCINA - CAPILLA PRIVADA

MODERNAS INSTALACIONES HIDROTERAPICAS PARA TRATAMIENTOS DE:  
 RIÑÓN Y VIAS URINARIAS - REUMATISMOS - ARTROSIS - AFECCIONES DE  
 VIAS RESPIRATORIAS - APARATO CIRCULATORIO PERIFERICO - CURAS DE  
 RELAX PARA EL STRESS.

ASOCIACION  
 TURISTICA DE  
 FERROVIARIOS



S. COSME Y S. DAMIAN, 1  
 TEL. 468 42 09 - 28012 - MADRID

PRECIOS ESPECIALES  
 PARA EL PERSONAL DE  
 RENFE EN AMBOS  
 ESTABLECIMIENTOS.

INFORMACION Y  
 RESERVAS  
 EN NUESTROS TELEFONOS:

84 80 11  
 976 84 80 71

JARABA (ZARAGOZA)

SI USTED ES JUBILADO  
 CONSULTE NUESTRAS  
 PROGRAMACIONES EN  
 GRUPO DESDE MADRID.