



Obama: "El tren AVE entre Madrid y Sevilla ha tenido tanto éxito que se viaja más en ferrocarril que en la suma de avión y coche".

El AVE inspirará los trenes de la primera red de alta velocidad en EEUU

El AVE acaba de hacer su viaje más largo. Mucho más allá de Santiago de Compostela, ha conseguido llegar al otro lado del atlántico y convertirse en un modelo a seguir para la nueva red de alta velocidad de Estados Unidos. Barack Obama ha nombrado a España, Francia, China y Japón como sus referentes a la hora de implantar el tren veloz en Norteamérica. El secretario de transportes de EEUU, Ray LaHood, vendrá a conocer in situ la alta velocidad española a finales de mayo, una visita que supondrá un gran impulso para la internacionalización del más rápido de nuestros servicios ferroviarios, según sostiene la Dirección Internacional de Renfe.

Barack Obama afirmó durante la campaña electoral que le ha llevado a la presidencia de Estados Unidos (EEUU) que entre los nuevos retos de Norteamérica está "aprender de las virtudes de otros pueblos".

Pocos meses después de aquellas palabras ha situado a España entre esos países de los que su gobierno tiene algo que imitar: el AVE. El pasado 17 de abril Obama anunció un amplio proyecto para desarrollar hasta once corredores de alta velocidad inspirados en el ejemplo de España, Francia, China o Japón.

Durante la presentación de la iniciativa el presidente estadou-

nidense mencionó directamente la experiencia española: "Un tren de alta velocidad entre Madrid y Sevilla ha tenido tanto éxito que hay más gente que viaja entre ambas ciudades por ferrocarril que en coches y aviones juntos". En un país donde el tren se dedica casi exclusivamente al transporte de mercancías, cuyos ciudadanos basan sus conexiones en el trans-



Según Renfe, la mención del ejemplo del AVE por Obama será un aliciente para que otros países se fijen en el modelo español a la hora de implantar servicios de alta velocidad.

porte aéreo, los coches y los autobuses, ha sorprendido la capacidad que tuvo el AVE para cambiar las costumbres de movilidad de los españoles. En 1991 el 60 por ciento de los españoles escogía el coche para viajar en el corredor de larga distancia Madrid-Córdoba-Sevilla, un 15 por ciento el autobús, sólo un 14 por ciento utilizaba el tren y un 11 por ciento prefería el avión. Tan sólo un año después de la puesta en servicio del AVE, en 1993, la preferencia por el tren era abrumadora: en aquel año de revolución el 52 por ciento de los españoles que viajaron entre Madrid y las capitales del sur optaron por el AVE, el 2 por ciento eligió otros trenes, el 34 por ciento siguió viajando en coche, un 4% en avión y un 8 por ciento utilizó el autobús. Centrándonos exclusivamente en la relación Madrid - Sevilla, la cuota de mercado del tren con respecto al avión pasó del 20,7% en 1991 al 81,6% en 1993.

Si en EEUU sucediera un cambio similar, la alta velocidad habría conseguido variar una parte fundamental del viejo american way of life (estilo de vida americano). No hay que olvidar que la producción y compra de automóviles fue uno de los motores de su expansión económica y que estos vehículos se han convertido en todo un símbolo de su forma de vivir.

La Casa Blanca compara este proyecto con la creación en los años 50, bajo la presidencia de Dwight Eisenhower, de un sistema nacional de autopistas que revolucionó el transporte por carreteras en Estados Unidos. Pero más allá de imágenes románticas, Barack Obama ha optado por pasarse al tren por motivos prácticos.

“Mi propuesta llevará a innovaciones que cambiarán el modo en que viajamos en América”, aseguró Obama, que subrayó la necesidad de este proyecto ya que será decisivo a la hora de reducir emisiones de gases de efecto invernadero, creará puestos de trabajo y ayudará a reducir la dependencia del petróleo en el sistema de transportes de Estados Unidos.

