

YA SE HA SEPARADO LA EXPLOTACION DE LA INFRAESTRUCTURA

El Gobierno británico fragmenta BR para iniciar su completa privatización

El 1 de abril se ha puesto en marcha la maquinaria de la privatización en Gran Bretaña, un proceso extremadamente complicado, cuya viabilidad y resultados sigue aún despertando dudas. Aunque British Rail no dejará de existir de momento, poco a poco se irán poniendo en venta todos los organismos que formaban parte de la empresa. Como figura principal destaca Railtrack, máximo organismo responsable de la infraestructura, y encargado de cobrar un canon de acceso a las 25 compañías franquiciadas que circularán por sus vías.



La anterior división Sudeste de BR es una de las primeras que funcionan ya como franquicia.

Este mes, comienza el proceso de fragmentación de British Rail (BR) en varias compañías independientes. El objetivo es terminar cuanto antes la reestructuración, dicho sea de paso, la más complicada de la historia de la compañía, y privatizar también cuanto antes la mayor parte de las compañías creadas.

Uno de los cambios más importantes que están teniendo lugar es la separación de la infraestructura y la explotación. Railtrack tomará para sí la responsabilidad que British

Rail tenía sobre la infraestructura y se convertirá en una empresa independiente de titularidad pública.

BR se está dividiendo en pequeñas unidades, que agrupan, por una parte a las empresas explotadoras, y por otra, a las que gestionarán los servicios. Todas estas unidades seguirán siendo filiales de BR hasta que se privaticen. Al mismo tiempo, se están constituyendo dos nuevos organismos públicos: la Oficina de Franquicias Ferroviarias de Pasajeros (Opraf son sus siglas en inglés) y la Oficina del Regulador Ferroviario.

Los tres sectores de negocios de pasajeros de BR, es decir, InterCity, la Red Sudeste y Regionales, desaparecerán, y se sustituirán por 25 unidades explotadoras de trenes, que, gradualmente, se convertirán en Compañías Explotadoras de Trenes (TOC son sus siglas en inglés). La primera de ellas, la de Gatwick Express, ha comenzado a funcionar el 1 de abril. Todas estas unidades deberán estar constituidas antes de que finalice 1995.

Franquicias. Las unidades TOC serán filiales de BR, y formarán su propia plantilla de

empleados. Estas unidades necesitarán una licencia de explotación, en la que se incluirá la firma de un acuerdo de acceso con Railtrack. Cada TOC deberá establecer una serie de contratos por servicios, unos 30 por unidad, en los que se prevén, por ejemplo, la utilización de tripulaciones de otras TOC, la venta de billetes en nombre de otra TOC, y la distribución de ingresos.

De forma paralela a este proceso, las unidades empezarán a funcionar como franquicias. Lo que se pretende con esto es que tengan unas cifras de ingresos y gastos que cu-

bran al menos seis meses, para que de esa forma los futuros franquiciados estén en condiciones de formular sus ofertas.

El material rodante de pasajeros será propiedad de tres empresas de *leasing*, denominadas Rosco. "Queremos que surja un mercado de *leasing* de material rodante muy competitivo", declaró a IRJ **Richard Goldson**, director del proyecto de privatización ferroviaria de BR. "Las flotas más grandes" -dice **Goldson**- "se repartirán entre más de una Rosco, y la mayor parte de las TOC más grandes se responsabilizarán a su vez de más de una Rosco". Toda esta maquinaria también ha comenzado a funcionar el 1 de abril, y las unidades ya han comenzado a pagar las primeras cuotas por *leasing*.

Las TOC arrendarán mediante *leasing* a Railtrack talleres de mantenimiento atendidos por su propio personal.

Eurostar. Los Servicios de Pasajeros Europeos (EPS) gestionarán el Eurostar y los servicios nocturnos a través del túnel del Canal, junto con los Ferrocarriles Franceses, los Ferrocarriles Belgas y Union Railways, que tiene en proyecto el enlace de alta velocidad entre Londres y el túnel.

