

la privatización del ferrocarril británico: una visión crítica.

rodolfo ramos melero

universidad san pablo-ceu : rammel@ceu.es

1. OBJETIVOS Y LÍNEAS BÁSICAS DE LA PRIVATIZACIÓN.

El gobierno británico anunció su intención de privatizar los ferrocarriles públicos británicos (BR) a través de un Libro Blanco publicado en 1992 cuyas propuestas, con pequeñas modificaciones, se convirtieron en la “Railways Act” de 1993. Aunque las medidas contenidas en esta Ley comenzaron a ser aplicadas el 1 de abril de 1994 el proceso de privatización no culminó hasta el 31 de marzo de 1997, fecha en la que cesó de operar la empresa pública.

Las líneas básicas elegidas suponen un enfoque pragmático en el que se conjuga el deseo de introducir el máximo nivel de competencia posible y el de disminuir el impacto producido por la reforma de la actividad (Mac Gregor, 1992). De esta manera se crea un laboratorio donde se desarrolla un experimento ferroviario de gran envergadura, guiado por la ideología del libre mercado, sobre el que se tenían desde un principio dudas sobre su funcionamiento.

2. LA PRIVATIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA (RAILTRACK).

El gobierno consideró que la separación entre la infraestructura y explotación era un requisito fundamental para ofrecer unas mayores oportunidades de incorporación del sector privado a la actividad ferroviaria. En este sentido, es preciso señalar que si un operador de servicios posee la infraestructura estaría en una posición inmejorable para impedir la entrada de los competidores (por ejemplo, cobrando precios abusivos por el acceso, retrasando deliberadamente los trenes de la competencia, dando siempre preferencia a los trenes propios...).

Por esta razón, se creó la empresa RAILTRACK, que realiza las siguientes funciones: la propiedad y gestión de las vías, las infraestructuras asociadas a éstas (estaciones, terminales de mercancías, depósitos, subestaciones eléctricas, catenaria y terrenos) incluidos los sistemas de seguridad y regulación del tráfico; la gestión de la

regulación y el tráfico; la confección del horario y la asignación de los surcos¹; el cobro del canon por el uso de la infraestructura y la publicación del horario nacional.

RAILTRACK se financia, fundamentalmente, mediante el cobro de cánones por el uso de la infraestructura, con los que cubre sus costes de funcionamiento, mantenimiento y renovación además de un beneficio. La cuantía de los cánones impide la rentabilidad de la mayoría de los servicios de viajeros.

Aunque se consideró, inicialmente, que RAILTRACK debía de ser una empresa pública, finalmente se privatizó en mayo de 1996. No cabe duda que pesaron razones políticas en esta decisión del Partido Conservador, que se realizó antes de las elecciones. En efecto, por un lado los ingresos por la venta de RAILTRACK servirían para financiar una rebaja impositiva y por otro con la venta de las acciones infravaloradas los compradores alcanzarían jugosas ganancias.

2.1. LA PRIVATIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA.

Los servicios de mantenimiento y renovación de la infraestructura suponen un alto porcentaje de los costes de RAILTRACK. Así pues es de especial interés reducirlos introduciendo la competencia.

Para conseguir este objetivo, los servicios de mantenimiento y renovación de los British Rail se dividieron en varias compañías, que competirían entre ellas para adjudicarse los contratos de renovación y mantenimiento. Con posterioridad se enajenaron al sector privado.

2.2. LAS ESTACIONES.

Pueden ser distinguidos dos casos: las estaciones que se reparten a lo largo de las líneas operadas por las franquicias y las estaciones principales. Las primeras serían arrendadas a los titulares de la concesión puesto que sería lógico que los operadores desearan gestionarlas, debido a su influencia en la comercialización de los servicios. Las segundas, debido a sus grandes posibilidades de desarrollo comercial, serían vendidas al sector privado.

¹ El derecho de la utilización de la vía en un lugar y tiempo determinado.

En el caso de los depósitos y terminales de mercancías, RAILTRACK los alquilaría a las compañías operadoras.

3. LA PRIVATIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIAJEROS.

Los servicios interiores de viajeros no podían ser vendidos a causa de su falta de rentabilidad. No obstante, el gobierno deseaba una mayor competencia así como una mayor participación del sector privado.

La manera elegida para alcanzar estos dos objetivos fue mediante la concesión al sector privado de éstos servicios. En primer lugar, los servicios de BR fueron divididos en 25 agrupaciones², operados cada uno de ellos por una compañía ferroviaria filial de los BR. Con posterioridad se procedió a la subasta de la explotación de cada uno de éstos 25 grupos mediante un contrato de franquicia, con duración estándar de siete años. La concesión se adjudicó al licitante que requería menos subvenciones (para los grupos deficitarios) o aportaba una mayor suma (para los servicios rentables).

3.1. LAS COMPAÑÍAS DE ALQUILER DE MATERIAL RODANTE (ROSCOS).

La ausencia de un mercado de segunda mano de material rodante ferroviario junto al período de siete años de franquicia (insuficiente para amortizarlo) desalentaría la compra de este material nuevo por parte de los titulares de las franquicias, puesto que en el caso de perderla no podrían venderlo con facilidad. Ante este problema lo más probable es que las compañías operadoras optasen por el alquiler del material rodante.

Teniendo en cuenta estos condicionantes y los deseos gubernamentales de introducir la competencia, la privatización del material rodante se realizaría de la siguiente manera. (Foster, 1994).

Las franquicias podrían comprar o arrendar su material rodante. En el caso de comprarlo, las franquicias podrían adquirir el que poseían los BR. También podrían comprarlo en el mercado de segunda mano, cuando éste exista. Hasta que este mercado

² Los criterios para dividir la red fueron cuatro. En primer lugar, que los servicios ofrecidos poseyeran sentido comercial. Por este motivo se trató de formar agrupaciones, que reflejasen identidades regionales y comerciales. En segundo lugar, que fuesen operativos, es decir, que se asegurase un uso eficiente del material rodante y de los activos. En tercer lugar, que no apareciesen servicios residuales difícilmente operables. Por último, propiciar la competencia

secundario no madurase, se ofrecerían las siguientes medidas para fomentar las inversiones en material rodante nuevo:

- a) Admitir franquicias de mayor duración. De esta forma, se reduce la incertidumbre sobre el valor residual.
- b) Asegurar el uso de este material rodante durante un número de períodos de franquicia que permita su amortización. Para ello se debería garantizar que en el caso de cambio de empresa operadora, el nuevo titular de la franquicia arrendará este material.
- c) Compartir el sector público y los operadores los riesgos derivados del valor residual del material. No obstante este riesgo debería ser asumido de una manera significativa por el operador.

Además debería existir la posibilidad de que compañías de leasing o constructores de material ferroviario alquilaran este material. Para que no existiesen situaciones de monopolio deberían existir varias compañías y las flotas se repartirían entre éstas de tal manera que ninguna fuese la única propietaria de un tipo de tren.