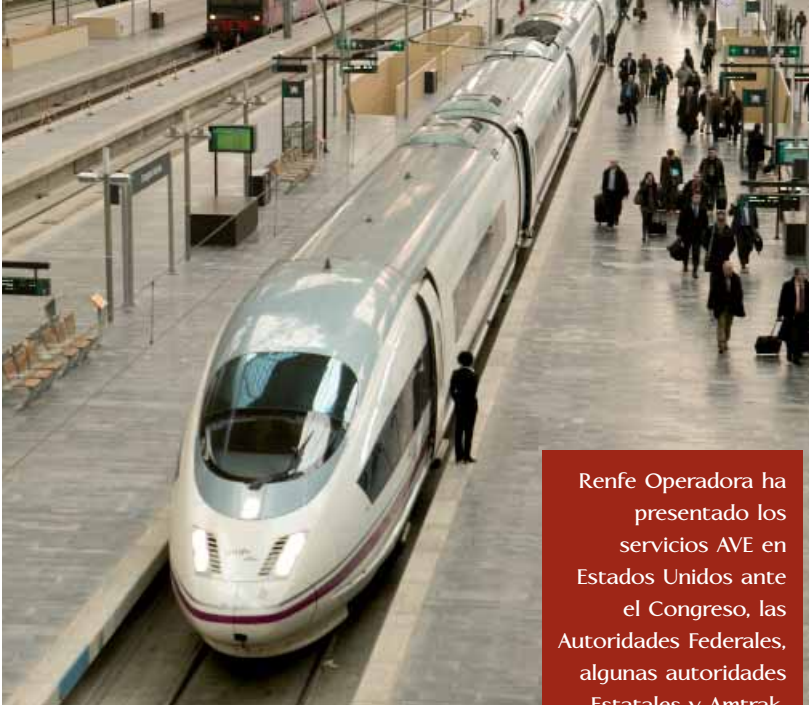
En concreto, el plan contará con unos 8.000 millones de dólares (6.000 millones de euros) y además Washington destinará otros 1.000 millones de dólares (unos 758 millones de euros) anuales durante los próximos cinco años. El proyecto prevé una red de corto y largo recorrido con trenes que viajen hasta los 240 kilómetros por hora. En Estados Unidos apenas cinco líneas superan actualmente los 127 km por hora. Parte de esa financiación se dedicará además a mejorar los servicios en la red existente. En este

momento la única línea que puede acercarse a la alta velocidad es el Corredor Noroeste, en el tramo que une Nueva York con Washington que en una pequeña sección llega a los 240 kilómetros por hora.

Un estímulo de alcance internacional

Que la primera potencia del mundo se fije en España a la hora de operar en su futura red de alta velocidad dará la oportunidad a nuestro país de ser un referente mundial. “Será un aliciente para que otros países miren hacia España a la hora de implantar nuevos servicios con trenes veloces, una oportunidad para que la industria española crezca, para que estemos involucrados en nuevas licitaciones internacionales y una ocasión para la internacionalización de las empresas nacionales”, afirman fuentes de la Dirección Internacional de Renfe.

En ese club de los cuatro referentes en alta



Renfe Operadora ha presentado los servicios AVE en Estados Unidos ante el Congreso, las Autoridades Federales, algunas autoridades Estatales y Amtrak.

velocidad para los Estados Unidos, Obama también mencionó a Francia donde “el ferrocarril de alta velocidad ha sacado a las regiones del aislamiento, transformando ciudades poco activas en prósperos destinos turísticos”, afirmó; a China “donde el servicio comenzó hace ahora dos años y que dentro de cinco tendrá más kilómetros construidos que ningún otro país” y, por último, nombró a Japón “la nación que desarrolló el primer sistema de alta velocidad que ya está trabajando en la siguiente: una línea que va a conectar Tokyo con Osaka a una velocidad de 300 millas por hora”.

No es casualidad que el nuevo presidente de los Estados Unidos cuente con España. Renfe-Operadora ha seguido con interés las iniciativas para la revitalizar de los servicios ferroviarios de viajeros en EEUU y ha prestado su colaboración al Congreso, las Autoridades Federales, algunas autoridades Estatales y a la empresa operadora del ferrocarril, Amtrak. El contraste de

la experiencia española ha sido de utilidad para analizar en Estados Unidos la viabilidad económica – financiera de la alta velocidad, los compromisos con la empresa operadora, la calidad de los servicios y los cambios profundos e inducidos en la movilidad.

Renfe ha recibido múltiples visitas institucionales de EE.UU., entre las que se incluyen gobernadores de algunos estados y asesores gubernamentales, para conocer directamente la experiencia española en servicios de alta velocidad. Y es que, de los once corredores (tanto estatales como interestatales) que se han planeado, Renfe y otras empresas españolas tienen una participación muy activa en dos estados: California y Wisconsin. Para rematar este master en alta velocidad española el secretario de transportes de EEUU, Ray LaHood, vendrá a conocer el AVE de primera mano a finales de mayo. Pero no es el primer tour que hacen las autoridades del transporte estadounidense por las entrañas nuestro tren. La primera delegación de Amtrak nos visitó en junio de 2007 y estuvo encabezada por el entonces presidente Mr Alex Kummant que visitó varios centros de gestión de operaciones, centros de seguimiento de la seguridad y, como no, viajó en el AVE. A estas jornadas de trabajo le

siguieron otras con el Director de Servicios de Información o con la inspección general, cada una centrada en aspectos específicos como los aspectos comerciales de la alta velocidad u otros relacionados con la seguridad del sistema.