"El Gobierno desea" -explica **Goldson**- "que los propietarios del enlace de alta velocidad del túnel sean a su vez los dueños de EPS, con el fin de que tengan una fuente de ingresos". En consecuencia, el consorcio que se adjudique el contrato para diseñar, construir y adquirir el enlace ferroviario, que tendrá un coste de unos 400.000 millones de pesetas, tomará a su vez el control de Union Railways y EPS.

La reestructuración del sector de mercancías de BR es un proceso muy diferente. Trainload Freight se dividirá en tres compañías regionales que también se harán cargo de los servicios nacionales de mercancías contratados por Railfreight Distribution (RfD) y de los tre-



Todas las compañías explotadoras tendrán que pagar un canon por el uso de infraestructuras.



Hay dudas en torno a la coordinación de los servicios de pasajeros.

nes utilizados para mantenimiento de infraestructura.

Las compañías regionales se han transformado en Unidades Explotadoras de Mercancías desde el 1 de abril y se convertirán en Compañías Explotadoras de Mercancías (FOC) este otoño. Cada unidad poseerá su propia flota de locomotoras y vagones, así como talleres de mantenimiento.

Las terminales de mercancías se arrendarán a Railtrack en concepto de *leasing*. Después, BR venderá cada una de estas unidades en perfecto funcionamiento. RfD, que

mueve alrededor de 500.000 contenedores al año entre puertos británicos y terminales del Continente, ya se ha puesto a la venta, a pesar de que sus pérdidas alcanzan los 6.000 millones de pesetas anuales y su volumen de negocios es de 15.000 millones.

El año pasado, BR también intentó vender el sector de paquetería Red Star, pero no encontró comprador alguno, posiblemente porque esta empresa pierde cerca de 2.000 de un volumen de negocios total de 9.000 millones de pesetas.

British Rail Infraestructura

Services (Bris), que estará formado por 14 unidades, se encargará del mantenimiento de la infraestructura mediante un contrato con Railtrack. Estas serán unidades multi-propósito, con competencia en mantenimiento de vías, señalización, electrificación y estaciones. La única excepción será la del mantenimiento del equipo de telecomunicaciones, del que se encargará la filial de BR, British Rail Telecommunications (BRT).

Asimismo, se están constituyendo tres Unidades de Servicios de Ingeniería Ferroviaria (Tescos), que agruparán a un conjunto de expertos encargados de prestar ayuda en este terreno a todos los organismos creados: TOC, FOC, Roscos, Railtrack y a otras compañías explotadoras. Al final, estas unidades Tescos se venderán como empresas consultoras. También se pondrá en venta British Rail Research (el departamento de investigación de la compañía), aunque no se producirá antes de 1996.

Railtrack comienza su andadura como un organismo público, aunque la intención última es privatizarlo. Mientras, su presidente, **Robert Horton**,

piensa administrarla en la medida de lo posible como una empresa privada.

Los activos de Railtrack han sido valorados en unos 300.000 millones de pesetas. El Gobierno confía en que Railtrack consiga un retorno de su inversión del 5,6 por ciento en su primer año, hasta alcanzar un 8 por ciento en el cuarto año. "Esa amortización" -dice Horton- "nos permitirá hacer frente a la deuda de 400.000 millones que con toda probabilidad vamos a heredar".

Railtrack obtendrá una cifra de negocios anual de alrededor de 460.000 millones de pesetas, procedentes la mayor parte del cobro del canon de acceso a los trenes de pasajeros y de mercancías. Este canon de acceso cubrirá costes fijos y variables.

Los costes variables reflejan el desgaste de las vías, que dependerá del número de trenes que circulen, los gastos de tracción de los trenes eléctricos, y también incluirá una tasa por la utilización de las rutas más congestionadas. Los costes fijos incluyen costes a largo plazo que pueden asignarse específicamente a los operadores y otros costes comunes. Los contratos de acceso también tendrán en cuenta aspectos como la puntualidad, así como el cumplimiento o no de los objetivos marcados.

