

EL TREN HA CONSEGUIDO UN INDICE DE PUNTUALIDAD DEL 95 POR CIENTO

El Acela Express, motor de la alta velocidad en Estados Unidos

Pese a que el ataque terrorista a Estados Unidos podría cambiar en cierta medida los planes que existían antes del 11 de septiembre, cuando tuvo lugar el atentado contra las

Torres Gemelas, la administración Bush ha decidido invertir en alta velocidad. Qué duda cabe que el éxito del Acela Express, el tren que desde diciembre de 2000 conecta Boston, Nueva York y Washington a 240 km/h, ha sido decisivo para dar este importante paso.



estadounidenses se encuentran al borde de la saturación, especialmente en el noreste del país. Mientras que el índice de puntualidad de los vuelos nacionales alcanza el 70 por ciento, el Acela Express está logrando en la actualidad el 95 por ciento. La buena relación calidad precio no sólo incluye la puntualidad y la fiabilidad del servicio, sino también los servicios que el cliente recibe a bordo, todo lo cual, hace que el tren compita muy favorablemente frente al avión.

A bordo. Aunque para la inmensa mayoría lo más llamativo resulta la velocidad del tren, 240 km/h, los responsables de Amtrak están convencidos de que lo que realmente contribuirá al éxito económico del tren son los servicios a bordo.

El tren incorpora grandes ventanales por los que se cuele la luz natural, y los aseos de metal ondulado que tanto desagradaban a los viajeros se han sustituido por interiores de un verde suave. El tren incorpora vídeo y canales musicales, e, igualmente, se puede comer o cenar en un coche tipo pub, con posibilidad de elegir varios menús e incluso beber cerveza de barril. A todo ello se añade las tomas eléctricas para ordenadores portátiles que están distribuidas por todo el tren y las 32 mesas de reuniones que existen a disposición de los viajeros.

Entre Nueva York y Washington, Amtrak se ha hecho ya con prácticamente el 50 por ciento del mercado aéreo-ferroviario. Con la introducción

Coincidiendo con el 30 aniversario de Amtrak, la compañía ferroviaria de pasajeros de Estados Unidos, la empresa tiene algo importante que celebrar: la creciente popularidad del tren Acela Express, el único que puede denominarse de alta velocidad en toda América, y que ha sentado la base para la expansión de la alta velocidad en Estados Unidos.

Desde que se inauguró el primer servicio el 11 de diciembre de 2000, entre Boston, Nueva York y Washington, más de 82.000 personas han utilizado el Acela Express. El servicio está atrayendo numerosos viajeros, y los ingresos son más altos de lo esperado.

Las previsiones apuntaban a que la demanda mayor se produciría en el extremo norte

de la línea, concretamente entre Boston y Nueva York, donde los tiempos de viaje se han reducido de las 5 horas iniciales a menos de 3 horas 30 minutos. En la actualidad, el Acela rivaliza con el producto tradicionalmente más rentable de Amtrak, el Metroliner, que circula entre Washington DC y Nueva York a 200 km/h, y que se está sustituyendo gradualmente por el Acela Express.

A finales de año, Amtrak habrá recibido veinte trenes más, lo que permitirá poner en servicio 19 trenes diarios por sentido entre Boston y Nueva York. Circularán 10 trenes diarios por sentido entre Boston y Nueva York, nueve de los cuales llegarán hasta Washington.

Los servicios de fin de semana empezaron a funcionar el pasado 29 de abril, y en es-

tos momentos se están adaptando a la creciente demanda. Aunque el Acela se dio a conocer inicialmente como un tren orientado a los viajes de negocios, los estudios que ha realizado la compañía ferroviaria apuntan a un mercado de ocio de gran potencial los fines de semana.

Amtrak es optimista sobre las buenas perspectivas del tren, ya que los atributos que los clientes demandan existen ya en el caso del Acela, o bien se introducirán muy pronto. Por ejemplo, las frecuencias del servicio ofrecen una gran flexibilidad y comodidad, características hasta ahora desconocidas en el extremo norte del corredor.

Otra de las claves del éxito es la buena relación calidad-precio. Muchos aeropuertos

de otros servicios al norte de Nueva York, Amtrak confía en captar igualmente una parte significativa de ese mercado. Y ahora que se ha extendido el temor a volar y que las líneas aéreas han reducido incluso un 20 por ciento de vuelos, el potencial es mucho mayor.

