



En total, se venderán 25 compañías de viajeros.

COMIENZA LA PRIVATIZACION MEDIANTE EL SISTEMA DE FRANQUICIAS

Ocho compañías de viajeros británicas, en busca de comprador

Yolanda del Val

Roger Salmon, director general de OpraF, el organismo encargado de encontrar a los compradores de las 25 compañías que explotarán los servicios de viajeros, ha anunciado que los nuevos propietarios explotarán los servicios de viajeros mediante franquicias. Entre 6 u 8 franquicias se entregarán en los primeros meses del año.

La OpraF, que se ha puesto en contacto con más de 400 operadores de todo el mundo que podrían estar interesados en esas franquicias, permitirá que un mismo operador adquiera varias compañías, siempre que no se infrinja el principio de competencia del conjunto de la red. OpraF tampoco excluye que dentro de unos

La Oficina de Franquicias de Servicios Ferroviarios de Viajeros (OpraF son sus siglas en inglés) ha anunciado su plan de privatización del servicio de viajeros de British Rail, mediante el cual este año se entregarán ocho compañías en franquicia. Aunque desde un primer momento se afirmó que OpraF velaría por los intereses de los usuarios, este organismo ha anunciado ya una reducción de servicios de entre un 10 o un 20 por ciento en algunos trayectos.

años el tráfico de viajeros de British Rail se halle en manos de cinco o seis grandes empresas.

La OpraF se halla en la fase de precalificación de ofertas. Las empresas que hayan presentado su candidatura recibirán una invitación para presentar sus ofertas, y, sobre todo, para demostrar que sus medios financieros son los suficiente-

mente solventes como para optar a las compañías.

Aunque una de las misiones de OpraF es salvaguardar los intereses de los usuarios, no se oculta que en los tráficos se producirán algunos cambios. Así por ejemplo, es muy posible que desaparezcan los servicios nocturnos entre Londres y Fort William (Escocia), y entre Glasgow y Plymouth (su-

roeste de Inglaterra). Los servicios InterCity se mantendrán al menos en una proporción del 70 por ciento en relación con los servicios actuales.

Subvenciones. La OpraF desea igualmente garantizar el 90 por ciento de los trenes que circulan por las cercanías de Londres, y no se entregará ninguna franquicia a los que ya posean alguna en zonas rurales.

Para mantener todos estos servicios, en su mayoría rurales, OpraF tendrá que administrar y distribuir a los operadores las subvenciones procedentes del Estado. Aunque en un principio el Estado anunció que mantendría el nivel de las subvenciones, la realidad parece decir lo contrario, como demuestra el hecho de que esas



DIEGO F.F.

Se garantizará el 90 por ciento de los trenes de cercanías que circulan por Londres.

subvenciones pasarán de los 517.000 millones de pesetas en 1994 a unos 387.500 en 1995, y a 330.000 en 1996.

Este año se entregarán ocho franquicias, algunas de las cuales cuentan ya con firmes interesados. Entre las más populares se halla el Gatwick Express Limited, la franquicia más pequeña por lo que a kilómetros (43) se refiere. Este enlace comunica la estación londinense de Victoria y el aeropuerto de Gatwick mediante un servicio de trenes que circulan cada cuarto de hora. El volumen de negocios alcanza los 5.500 millones de pesetas anuales.

Otra de las franquicias que se pone a disposición de los operadores es el Great Western, formada por un conjunto de servicios que enlazan la estación londinense de Paddington con Cornualles y Gales, y que cuenta con 1.300 km de líneas. El volumen de negocio alcanza en este caso los 32.500 millones de pesetas.

Las líneas InterCity East Coast, que tienen como punto de partida la estación londinense de King's Cross, y se dirigen a Aberdeen e Inverness, al norte de Escocia, forman el núcleo de otra de las franquicias. Estas líneas, que totalizan 1.350 km,

atravesan el Este de Inglaterra y pasan por York, Newcastle, Edimburgo y Glasgow. El volumen de negocios asciende a unos 45.000 millones de pesetas.

Los trenes de cercanías de

LTS Rail, con un total de 120 km, enlazan Londres con Tilbury y Southend on Sea, situado en la desembocadura del Támesis. Este es un servicio que utilizan los trabajadores

que se desplazan al centro de la ciudad. Su volumen de negocios alcanza los 11.100 millones de pesetas.

Otra franquicia es la Midland Main Line, con un total de 530 km, y que conecta Sheffield y Nottingham, poblaciones del centro de Gran Bretaña, con Londres. El volumen de negocios asciende en este caso a unos 12.000 millones de pesetas.

Network South Central, red que cuenta con 700 km, conecta Londres con el sur de la capital y con las localidades costeras del sureste. Su volumen de negocios alcanza los 32.500 millones de pesetas.

Por su parte, las líneas de ScotRail, que abarca la red regional escocesa, tienen una longitud total de 2.400 km y se trata de la franquicia menos rentable si se mide en términos de volumen de negocios por kilómetro (18.750 millones de pesetas).

La última franquicia que se ofrecerá este año a los operadores es South West Trains, servicios que enlazan el suroeste de Inglaterra (Exeter) con la estación de Londres-Waterloo. Esta línea tiene una longitud de 930 km y un volumen de negocios de cerca de 47.500 millones de pesetas. □

La anunciada reducción de servicios

Aunque desde un primer momento se aseguró que la privatización de British Rail no implicaría ninguna reducción de servicios, conforme avanza el proceso, sus responsables parecen dar marcha atrás. Por lo pronto, ya se ha anunciado que los futuros servicios serán un 80 o 90 por ciento de los actuales.

A partir del próximo mes de mayo, tres subdivisiones de British Rail, London Tilbury y Southend, South West y Great Western podrán revisar sus horarios si así lo desean. Las dos primeras podrán reducir sus servicios en un 10 por ciento y la tercera ciudad en un 20 por ciento. En cuanto a Gatwick Express, que enlaza el aeropuerto del mismo nombre con Londres, y que tiene en servicio en la actualidad cuatro trenes por hora, podrá eliminar la mitad de sus servicios en la franja que va desde las 9 h a las 19 h, lo que equivale a un 55 por ciento de sus servicios actuales.

A la polémica que se ha despertado con estas reducciones, se añade la del sistema de billeteaje de British Rail, denominado All Purpose Ticket Information System. Según reconoce la propia compañía, cuando coincidan los diferentes sistemas tarifarios de las 25 compañías privadas, ese sistema no será capaz de expedir tal volumen y diversidad de billetes. Según Rail Regulator, el organismo encargado de velar por los intereses de los usuarios en el proceso de privatización, sólo 300 de las 2.500 estaciones de la red británica tendrán capacidad técnica para expedir la totalidad de los billetes. □