El canon de acceso para las nuevas compañías explotadoras (TOC) supondrá unos 437.000 millones de pesetas para el periodo 1994-95. Estas tasas oscilan desde los 1.600 millones del Gatwick Express, los 34.200 millones de los servicios de la costa oeste, los 35.000 millones de ScotRail, y los casi 36.000 millones de la línea Sudeste.

Por su parte, el canon de acceso por servicios de mercancías, que se está ahora negociando, reflejará el número de kilómetros de la ruta por la que la compañía explotadora desea circular y el número de toneladas/kilómetro.



Cada unidad de mercancías poseerá su propia flota.

La mayor parte de los gastos de Railtrack, debidos a la señalización, supondrán el 22 por ciento de su cifra anual de negocios, o sea, unos 100.000 millones de pesetas. Además se gastarán otros 60.000 millones de pesetas en tracción eléctrica, servicios técnicos, e investigación y desarrollo. El mantenimiento de vías, señalización, telecomunicaciones, electrificación y estaciones

costará alrededor de 2.000 millones. Además, Railtrack tiene previsto invertir unos 100.000 millones de pesetas en diversos proyectos solamente durante el primer año.

El Gobierno ve en la privatización una forma de proporcionar mejores servicios a los usuarios, de llevar la mentalidad empresarial a la industria, de disminuir plantillas y costes, de reducir la pesada carga

Demasiadas compañías de pasajeros

Con el tiempo, los pasajeros de la anterior British Rail podrían caer en la cuenta de que han perdido en calidad y, sobre todo, en comodidad. No es para menos. Porque, sin duda, resultará muy difícil coordinar los horarios de los trenes de 25 compañías diferentes. Incluso, a algunas compañías podría no interesarles que sus trenes conectaran con los de la competencia.

A estas alturas, tampoco se sabe si las tarifas reducidas, un tipo de billetes con los que viajan la mayor parte de los pasajeros de largo recorrido, van a ser válidas en todas las compañías. La Oficina del Regulador Ferroviario, por ejemplo, podría considerar estos billetes poco competitivos.

También existe una gran incertidumbre sobre cuál puede ser el futuro de las mercancías en Gran Bretaña. Sin embargo, con la introducción de nuevas subvenciones para restar mercancías a la carretera, el ferrocarril podría recuperar parte de las actividades que se vio obligado a abandonar porque no eran rentables. □

sobre el contribuyente y de aumentar las inversiones de capital. Los peligros más inmediatos son que las tarifas se incrementen, que los gastos de explotación aumenten al doble, y, que, por lo tanto, existan pocos incentivos para invertir.

Beneficios. El Gobierno recibirá parte de los beneficios que consiguen Railtrack, las compañías de leasing y British Rail Infrastructure Services.

Sin embargo, a medida que trascurra el tiempo, el Ejecutivo británico seguirá desembolsando enormes sumas de dinero a través de las OpraF a las TOC y a los franquiciados, pero obtendrá menos beneficios.

El Ministerio de Economía británico desea que las franquicias tengan una duración lo más corta posible, ya que el Gobierno se ha comprometido a financiar estas franquicias de forma vitalicia. Por una parte, el Gobierno desea que estas franquicias tengan una duración de 7 años, mientras que las OpraF alegan que sería muy poco tiempo, y proponen 15 años. En cualquier caso, las franquicias de corta duración producirían un efecto adverso en la industria, ya que nadie se comprometería a realizar inversiones en proyectos a largo plazo.

Por el contrario, una de las ventajas que podría traer la privatización es que los directivos tendrían libertad para tomar sus propias decisiones, sobre todo en lo que se refiere a inversiones. Pero sólo el tiempo dirá si los ministros están dispuestos a conceder a los directivos esa libertad. Por lo pronto, hay una cosa clara: BR seguirá existiendo unos cuantos años más. □