Finalmente, se crearon tres compañías de alquiler denominadas Rolling Stock Companies (ROSCOS) que poseían entre éstas las 11000 unidades de material rodante de los BR. Éstas son las responsables de gestionar sus flotas para cumplir los requerimientos de las compañías ferroviarias mediante la adquisición, reasignación, remozamiento o retirada del servicio del material rodante.

3.2 . LA OFICINA DE LAS FRANQUICIAS FERROVIARIA.

Las franquicias son gestionadas por la autoridad pública, la Oficina de las franquicias de los ferrocarriles de pasajeros (OPRAF). Los cometidos principales de OPRAF son los siguientes (Department of Transport, 1992)

- a) Pagar las subvenciones a las franquicias. El presupuesto para éste fin es establecido por el Secretario de Estado en función de lo aprobado por el Parlamento, mientras que OPRAF determina el nivel de subsidio para cada concesión que lo requiera.
- b) Establecer el nivel mínimo de servicios. Debido al carácter deficitario de la mayoría de las franquicias es necesario que el acuerdo de franquicia se estructure de tal manera que se evite que el franquiciado aumente su beneficio deteriorando el servicio o, en el caso de contar con poder de mercado, elevando las tarifas. Por este motivo se especifican contractualmente los “servicios mínimos”.

Estos “servicios mínimos” son recogidos en un documento previo, que es debatido con las autoridades locales y los Comités consultivos de usuarios³, denominado “PSR” en el que se especifican los niveles mínimos de servicio, que los pujadores están obligados a ofrecer. En las franquicias que requieren un subsidio alto, las compañías operadoras están obligadas a operar aproximadamente a un 90% del nivel de servicio que prestaba BR, mientras que en el caso de las rentables, debe de ser sólo de un 50%.

Aunque OPRAF sólo ofrece subvenciones por los servicios incluidos en el “PSR”, en las subastas los pujadores pueden ofertar servicios adicionales a los establecidos en el “PSR”. Lógicamente, los ofrecerán si con ello obtienen beneficios. Esta ampliación de los servicios mínimos es considerada, como un criterio adicional, para decidir el adjudicatario de la franquicia.

c) Vigilar la actuación de las franquicias. OPRAF realiza un papel de regulador en muchos de los aspectos de los servicios de viajeros. Así, OPRAF regula la subida de tarifas y vigila el cumplimiento de los niveles de calidad pactados (por ejemplo, la puntualidad, el abarrotamiento y los cambios de horarios).

En lo que se refiere a las tarifas, se optó por regular dos terceras partes de éstas de tal manera que las no reguladas son las más baratas (“supersaver”) y las más caras. En general, las tarifas reguladas serían mantenidas constantes en términos reales desde enero de 1996 a enero de 1999. En los cuatro años siguientes las tarifas se reducirán según la formula I.P.C-1%. A no ser que medie una decisión en contra, este porcentaje se mantendrá más allá del 2003⁴.

Cuando no existe presión comercial que procure que se cumplan los niveles de calidad establecidos, OPRAF opera un régimen de incentivos y penalizaciones. Cuando la franquicia supera los objetivos fijados por OPRAF ésta la recompensa mientras que en caso contrario el franquiciado paga a OPRAF. En el caso de incumplir reiteradamente sus obligaciones la operadora podría ser multada e incluso podría perder su derecho a operar la franquicia.

e) Adjudicación de las franquicias. El criterio para otorgar la franquicia es una oferta obligatoria para operar el “PSR” por un periodo estándar de 7 años. Por esta razón el criterio básico para adjudicar la franquicia es el valor actualizado neto del subsidio o el premio⁵. También se consideran las inversiones adicionales en material rodante, estaciones

³ Sus cometidos y funcionamiento son analizados posteriormente.

⁴ En el caso de las cercanías de Londres existe para las diez franquicias existentes el “Fares Incentive Adjustment Payment” (FIAP), que permite una variación de un 2% sobre el límite en función de si el funcionamiento de la franquicia estuvo por encima o por debajo de lo previsto en el año anterior

⁵ El premio es la cantidad pagada por la compañía por el derecho a operar una concesión.

y los servicios extra a los recogidos en el “PSR”. Como el criterio básico para la adjudicación es el subsidio (o el premio), lo lógico es que estas inversiones y servicios extra se autofinancien. Con el fin de fomentar la inversión OPRAF puede ofrecer prorrogas de hasta 15 años condicionadas a la realización de inversiones.

En algunos casos OPRAF considera que son necesarias nuevas inversiones. Si éstas no pudiesen ser amortizadas durante el periodo estándar de una franquicia (7 años), OPRAF invita a los pujadores a que realicen dos tipos de ofertas: la primera para una franquicia de 15 años de duración con el compromiso de mejora y otra estándar. La franquicia es otorgada a la mejor oferta en términos de subsidio o premio.

4. LA PRIVATIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE MERCANCÍAS.

El gobierno Conservador consideró que la venta de las distintas áreas de negocio de mercancías de los BR como una sola unidad no ofrecería ventajas respecto a los costes (no existen economías de gama puesto que la naturaleza de los mercados y clientes es distinta en ambas áreas) y dificultaría la competencia (Department of Transport, 1993b). Por esta razón ofreció separadamente a la venta los servicios: nacionales de contenedores; internacionales e contenedores; paquetería; postales; y los de carga completa, los cuales se dividieron en tres compañías distintas de dimensión regional. Además La Ley permite que los usuarios compren los surcos a RAILTRACK y elijan a los operadores que consideren más idóneos⁶.

Finalmente, existe una gran concentración en la operación de los servicios ferroviarios de mercancías: la compañía EWS, una subsidiaria de la norteamericana Wisconsin Central Transportation, adquirió las tres compañías de carga completa, la de correos, y la internacional de contenedores

5. LA PRIVATIZACIÓN DE LOS TALLERES Y OTROS NEGOCIOS.

El gobierno consideró que las compañías operadoras debían gozar de las máximas posibilidades de elección para efectuar su mantenimiento. No obstante, también tuvo en cuenta que éstas desearían un mayor control sobre el mantenimiento ligero (pequeñas reparaciones que se realizan diariamente) puesto que influye en el grado de disponibilidad de su material rodante. Por esta razón, este tipo de mantenimiento sería realizado por las

⁶ De esta forma, los clientes gozan de la posibilidad de negociar el precio de los surcos y, por consiguiente, pueden controlar directamente uno de los principales costes que conforman un contrato de transporte de mercancías por ferrocarril.

compañías operadoras ferroviarias en los depósitos correspondientes, los cuales serían arrendados a RAILTRACK. Por su parte, los talleres de grandes reparaciones serían privatizados como una única compañía o uno a uno.

Los servicios de ingeniería serían divididos en tres unidades denominadas Train Engineering Services Units (TESCOS). El resto de pequeños servicios de bs BR serían ofrecidos a la venta. En el caso de no encontrarse comprador se liquidarían (Briginshaw, 1994).