Los contactos con España comenzaron en abril de 2007 cuando representantes franceses, japoneses, chinos y españoles, estos últimos a través de Renfe, fueron invitados al Congreso de los Estados Unidos por la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes con el objetivo de fijar unas orientaciones estratégicas sobre el desarrollo de servicios de alta velocidad y su viabilidad financiera. De entre las ideas españolas recogidas en ese foro, el esfuerzo presupuestario del PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes) y los compromisos del contrato – programa fueron las que suscitaron mayor interés. Y es que establecer un modelo financiero estable de compromiso plurianual, que asegurase las inversiones a largo plazo, daría confianza a los inversores estadounidenses a la hora de apostar por la alta velocidad. Entre las ideas a importar los representantes norteamericanos también anotaron el compromiso con la puntualidad y calidad del servicio.

Tanto demócratas como republicanos han asumido como suyo el compromiso de crear una nueva red que reinvente el tren de viajeros y, aunque el actual plan ha sido impulsado por el partido demócrata de Obama, el AVE americano se está planteando como una cuestión de Estado. Por ejemplo, la construcción del corredor de California, estado gobernado por el republicano Arnold Schwarzenegger, se aprobó en referéndum el 5 de noviembre. Este cambio se debe sobre todo a la creciente preocupación por el medio ambiente y a la crisis.



El presidente Obama ha citado el ejemplo del AVE en un discurso en el que señala que USA necesita un sistema inteligente de transporte para este siglo.

■ El AVE californiano nace hermanado con el español

La hispanización de California ha vinculado desde el principio a los asesores españoles con el proyecto de esta línea. Las autoridades solicitaron el respaldo español durante la campaña para la aprobación del referéndum y la ayuda española no se hizo esperar.

En las reuniones de empresas españolas (Renfe, Talgo, Isolux-Corsán e Imathia) con las Autoridades de California, la operadora ha expuesto los logros de su modelo, su capacidad en la ingeniería, la fabricación y la operación de los servicios y los californianos han manifestado especial interés por los efectos sobre los corredores aéreos, la compatibilidad con el ferrocarril convencional y los atributos de la calidad de la oferta. Según la Dirección Internacional de Renfe, las tareas de asesoramiento están resultando sumamente eficientes gracias a las enormes afinidades de ambos Estados. California es similar a España, además de paisajística y culturalmente, en sus dimensiones

(el estado norteamericano tiene 410.000 kilómetros cuadrados y España un centenar de miles más), tiene una renta per cápita algo superior a la nuestra y una infraestructura de transporte, también semejante, excepto en alta velocidad. Estas condiciones han llevado a hermanar ambos lugares, ferroviariamente hablando.

Al otro lado de Norteamérica, en la costa este, el gobernador del Estado de Wisconsin, James Doyle, a través de un primer contacto con Talgo, lleva años interesado en potenciar los servicios ferroviarios y en particular entre Milwaukee (Wisconsin) y Chicago, (Illinois), relación incluida en uno de los once corredores estratégicos (Ver Vía Libre número 528 de marzo 2009), el Chicago Hub Network. Tras la victoria de Obama, Doyle se ha convertido en uno de los hombres de confianza del presidente y su Estado será otro de los que importarán el patrón español ya que Doyle manifestó un gran interés por nuestro modelo y los servicios de Renfe así como en las iniciativas para la fabricación y mantenimiento del material ferroviario, en este caso a

través Tarvia, la empresa mixta Renfe-Talgo.

En palabras de su presidente, si América quiere pasar de la recuperación a la prosperidad, tiene que ser ambiciosa. "Tenemos que construir una nueva perspectiva de crecimiento y hoy nuestro viejo sistema de autopistas, rutas aéreas y líneas ferroviarias está dificultando ese crecimiento. Nuestras autovías están colapsadas de tráfico y nos cuestan 80 billones de dólares al año en productividad perdida y petróleo desperdiciado y nuestros aeropuertos están asfixiados con un tráfico que se incrementan día a día. Necesitamos por tanto un sistema de transporte inteligente para el siglo XXI". Norteamérica quiere subirse al tren de la alta velocidad y además equipararse con los mejores y más veteranos. Esa ambición acaba de permitir al AVE hacer su viaje más largo. ■

MARUXA RUIZ DEL ÁRBOL