No hay duda de que a medida de que el Acela Express se haga popular, la alta velocidad ferroviaria se convertirá en la solución ideal para otros corredores congestionados. Tanto es así que funcionarios del gobierno y empresarios de varios estados se han interesado por el proyecto, y Amtrak trabaja ahora con 36 estados para introducir la alta velocidad.

Sin embargo a diferencia del Acela Express, estos trenes incorporarían tracción diesel, y circularían en vías modernizadas, pertenecientes a los ferrocarriles de mercancías.

Además de ser un modo de descongestionar carreteras y aeropuertos, la alta velocidad se percibe en Estados Unidos como una forma de atraer la prosperidad económica, algo que se considera no podrá lograrse sin una fuerte intervención federal.

El pasado mes de enero, poco después de formarse el nuevo congreso, varios senadores presentaron la Ley de Inversiones en Alta Velocidad Ferroviaria correspondiente a 2001. Si la ley finalmente se aprueba, Amtrak podrá emitir bonos y acceder de esta manera a más de dos billones de pesetas en los próximos 10 años. Amtrak no pagará intereses a los accionistas por esos bonos, pero, a cambio, estos podrán acceder a créditos blandos.

Aparte de desarrollar 11 corredores de alta velocidad, estos bonos permitirán a Amtrak realizar inversiones muy necesarias en el extremo sur del corredor noreste, lo que haría que el Acela Express realizara la ruta entre Nueva York y Washington en sólo dos horas.

En un informe presentado al Congreso, Amtrak ha identi-



ficado la necesidad de invertir algo más de dos billones de pesetas en el extremo sur del corredor durante los próximos 20-25 años. Desde que se retomó el proyecto de alta velocidad en 1993, Amtrak y el gobierno federal han aportado ya cerca de 300.000 millones de pesetas en la reconstrucción de infraestructura y electrificación entre New Haven, Connecticut y Boston.

Comparado con Europa y Japón, en Estados Unidos las inversiones en ferrocarril de pasajeros han sido muy escasas; no obstante, la nueva ley podría cambiar sobremanera la situación.

Las inversiones son necesarias para realizar numerosas obras de infraestructura a lo largo del corredor, incluyendo la sustitución de varios puen-



tes, un nuevo túnel bajo Baltimore y la modernización de los túneles de East River y Hudson River en Nueva York.

En el resto del país, los fondos se utilizarían para comple-

mentar otros fondos estatales propuestos para mejorar los servicios ferroviarios. Solamente California tiene previsto dedicar 1,8 billones de pesetas en los próximos 10 años con el fin de reducir la congestión, para lo cual mejorará su red ferroviaria de pasajeros.

Los 11 estados que el gobierno federal considera prioritarios para la alta velocidad recibirán ayuda federal que les permitirá trabajar con Amtrak y los ferrocarriles de mercancías -propietarios de las vías- para llevar a cabo sus planes iniciales.

Nueve de esos estados están representados en la Iniciativa Ferroviaria Regional del Medio Oeste, que prevé desarrollar servicios a 175 km/h en 11 corredores, lo que totalizaría 4.825 de línea. Esta red tendría su origen en Chicago y daría cobertura a ciudades tan importantes como Detroit, Milwaukee, Minneapolis, St. Louis, Kansas City, Cleveland, Cincinnati, Omaha, Des Moines e Indianapolis. Un estudio realizado con este motivo señala que la cantidad que habrá que invertir en infraestructura durante los próximos 10 años para completar este proyecto ascenderá a cerca de 740.000 millones de pesetas.

En el corredor Cascade, entre Seattle, Washington y Portland (Oregón), los estados, Amtrak y BNSF han invertido conjuntamente más de 90.000 millones de pesetas desde 1993. Gracias a ello, el tiempo de viaje se ha reducido de 4 horas a 3 horas y media, con el objetivo, aún, de reducirlo a 2 horas y media. El tren Talgo realiza este recorrido, y se prevé extender este tipo de servicios a Vancouver, Columbia Británica, y Eugene (Oregón).

A largo plazo, el plan director de Amtrak prevé que estos incipientes corredores de alta velocidad enlacen con una red nacional, lo que contribuirá, mucho más que las autopistas, a la prosperidad económica del país. **Yolanda del Val** □