6. EL REGULADOR DE LOS FERROCARRILES (ORR).

Debido al gran número de relaciones contractuales que se generan en la nueva configuración del ferrocarril, la existencia de un regulador es un elemento fundamental para el funcionamiento del sistema. La regulación de la industria es efectuada por la Oficina de la Regulación del Ferrocarril (ORR) (Glaister, 1994; Glaister, 1995).

Sus principales instrumentos reguladores son: la concesión de las licencias de operador; la validación de acuerdos de acceso a la infraestructura y sus precios⁷; la potestad sobre la clausura de líneas; y ciertas atribuciones sobre política de competencia.

Para asegurar la defensa de los intereses de los ciudadanos la ORR trata con diez y uno central que los coordina (Central Rail User's Committees). Su misión es vigilar: la puntualidad; los cambios en los horarios; las especificaciones de las franquicias; el abarrotamiento; la limpieza; las tarifas y billetes; la calidad y diseño de los servicios; los servicios de las estaciones; y la provisión de la información. Estas instituciones son financiadas por el Regulador y elevan a éste las quejas derivadas de su vigilancia. Para proceder al cierre de líneas el Regulador consulta a los Comités Consultivos de Usuarios (Patterson, 1997).

7. LA SEGURIDAD

Los estándares de seguridad son fijados por el Health Safety Executive (HSE) mientras que las funciones de validación y vigilancia de los operadores son realizadas por RAILTRACK. En el caso de la gestora de la infraestructura operadora esta labor es realizada por el HSE.

⁷ La regulación del precio de los surcos se efectúa mediante la aprobación de los términos y condiciones (precio y otras materias) de los acuerdos celebrados entre los operadores y RAILTRACK y a través de la aplicación de la fórmula I. P.C-%.

8. PRINCIPALES CRÍTICAS

Con respecto a las críticas están han sido sobre: la infravaloración en la venta y la sobrevaloración de los activos; la estructura y nivel del canon por el uso de la infraestructura; la falta de respaldo de la teoría económica con respecto a la separación de los BR en 30 unidades de servicios de transporte; la preservación de los beneficios de red; la falta de competencia; las dudas sobre la eficiencia de las franquicias; las ineficiencias de la regulación; la falta de implicación del sector privado en la financiación del ferrocarril; y, por último, el mayor coste del nuevo sistema motivado por los mayores costes de transacción.

8.1. LA SOBREVALORACIÓN DE LOS ACTIVOS Y LA INFRAVALORACIÓN EN LA VENTA.

8.1.1. LA VALORACIÓN DE RAILTRACK Y LAS ROSCO.

Una de las principales controversias suscitadas por la venta de RAILTRACK y las ROSCO fue su valoración. Ésta fue realizada utilizando una técnica denominada “MEAV”, de tal manera que la valoración resultante fue elevada: 6,5 millardos de libras para RAILTRACK y 3 millardos para las ROSCO.

Finalmente, las ventas de ambas empresas se realizaron con una importante infravaloración: RAILTRACK fue vendida por 1930 millardos⁸ y las tres ROSCOS por un total de 1797 millardos.

Las críticas se recrudecieron tras la compra de Porterbrook por Stagecoach por 825 millones de libras a los 7 meses de su privatización. Stagecoach pagó 475 millones de libras en dinero y acciones así como asumió los 350 millones de libras de deuda de Porterbrook. La ganancia resultante, 48 millones de libras, fue repartida entre los 49 empleados y directivos. Igualmente, la polémica volvió en febrero de 1997 cuando Eversholt fue vendida por 778 millones a Forward Trust, una filial del banco Midland Bank. La plusvalía resultante fue de 42 millones de libras (Líneas del Tren, 1997).

⁸ En mayo de 1996, se procedió a la enajenación en bolsa de RAILTRACK, condiciones de venta trataron de fomentar el “capitalismo popular” y el “capitalismo laboral”. El primer día las acciones subieron un 20% (38 peniques) con respecto al precio, de 190 peniques, fijado para el tramo minorista. Esta subida permitió al pequeño accionista, con un promedio de 100 acciones, alcanzar una ganancia de 114 libras (21600 pesetas).

8.1.2. LA SEPARACIÓN HORIZONTAL.

La separación de los BR en 30 compañías operadoras ferroviarias puede significar que los directivos sean capaces de administrar mejor los servicios ferroviarios. Sin embargo, los estudios sobre la estructura de costes de los ferrocarriles británicos muestran que la división de los BR en tres o cuatro operadores hubiera sido más eficiente (Preston, 1996).

Por esta razón, se espera una ola de fusiones entre las compañías operadoras de las franquicias de tal manera que finalmente sólo existirán cuatro operadores de viajeros⁹. En lo que respecta a los servicios de mercancías ésta ya ha ocurrido: EWS adquirió cinco de las siete compañías de mercancías de tal manera que presta el 90% de los servicios.

Por último, es destacable el proceso de concentración en el mantenimiento de la infraestructura de tal manera que se está reduciendo el número de empresas que se dedican a la actividad y está desapareciendo la separación inicial entre las compañías de renovación y mantenimiento de la vía.

8.1.3. LA COMPETENCIA.

En la situación actual sólo se han producido casos de competencia entre franquicias adyacentes (por ejemplo entre Connex South Central y South West Trains) o que sirven un mismo destino con rutas distintas. Cuando se ha producido la competencia, sobre una misma línea o a través de rutas alternativas, ésta se ha producido en las tarifas no reguladas o mediante cambios en la calidad de los servicios (Kain, 1998; Harris, 1999).

No obstante, tal como analizamos anteriormente, la intención del Regulador es introducir gradualmente la libre entrada en todas las franquicias. Estas propuestas cuentan con el rechazo de algunos autores como es el caso de Preston, Whelan y Wardman. Éstos realizan un análisis de los posibles resultados de la competencia mediante un modelo de simulación alcanzando la conclusión de que ésta, excepto cuando se produce mediante diferenciación del producto, no aumenta el bienestar (Preston, Whelan y Wardman, 1999).

⁹ El proceso comenzó con la adquisición por parte de Firstbus, operador de Great Eastern, de Great Western Holdings, operadora de Great Western y North Western. GO Ahead, por su parte, adquirió Victory Railways Holdings, operadora de Thames Trains. Por último Stagecoach compró un 49% de Virgin Rail y realizó una oferta por Scotrail.

Con referencia al libre acceso de los operadores de mercancías ha sido para algunos autores una quimera y, por tanto, no se ha cumplido con el propósito de dotar competencia potencial el transporte de mercancías¹⁰. La razón ha sido las barreras de entrada encontradas. Entre éstas las más relevantes han sido las siguientes (Brever, 1996): la adquisición de las máquinas; la contratación de los maquinistas; el precio del Certificado de seguridad; y el coste del seguro.

