

INAUGURADO EL PRIMER TRAMO DEL ENLACE ENTRE LONDRES Y EL TUNEL DEL CANAL

Gran Bretaña entra en el club europeo de la alta velocidad

Tal como estaba previsto, el pasado 28 de septiembre se inauguró el primer tramo del enlace ferroviario entre Londres y el Túnel del Canal. No sólo se trata de la primera línea de alta velocidad en toda la historia de Gran Bretaña, sino que es el primer proyecto importante que se ejecuta en la red británica desde hace muchos años.

La inauguración del primer tramo del enlace ferroviario entre Londres y el Túnel del Canal, de 70 kilómetros de longitud, supone la entrada de Gran Bretaña en el club de la alta velocidad, además de constituir un eslabón fundamental en la construcción de la red europea de alta velocidad.

Este tramo forma parte de la primera fase del enlace de 109 kilómetros entre la estación londinense de St Pancras y el Túnel del Canal, y es el logro más significativo de los ferrocarriles británicos desde que se privatizaron en 1990.

El tramo inicial, por el que se circula a 300 km/h, discurre entre el Túnel del Canal, por Ashford, hasta Southfleet, al sur de Ebbsfleet. Empalma con la red existente a través de un enlace de 4 kilómetros en Fawkham Junction, por donde circulan los trenes a Londres Waterloo hasta que se inaugure el resto del tramo a mediados de 2007.

La compañía London &



Tony Blair, primer ministro británico, con Rob Holden, director gerente de London Continental Railways el día de la inauguración.

Continental Railways posee una concesión por un periodo de 90 años para explotar el enlace completo.

El primer tramo se ha concluido dentro del presupuesto previsto, de algo más de 3.000 millones de euros. El segundo tramo, se encuentra en la fase de obra civil, aunque ya bastante avanzada. Este tramo, de 39 kilómetros, discurre entre Southfleet, pasa bajo el río Támesis, hasta Stratford, para llegar a una nueva terminal en St Pancras, cuya construcción se elevará a unos 5.300 millones de euros. El coste de construcción de este tramo es más elevado, ya que implica la construcción de 23 kilómetros de túnel.

La apertura del primer tramo ha reducido en 20 minutos el tiempo de viaje del Eurostar entre Londres/París y Bruse-

las. Entre Londres Waterloo y Bruselas, la reducción será de 2 horas 20 minutos, y entre Londres y París, de 2 horas 35 minutos. Cuando se concluya todo el enlace, los trenes Eurostar podrán cubrir el trayecto entre Londres St Pancras y Bruselas en 2 horas, y entre Londres St Pancras y París, en 2 horas 20 minutos.

El enlace ferroviario del Túnel del Canal vivió serias dificultades financieras poco después de que lo aprobara el Parlamento británico, en diciembre de 1996. En 1998, el proyecto pudo salir adelante gracias a un acuerdo económico alcanzado por el gobierno, London & Continental Railways y el anterior propietario de la infraestructura, Railtrack.

La desaparición de Railtrack, el año pasado, estuvo también a punto de afectar

negativamente al proyecto. London & Continental Railways compró a Railtrack Group el paquete completo de acciones de Railtrack UK por unos 608 millones de euros. Railtrack UK estaba obligado por contrato a adquirir el primer tramo del enlace ferroviario del Túnel del Canal. London & Continental Railways le había también concedido los derechos para explotar el enlace y gestionar la estación de St Pancras. Posteriormente, London & Continental Railways decidió vender sus derechos al nuevo propietario de la red, Network Rail, por 130 millones de euros.

Este verano se creó una nueva compañía para el mantenimiento y renovación de la red, denominada Network Rail CTRL. Mientras tanto, en virtud del acuerdo de concesión con



El primer tramo se ha concluido dentro del presupuesto previsto, de algo más de 3.000 millones de euros.

London & Continental Railways, el gobierno garantiza la emisión de unos 6.000 millones de euros en bonos por parte de London & Continental Railways. El resto del total de 8.400 millones de euros se recuperará a través de los cánones de acceso a la vía que pagan las empresas operadoras, y, muy probablemente también, mediante la emisión de más fondos.

Previsiones. Cuando se inauguró, en 1995, las previsiones apuntaban a que el Eurostar sería utilizado por alrededor de 11,5 millones de pasajeros al año, mientras que para 2003, la cifra superaba los 18 millones de viajeros, cifras que jamás se han alcanzado. En 2003, la demanda se situará ligeramente por debajo de los siete millones de pasajeros anuales. La cifra era en principio más optimista, de unos nueve millones pero, la guerra de Irak hizo añicos las previsiones. Ahora, con la implantación de la alta velocidad, hay esperanzas de poder remontar la cifra. Y es más, todo indica, que gracias a la nueva línea, el

ferrocarril podría alcanzar una cuota de mercado del 71 por ciento de aquí a septiembre de 2004.

Para intentar explicar este desfase en las previsiones, habría, quizás, que referirse a la situación económica europea en ese período, con la crisis de los años noventa, que todavía hoy repercute en Francia y el estancamiento producido tras el 11 de Septiembre, con la caída de los mercados bursátiles, que ha afectado a numerosas empresas, y ha hecho que éstas disminuyan sus viajes de negocios.

En un primer momento, estaba previsto que el Eurostar circulara más allá de Londres, hacia Glasgow y Manchester, lo que hubiera atraído nuevos tráficos. Sin embargo, la decisión de construir en Londres una estación término desbarató el intento.

Otra circunstancia, también inesperada, es la aparición en la escena europea de las compañías aéreas de bajo coste, aunque éstas sólo representan en la actualidad el 5 por ciento del mercado; de manera que tampoco puede achacárseles la

discreta utilización del tren en ese trayecto.

Últimamente, se ha acabado por reconocer, que las previsiones de tráficos iniciales estaban infladas, y ello se debió, posiblemente, al hecho de que los gobiernos implicados se negaban a conceder subvenciones públicas.

El año 2003 tampoco será brillante para Eurostar, pues se espera una disminución de los tráficos del 7 por ciento, reducción que en mayor o menor medida comparten todos los modos de transporte. Pero, la apertura de la nueva línea constituye un buen punto de partida para recuperar la clientela, pues la reducción del tiempo de viaje de 20 minutos merced a la puesta en marcha del primer tramo atraerá sin duda nuevos viajeros. Según los cálculos de Eurostar, se captarán 700.000 pasajeros durante el primer año completo de funcionamiento.

Pero, además de las ganancias de tiempo, Eurostar va a ganar en puntualidad, que ha bajado últimamente al 78 por ciento y que ha hecho mella

sobre todo en los viajes de negocios. Entre París y Londres, este segmento del mercado, que es el que reporta más beneficios, alcanza el 50 por ciento. En opinión de Eurostar, los 20 minutos por trayecto que se ahorran con el nuevo tramo serán definitivos para derrotar al avión.

Para sacar partido de esta ventaja, Eurostar ha invertido, además, 60 millones de euros en el programa "Bienvenido a bordo del nuevo Eurostar", lo que le permitirá captar nuevos pasajeros. En virtud de este programa, se han renovado las salas de espera, que son ahora más acogedoras y confortables, y se ha encargado la renovación interior de los coches, los primeros de los cuales empezarán a circular en 2004.

Asimismo, Eurostar introdujo el pasado mes de marzo una nueva gama de tarifas. Eurostar afirma no haber promocionado debidamente esta novedad por la guerra de Irak, y dice estar estudiando aún el momento oportuno para presentarla. **Yolanda del Val** □