Otros factores que desaniman a la entrada son los altos precios de los surcos, así como otros hundidos, como el aprendizaje y familiarización de los conductores con el material rodante o la experiencia adquirida por las compañías operadoras dominantes. En suma, debido a estas dificultades, no se pronostica una importante entrada de “Operadores Libres” de mercancías que se unan a los existentes.

Otra área en la que existe polémica sobre la existencia de competencia es en el alquiler del material rodante (Welsby y Nichols,1999). Es preciso señalar que, en los acuerdos en vigor no hubo competencia puesto que las franquicias fueron concedidas con los contratos de alquiler firmados. Sin embargo, cuando los operadores encargan la construcción de nuevo material rodante existe competencia entre las compañías de alquiler y otras interesadas para ofrecer los mejores precios y financiación. Ahora bien, el problema aparece en el alquiler del material rodante existente.

En este caso, la competencia puede darse cuando sean renovados los contratos de franquicia o en el caso de que éstas precisen inmediatamente material rodante. Sin embargo las ROSCO cuentan con poder de monopolio puesto que en muchas ocasiones no existe exceso de oferta de material rodante. Éste sólo puede producirse en el caso en el que la demanda de material rodante disminuyese o si las compañías alquiladoras realizan inversiones especulativas de material rodante con el fin de aprovechar oportunidades de negocio. Ninguna de estas dos situaciones ocurre.

8.1.4. EL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DE LAS FRANQUICIAS.

Los viajeros consideran que el funcionamiento del ferrocarril no ha sido satisfactorio. Como prueba de ello destaca que el Regulador recoge más de 1000000 protestas en cada uno de los dos informes sobre las quejas. La mayor parte de éstas se refieren al funcionamiento del servicio (puntualidad y fiabilidad) .

¹⁰ Para otros como Nash aunque es limitada esta competencia es suficiente para limitar el poder de monopolio de TLF, que en cualquier caso es limitado en un país de pequeñas dimensiones como es el Reino Unido.

El funcionamiento de las franquicias en términos de puntualidad y fiabilidad (cancelaciones) no ha sido bueno (Opraf, 1997; Opraf,1998). El peor comportamiento ha sido en el capítulo de puntualidad, el cual tras una notable mejora en el primer año de operación privada (1996/97) ha empeorado en el segundo (1997/98). Ahora bien, es preciso señalar que a pesar de la caída de la puntualidad, ésta es mejor que en el ejercicio 1995/96.

Según OPRAF las causas de este deterioro pueden ser dos. Por un lado, el mayor número de viajeros transportados y, por otro, las limitaciones de velocidad e interrupciones motivadas por las obras que está realizando RAILTRACK.

Otro aspecto problemático es el mal funcionamiento del programa de información telefónica fue tal que llegó en abril de 1997 ha desatender un 50% de las llamadas. El Regulador consideró que debía alcanzarse un índice de desatención del 10%. Aunque el funcionamiento del programa mejoró, no se alcanzó el objetivo propuesto. Por este motivo el Regulador impuso un sistema de multas graduadas en orden del nivel de desatención. Aunque el funcionamiento mejoró ha vuelto a empeorar (ORR 1997b).

8.1.5. EL FUNCIONAMIENTO DE LA REGULACIÓN.

En lo que se refiere a la regulación de las compañías ferroviarias, puede argumentarse que las franquicias están fuertemente reguladas al estar fijados los niveles de servicio y las tarifas. Estas limitaciones restan iniciativa a los gestores privados. Además, imponen un alto riesgo financiero al operador de una franquicia debido a que el coste del material rodante y la infraestructura son fijos.

Sin embargo, la opinión del gobierno Laborista es que la regulación es escasa. Por este motivo, el funcionamiento del ferrocarril en su primer periodo de operación privada, 1997/98, no es bueno. Como prueba de ello destaca que el Regulador registró en su Primer informe sobre las quejas cerca de 1000000. La mayor parte de las protestas (un 61%) se refieren al funcionamiento del servicio. Según el Regulador aunque esta cifra es elevada, en términos relativos no es, en un principio, alarmante puesto que supone 115 quejas por cada 100000 viajes ORR, 1998b).

En febrero de 1999 el Regulador publicó el segundo informe sobre las quejas. En éste destaca los esfuerzos de los operadores para agilizar los trámites para formular las protestas. El número de éstas, para el periodo comprendido entre abril de 1998 y octubre de 1998, asciende a 540.000, lo que equivale a 117 quejas por cada 100000 viajes. Esta

cifra supone un incremento de un 24% con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior¹¹ (ORR,1999).

En lo que se refiere a los incentivos, éstos han sido fijados a un nivel bajo. Los establecidos entre OPRAF y los franquiciados sobre puntualidad han sido escasos, resultando al final que OPRAF paga a las compañías operadoras. La situación es parecida en los acuerdos de RAILTRACK y las compañías operadoras, de tal manera que RAILTRACK cuenta con pocos incentivos para mejorar su funcionamiento. Por último, los acuerdos entre RAILTRACK y las compañías encargadas del mantenimiento de la infraestructura, heredados de la etapa en la que todavía ambas eran parte de los BR, también son poco exigentes, con el consecuente peligro para la seguridad (Kain, 1998).

El problema surge al asegurar el desarrollo suficiente de la red. Aunque RAILTRACK publicaba sus planes de inversión, no existía la obligación de cumplirlos y subinvertía. La razón de esta conducta podría ser que RAILTRACK exagerase sus necesidades de inversión con el fin de influir en el Regulador a la hora de fijar las tarifas. Una vez establecidas las tarifas los planes de inversión se desarrollan justo antes de la siguiente revisión de tarifas. Así pues las tarifas son fijadas en función de los planes futuros de inversión de tal manera que los cánones por el uso de la infraestructura y los subsidios financian las inversiones antes de que éstas se realicen.

8.1.6. LA INVERSIÓN EN EL NUEVO SISTEMA.

En la nueva configuración de la actividad existe una división en las responsabilidades de inversión. Puede considerarse que RAILTRACK y las ROSCOS ofrecen inversiones mientras que las compañías operadoras son las demandantes (Bristow, Preston y Nash, 1998).

Estas últimas cuentan con pocos incentivos para demandar nuevas inversiones en infraestructura. En efecto, una nueva inversión supone que varios operadores son beneficiados por lo que deben de acordar como repartir los beneficios. Además deben soportar un periodo de tiempo en el que los servicios sufren retrasos y cancelaciones debido a las obras en curso. Otro problema adicional es que las compañías operadoras no cuentan, debido al corto periodo de la franquicia, con suficiente tiempo para recoger los frutos de la inversión.

¹¹ Este resultado puede representar un empeoramiento del funcionamiento o bien el reflejo de que los usuarios han realizado un mayor número de quejas gracias a las nuevas facilidades ofrecidas por los operadores.

En el caso de RAILTRACK debe de distinguirse dos situaciones. Cuando la inversión afecta a servicios rentables, los beneficios y costes son repartidos entre las compañías operadoras y RAILTRACK. En este caso, la compañía de infraestructura corre el riesgo de que la inversión no sea necesaria cuando termine el periodo de franquicia. Además puede compartir los riesgos de la inversión durante el periodo de la franquicia (por ejemplo mediante una fórmula mediante la que parte de la remuneración de RAILTRACK esté ligada a los ingresos del operador).

En el caso de que la inversión afecte a servicios subvencionados, lo cual es lo más probable en la mayoría de las ocasiones, OPRAF financia la inversión mediante un aumento de las subvenciones. De esta manera, los operadores puedan pagar los mayores cánones por el uso de la infraestructura. Sin embargo, RAILTRACK afronta el riesgo de que en el futuro las subvenciones a los servicios deficitarios se reduzcan. Por este motivo OPRAF puede garantizar que se seguirán pagando estos mayores cánones.

En lo que se refiere a la inversión en material rodante el riesgo de las inversiones también se traspasan a OPRAF. En concreto, el riesgo comercial es soportado por el operador durante el periodo de la franquicia. Ahora bien, si este material nuevo es utilizado en el siguiente periodo de franquicia su menor valor será reflejado en unas mayores subvenciones o unos menores premios. En lo que se refiere al riesgo de propiedad, éste existe en mayor medida cuanto más específico es el material rodante si no hay mercado para la inversión una vez terminada la franquicia. Esto puede ocurrir si el gobierno recorta los subsidios otorgados para financiar los servicios deficitarios. Sin embargo OPRAF puede comprometerse a que el material rodante será empleado.

En suma, la financiación de muchas de las inversiones y sus riesgos recaen en OPRAF, lo que equivale a que a los fondos públicos.

En lo que se refiere a la regulación, está no fue efectiva para fomentar las inversiones de RAILTRACK. (Como analizamos posteriormente este asunto se ha convertido de especial relevancia tras el accidente de Paddington, el cual fue motivado por las deficientes medidas de seguridad de RAILTRACK). El nivel de las tarifas es fijado de tal manera que se ofrezca al operador una infraestructura adecuada en términos mantenimiento, renovación y expansión de la red. Para asegurarse que el mantenimiento y renovación son realizados de una manera eficiente se recurre al régimen de incentivos mediante el que se penaliza o recompensa a RAILTRACK por su funcionamiento.

El problema surge al asegurar el desarrollo suficiente de la red. Aunque RAILTRACK publicaba sus planes de inversión, no existía la obligación de cumplirlos y

subinvertía. Por esta razón el Regulador modificó la licencia de RAILTRACK de tal manera que sus compromisos fuesen obligatorios.

Por último, es preciso señalar que las ROSCO no están reguladas de tal manera que no son obligadas a realizar inversiones en material rodante. (Esta regulación está siendo estudiada en la actualidad por el gobierno Laborista).

8.1.7. LOS MAYORES COSTES DE TRANSACCIÓN.

Los aspectos que han suscitado una mayor polémica con respecto a los costes de la privatización han sido los costes de transacción y la sobrevaloración de algunos activos así como la infravaloración de la venta.

En lo que se refiere a los costes de transacción, no está claro que la privatización y la reforma estructural realizada sea la más adecuada para una actividad de la complejidad del ferrocarril. Como consecuencia de la Ley de Ferrocarriles de 1993, la organización unitaria del ferrocarril bajo los BR se convirtió en una estructura compleja en la que se realiza una gran cantidad de acuerdos entre las distintas partes de la industria. No es de extrañar que se denomine irónicamente al nuevo sistema la “jungla legal”. Esta situación puede dar lugar a unos costes de transacción prohibitivos (Preston, 1994; Nash y Preston, 1993; Bradshaw, 1995).

Antes de la privatización, las relaciones contractuales entre las distintas áreas de negocio de BR se regían contratos y precios administrados por la dirección de la empresa. En la actualidad, las transacciones entre las múltiples empresas en las que fueron divididos los BR están basadas en acuerdos negociados y los precios se fijan contractualmente. Los controles son difíciles de especificar, puesto que es complejo determinar la calidad del servicio y quien es el responsable de un retraso o fallo, así como cual es la penalización apropiada a pagar por el incumplimiento de un contrato. Por otro lado, tras la reforma el Regulador y en particular OPRAF deben obtener información de distintas organizaciones independientes, que cuentan con incentivos para distorsionar la información.

Ahora bien, es preciso señalar que el nuevo sistema contractual presenta la ventaja de una mayor transparencia de tal manera que permite alcanzar mejoras de eficiencia. En resumen, tanto el sistema de contratos y precios administrados como el actual presentan costes y es una cuestión empírica averiguar cual es mejor.

El coste del proceso de privatización ha sido estimado por algunos autores, aplicando un tipo de descuento de un 8%, en 5612 billones de libras. Para éstos principales costes son los siguientes (Harris, 1997; Godward;1997):

9. LA REVISIÓN LABORISTA

9.1. LA NUEVA POLÍTICA FERROVIARIA DEL GOBIERNO LABORISTA.

Tras la llegada al poder, el partido Laborista no propuso la renacionalización del ferrocarril. La única medida relevante de política ferroviaria fue la de encargar a los BR el papel de consejero de política ferroviaria.

Ahora bien, el gobierno Laborista considera que la política de desregulación y privatización del transporte emprendida por el gobierno Conservador significó una reducción de la participación del transporte público, resultando una mayor congestión y polución.

Ante esta situación, el gobierno Laborista publicó sus nuevas orientaciones de política de transportes en el Libro Blanco denominado “A New Deal for Transport”(DETR, 1998), aparecido en julio de 1998. El objetivo genérico de la nueva política de transporte es lograr la movilidad sostenible, (lograr una mayor movilidad sin comprometer el medio ambiente) respetando los principios de seguridad, limpieza, eficiencia y justicia.

Para este fin se perseguirán los objetivos de integrar: los distintos medios de transporte en un sistema nacional de transporte; el transporte con el medio ambiente; y el transporte con las políticas de planificación del territorio, educación, sanidad y desarrollo.

En este nuevo contexto general de la política de transporte, la política ferroviaria debe cambiar debido a la ausencia de una planificación estratégica de la actividad. Además el gobierno considera fundamental la reforma de la regulación para solventar los problemas sufridos por la actividad tras la privatización y adaptar el ferrocarril a los nuevos requerimientos de la política de transporte.

Según el gobierno, aunque la privatización se ha visto acompañada por un incremento en el número de viajeros, no se ha explotado todo su potencial de crecimiento. La razón fundamental de este fallo ha sido la falta de satisfacción del cliente. Las pruebas de este malestar son las cerca de un millón de quejas recogidas en el informe del Regulador publicado en julio de 1998. La principal fuente de protestas proviene de la pérdida de beneficios de red: billetes directos, información telefónica, pérdida de enlaces,

etc. En lo que se refiere al transporte de mercancías, no existe un organismo que vele por su desarrollo y buen funcionamiento.

Así las cosas los principales objetivos de la nueva etapa de la política ferroviaria serán: el fomento del uso del ferrocarril, en especial de mercancías, en el contexto de un sistema integrado de transportes; la operación de las franquicias como un conjunto coherente de servicios en el ámbito nacional; una mayor implicación de las autoridades regionales y locales; establecer medidas para favorecer a los viajeros mediante mejoras de los servicios; aplicar una regulación más estricta.

Para conseguir estos objetivos, se crea la STRATEGIC RAILWAYS AUTHORITY (SRA), cuyo cometido es dotar a la actividad ferroviaria de una estrategia coherente de desarrollo. La SRA, cuyo personal directivo será nombrado por el gobierno, integrará a OPRAF y realizará los siguientes cometidos:

1. Regular los beneficios de red.

De esta manera se evitará la confusión en los cometidos de la ORR y OPRAF. No obstante, la SRA no absorberá los cometidos de la ORR. Se considera que el organismo responsable de las subvenciones no debe ser a su vez el regulador de los cánones por acceso a la infraestructura. Por esta razón, esta tarea seguirá en manos de la ORR, al igual que el control de la licencia de RAILTRACK y sus poderes sobre política de competencia. Además, es posible que se encargue de la regulación de las ROSCO, si finalmente se decide la regulación de éstas.

Para un mejor cumplimiento de sus funciones, la SRA impondrá unas sanciones más fuertes por el incumplimiento de los beneficios de red.

2. Mejorar el uso del subsidio otorgado a los servicios de viajeros.

A este respecto, cuando se renegocien las franquicias se exigirán unos mejores niveles de funcionamiento y satisfacción del cliente, el cual estará más involucrado en el diseño de los servicios. Para este fin los Comités consultivos pasarán de estar tutelados por la ORR a serlo por la SRA.

3. Fomento del uso del ferrocarril.

Fundamentalmente se conseguirá con:

- a) La especificación en la renegociación de las franquicias de unos niveles de servicios coherentes con una política integrada de transportes así como con una regulación de las tarifas en la que se considere que el ferrocarril debe de ser comercializado como una red.
- b) La limitación de la competencia: en vez de la ORR la SRA será la encargada de establecer el nivel de competencia. En este cometido considerará limitar la competencia cuando perjudique a los servicios financiados por el contribuyente o rompa los beneficios de red.
- c) El uso de instrumentos financieros para el desarrollo del ferrocarril. Se crean dos instrumentos financieros: el Infrastructure Investment Fund (IIF) y el Rail Passenger Partnership Scheme (RPPS). El IIF servirá de apoyo a la inversión en 15 “cuellos de botella” que presenta RAILTRACK. Por su parte, el RPPS financiará proyectos innovadores en el ámbito regional y local que fomenten el uso del ferrocarril y el cambio modal.
- d) Medidas específicas para el fomento de las mercancías.

La SRA se encargará de establecer y vigilar los objetivos del ferrocarril así como de que el ferrocarril de mercancías reciba un trato adecuado en el uso de la red y se resuelvan los cuellos de botella que impiden su crecimiento.

Para estos objetivos la SRA utilizará el IIF para el aumento de la capacidad de la infraestructura utilizada por los servicios de mercancías mientras que las subvenciones específicas que el Ministerio de transporte gestiona serán aumentadas y transferida su gestión a la SRA.

En suma, el partido laborista ha propuesto cambios en el modelo de regulación de los ferrocarriles implantado por el gobierno Conservador, de tal manera que se ha establecido un compromiso entre las ideas privatizadoras y las defensoras de la concepción del ferrocarril como un servicio público. En definitiva, es una “Tercera Vía” de política ferroviaria.

9.2. LA REFORMA DE LAS FRANQUICIAS

La SRA considera que la brevedad del período de franquicia es un obstáculo a la inversión de tal manera que ha decidido lanzar un proceso de renegociación de las franquicias de tal manera que los criterios para aceptar un nuevo contrato, más exigente en cuanto a su sistema de regulación y con una duración entre 10 y 20 años, son: la inversión, el mejor funcionamiento, la innovación, la integración intermodal, y el ahorro de dinero de

los contribuyentes. Además se replantea la extensión del territorio de las franquicias, creando áreas más amplias como las correspondientes a las cercanías de Londres Birmingham y Manchester.

9.3. LA INTERVENCIÓN DE RAILTRACK EN OCTUBRE DE 2002

9.3.1. LOS PROBLEMAS DE RAILTRACK

A partir de abril de 2001 comenzaría un nuevo período de regulación de las tarifas que concluiría en 2006, mediante el que se incrementarían los cánones de acceso pagados por las franquicias. De los más de 14 billones de libras de ingresos que obtendría RAILTRACK durante esos años, 8 billones se destinarían a la renovación de la infraestructura. En vista de la importancia de las actuaciones el gobierno decidió subvencionar a la compañía privada de infraestructura con 5 billones, de tal manera que éstos serían pagados por las arcas públicas en vez de con los cánones por el acceso a la infraestructura.

Aunque estas cantidades hubieran sido suficientes para que RAILTRACK no sufriese problemas financieros finalmente acabó en la suspensión de pagos por los siguientes motivos.

Por un lado, por las consecuencias del trágico descarrilamiento de Hatfield¹², provocado por el mal estado de la vía y la ausencia de una limitación de velocidad en ésta. La razón de su mal estado y de la prevención no era otra que el contratista encargado de su mantenimiento no impuso un límite de velocidad y para posteriormente realizar la reparación para no incurrir en los pagos por penalización que hubiese debido de pagar en el caso de hacerlo. Esta falta de cuidado en la seguridad levantó una gran polémica sobre el sistema de mantenimiento realizado por las compañías privadas y su supervisión por parte de la operadora privada de infraestructura.

Tras el enjuiciamiento de los responsables de la contrata, las empresas responsables del mantenimiento comienzan a efectuar las obras necesarias con lo que se producen más de 1000 restricciones en tramos en los que se puede circular como máximo a 32 Km/h.

¹² Anteriormente se produjo otro importante accidente en Paddington al sobrepasarse una señal en rojo accidente se hubiese evitado con un sistema de control automático de los trenes, que no está instalado en gran parte de la red de los ferrocarriles británicos. Por esta razón comienza a diseñarse un programa para su implantación.

Las consecuencias de estas obras han sido, por un lado, que los usuarios han sufrido innumerables retrasos y cancelaciones de servicios y, por otro, un aumento de las penalizaciones que RAILTRACK debe de pagar a los operadores por este mal funcionamiento de la infraestructura.

Otro factor que ha desencadenado la crisis es la elevación del coste de la renovación para hacerla apta para la circulación de trenes pendulares a 225 Km/h., de la Línea Principal del Oeste (WCML) que une Londres con Birmingham, Liverpool, Manchester, Glasgow y Edimburgo. La actualización de esta línea, que es la que genera la mayor demanda de Europa, se realizaría en dos fases: una primera en la que se mejoraría la infraestructura y la segunda en la que se introducirían por parte de Virgin, la franquicia operadora de la línea, los trenes pendulares.

En la primera se han incrementado los costes por dos motivos. Por un lado, por el sistema de control de tráfico elegido. En un principio se optó por el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) que sería instalado por Siemens y Alstom. La complejidad de la línea, en la que se combinan tráficos de mercancías y de viajeros, hizo imposible su implantación de tal manera que se ha instalado un sistema menos complejo y más caro. Por otro, se mantienen los servicios durante las obras de tal manera que RAILTRACK debe de pagar indemnizaciones a Virgin por los retrasos y cancelaciones no previstos. En suma, hubiera sido más sencillo construir una línea nueva que fuese utilizada en exclusiva por los trenes de viajeros que la modernización de la existente.

Por otro lado, un problema que ha incidido en el aumento de costes ha sido que los directivos de la compañía propietaria de la infraestructura no procedían del entorno ferroviario de tal forma que han debido de contratar a un gran número de consultores para que les asesorasen en sus tareas.

El resultado final ha sido que el coste de la renovación de la WCML se eleva de los 2.3 billones de libras presupuestados a 7 billones mientras que los costes por penalizaciones que debe de abonar RAILTRACK supera en 500 millones a los previstos por el Regulador de la actividad y los costes de gestión en 2 billones.

9.3.2. EL INCREMENTO DE LA REGULACIÓN

A pesar de su mal funcionamiento financiero y la falta de inversión RAILTRACK ofrecía grandes beneficios (406 millones de Libras en el ejercicio que termina en abril de 1999 y 421 millones en el que finaliza en 2000), de tal manera que

era necesario modificar la regulación con el fin de conseguir que la operadora de la infraestructura invirtiese más.

En este sentido debe de señalarse que la regulación diseñada por el gobierno Conservador era demasiado benevolente con RAILTRACK de tal forma que el nuevo regulador del ferrocarril, Tom Winsor, nombrado por los Laboristas comienza a introducir medidas que se caracterizan por incrementar el apoyo financiero a la operadora privada de la infraestructura a cambio de una mayor intervención.

Así, como consecuencia del malestar de la opinión pública ante los retrasos y falta de seguridad se crea el Grupo de Acción Ferroviaria, compuesto por los principales organismos de la industria, que supervisa la resolución de estos problemas. Este es el primer paso en la mayor intervención que aumenta en enero de 2001 al decidirse que sería la SRA quien asumiría las decisiones con respecto a las mejoras e inversión en infraestructura. Con esta decisión las funciones que quedan encomendadas a RAILTRACK serían las de mantenimiento y gestión de la infraestructura existente así como la realización de la modernización de la WCML.

Así pues, queda en manos de la SRA la decisión sobre la utilización de los 60000 millones de libras de inversión público-privada que se destinarían a la modernización de la Red. Posteriormente se decide que estas nuevas obras se efectuarían por parte de las empresas constructoras y las operadoras ferroviarias, de tal manera que la función de la compañía gestora de la infraestructura se restringiría al mantenimiento y gestión de la infraestructura.

Dentro del sector comienzan a reclamarse mayores cambios estructurales en la gestión de la infraestructura. Por un lado, el Regulador comienza a estudiar cambios en la regulación que le permitan aplicar sus poderes de presión para que RAILTRACK invierta y una simplificación de la regulación de la propietaria de la infraestructura, que incluye unos nuevos cánones para los servicios de mercancías más baratos y sencillos. Por otro los especialistas del sector abogan por una reorganización en la que se dividiría la compañía gestora de la infraestructura y se asignaría la gestión de la infraestructura a las compañías franquiciadas. En este sentido, el gobierno pretende que las franquicias regionales realicen la gestión de la infraestructura y la explotación conjuntamente mientras que Virgin está dispuesta a formar un consorcio con la norteamericana Brecht para completar la modernización de la WCML.

9.3.3. LA INTERVENCIÓN DE RAILTRACK

La opinión pública cada vez es más favorable a la nacionalización de la operadora privada de tal manera que el ejecutivo laborista comienza a considerarla como una opción posible. Uno de los principales impedimentos para realizarla es que podría ahuyentar a los inversores privados a la hora de invertir los 40.000 millones de libras, del total de 60000, previstas para la modernización de la red.

En abril de 2001, como consecuencia del incremento de costes derivados del accidente de Hatfield, RAILTRACK pide un adelanto de 1,5 billones de libras con cargo a un adelanto de las cantidades que recibiría como subvención para la modernización de la infraestructura a partir de 2006. A esta cantidad, se suman 500 millones de libras como compensación por la rebaja de cánones por el uso de la infraestructura que comenzarán a disfrutar los operadores de mercancías. Para financiar estas modernizaciones RAILTRACK aumenta su endeudamiento que alcanza los 3300 millones de libras mientras que mantiene su decisión de distribuir dividendos por un valor de 100 millones de libras.

En julio de 2001 el nuevo presidente de la compañía pide un nuevo apoyo financiero de 700 millones para diciembre, que se convertirían en 1700 en marzo de 2002, puesto que sin el iría a la suspensión de pagos en octubre.

El 5 de octubre de 2001 el Secretario de Estado rehusó dárselo y el 7 de octubre de 2001 el Tribunal Supremo autoriza, debido a la manifiesta incapacidad que RAILTRACK muestra para actuar en interés público, el traspaso de la gestión a un Administrador, compuesto por personal de Ernst & Young, hasta que se decida que nueva empresa asumirá las competencias de ésta. Aunque el gobierno podía haber nacionalizado la compañía prefiere la intervención con el fin de ahorrarse el coste de indemnizar a los accionistas.

Durante el período de Administración se mantendrán, los niveles operativos y de gestión de RAILTRACK. Para ello el gobierno da los fondos necesarios para garantizar el funcionamiento y pagar a los acreedores. Con este propósito se ofrecen 800 millones de libras adicionales de dinero público a la compañía intervenida procedentes de un fondo de imprevistos. Esta actuación ha sido muy polémica al considerarse que se han inyectado 800 millones de dinero adicional mientras que se rehusó la petición de 700 millones de RAILTRACK. Asimismo se mantendrán los empleos, las condiciones laborales y las responsabilidades de los directivos que se encargan de los trabajos diarios.

El Secretario de Estado considera que el interés público que debe de presidir la infraestructura estaría mejor servido con una empresa sin accionistas de tal manera que es favorable a que la nueva compañía encargada de la infraestructura sea una especie de compañía fiduciaria gestionada por los implicados de la industria (APOT, SRA, ROSCO, RUCS) carente de accionistas y que reinvierta sus beneficios operativos en inversiones en infraestructura.

Entre las ofertas que el Administrador ha recibido para hacerse cargo de RAILTRACK destaca la del banco alemán WestLB, el cual es contrario a que el Secretario de Estado esté en el proceso de decisión de la adjudicación puesto que ya se ha mostrado favorable a la solución comentada anteriormente.

En el futuro inmediato el gobierno se enfrenta las demandas que los accionistas han interpuesto. Aunque el gobierno asume los créditos y deudas no compensará a los accionistas, los cuales recibirán su dinero en función del precio de venta que el Administrador consiga en la venta de RAILTRACK. En este sentido el ejecutivo laborista considera que no debe de compensar a los accionistas que han invertido en una empresa equivocada y que con esta decisión impone una mayor disciplina de gestión al resto de los monopolios naturales privatizados.

En lo que se refiere a las inversiones a realizar, las efectuará la SRA mediante asociaciones público privadas (AAPP) con las constructoras y operadores ferroviarios mientras que en el caso de la WCML el Administrador y, posteriormente, la compañía que sustituya a RAILTRACK la completarán. La gran duda actual es si el sector privado estará dispuesto a participar tras la intervención de RAILTRACK y si en el caso de hacerlo aumentarán de una manera importante la prima de riesgo.

Por último queda pendiente la reforma del marco regulatorio de la compañía gestora de la infraestructura y la posibilidad de integrar las operaciones de la infraestructura y la explotación.

10. CONCLUSIONES

La principal conclusión es que los problemas del modelo privatizador provienen de la política de privatización de RAILTRACK. Como se ha analizado la regulación de este monopolio natural privado no ha sido efectiva. En este sentido consideramos que en cualquier reforma ferroviaria la infraestructura debe de ser pública puesto que sólo los estados, gracias a su disponibilidad presupuestaria y visión estratégica y global sobre

el territorio que administran, cuentan con los recursos para financiar los grandes proyectos de modernización de infraestructuras que son necesarios.

11. BIBLIOGRAFÍA

BRADSHAW, W.P.(1995): “Why British Rail Is Being Privatised”, *Rail International*, abril, págs. 15-21.

BREVER, P.R.(1996): “Contestability in UK Rail Freight Markets: The Economics of Open Access”, *Transport Policy*, vol. 3, nº. 3, págs. 91-98.

BRIGINSHAW, D.(1994): “BR Break-Up Begins”, *International Railway Journal*, vol. 34, abril, págs. 13-14.

BRISTOW, A.L., PRESTON, J.M., y NASH, C.A.(1998): “Investment Planing and Appraisal Issues in the Privatized Railway: The British Experience”, *Transport Reviews*, vol. 18, nº. 4, págs.353-362.

DEPARTMENT OF TRANSPORT.(1992): *The Franchising of Passanger Rail Services: A Consultation Document*, DOT; Londres.

DEPARTMENT OF TRANSPORT.(1993a): *Gaining Access to the Railways Network. The Government's Proposals*, DOT, Londres.

DEPARTMENT OF TRANSPORT.(1993b): *Rail Freight Privatisation: The Goverment Proposals*, DOT, Londres.

DETR.(1998): *A New Deal for Transport Better for Everyone: The Governments White Paper on The Future of Transport/UK Department of the Enviroment, Transport and Regions*, DETR, Londres.

FOSTER, C.D.(1994): “The Economics of Rail Privatisation”, Discussion Paper nº. 7, Centre for the Study of Regulated Industries, CIPFA, Londres, 1994.

GLAISTER, S.(1994): “The Regulation of Britain’s Privatised Railways”, en BEESLEY, M.E. (Ed.): *Regulating Utilities: The Way Forward*, IEA Readings n°. 41, Institute of Economics Affairs, Londres.

GLAISTER, S.(1995): “Deregulation and Privatization”, Ponencia presentada al área de Economía del Transporte en *Congreso Nacional de Economía (5. 1995, Las Palmas de Gran Canaria)*,1995. Posteriormente recogido en DE RUS, G., Y NASH, C. (Coord.)(1998): *Desarrollos Recientes en Economía del Transporte*, Civitas, Madrid.

GODWARD, E.(1997): “The Privatisation British Rail: The Real Cost”, *Rail Transport International*, n°. 3,., julio/agosto, págs. 34-37.

HARRIS, N.G.(1997): “Counting the Cost of Privatisation”, *Modern Railways*, vol. 54, abril, 1997, págs. 205-207.

HARRIS, N.G.(1999): “Corporate Strategies for Railways in the UK: a Corporate Perspective”, *Transport Reviews*, vol.19, n°. 2, págs. 191-202.

KAIN, P.(1998): “Developments in Transport Policy. The Reform of Rail Transport in Great Britain”, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 32, n°. 2, págs. 247-266.

LÍNEAS DEL TREN.(1997): “La Polémica Venta de Eversholt”, *Líneas del Tren*, n°. 148, 17 de mayo, 1997, pág. 53.

MAC GREGOR, J.(1992): “Nuevas Oportunidades para los Ferrocarriles. La Privatización de British Rail”, (Traducción del original, *New Opportunities for the Railways the Privatisation of British Rail Presented to Parliament by the Secretary of State*, HMSO, Londres, 1992), en FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. DIRECCIÓN DE DOCUMENTACIÓN.(1992): *Proceso de Privatización de los Ferrocarriles Británicos (BR)*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, págs. 111-139.

NASH, C.A., y PRESTON, J.M.(1993): “The Policy Debate in Great Britain”, en Round Table on Transport Economics (90ª . París).: *Privatization of Railways*, ECMT, París, 1993.

OPRAF.(1997).: *OPRAF 1996-97 Annual Report*, OPRAF, Londres.

OPRAF.(1998a): *OPRAF 1997-98 Annual Report*, OPRAF, Londres, 1998.

OPRAF.(1998b): *Pasanger Rail Fares 1995/96, 1996/97 and 1997/98. Research for OPRAF by TCI Rail*. Disponible en w.w.w.opraf.gov.uk/new/releases/1998/981022.htm.

ORR.(1997a): *Annual Report 1996-97*, ORR, Londres.

O.R.R.(1997b): *Acurate and Imparcial Retailing. Report on the First Natioanal Survey*, O.R.R., Londres.

ORR.(1998): *Rail Complains Bulletin: Report nº.1. 1997/1998*, ORR, Londres, 1998.

ORR.(1999): *Rail Complains Bulletin: Report nº.2. 1998/1999*, ORR, Londres, 1999.

PATTERSON, M.(1997): “Rail Privatisation in Britain: The Passenger’s View”, *Rail International*, julio/agosto, págs. 33-39.

PRESTON, J.M.(1996): “The Economics of British Rail Privatisation: An Assessment” *Transport Reviews*, vol. 16, nº. 1, págs. 1-21.

PRESTON, J., WHELAN, G., y WARDMAN, M.(1999): “An Analysis of the Potencial for On-Track Competition in the British Passenger Rail Industry”, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 33, nº. 1, págs. 77-94.

WELSBY, J., y NICHOLS, A.(1999): “The Privatisation of Britains Railways: An Inside View”, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 33, nº. 1, 1999, págs. 55-76.