

Plantando semillas para el AVE en Estados Unidos

CincoDías

El tren de alta velocidad es un medio de transporte que goza de un alto grado de implantación y desarrollo en países como Japón, Francia y, por supuesto, España. China también está adquiriendo protagonismo en este contexto gracias al debut, a finales de 2009, del *Harmony Express* (que cubre 1.100 kilómetros entre Wuhan y Cantón en tres horas, convirtiéndolo en el tren más rápido del mundo).

Por su parte, en EE UU, país pionero en muchos sectores tecnológicos y de ingeniería, tradicionalmente no se han destinado esfuerzos financieros para el desarrollo de redes e infraestructuras de trenes de alta velocidad a pesar de los avances que han producido a nivel mundial en esta área. No obstante, la Administración Obama parece decidida a impulsar la implantación de este medio de transporte y, en este sentido, ya se están sentando las bases para el desarrollo de proyectos relevantes.

A principios de 2009 se aprobó la *American Reinvestment and Recovery Act* (también conocida como el *Stimulus Package*), con el objetivo principal de reactivar la economía mediante, entre otras medidas, la asignación de fondos públicos a la financiación de proyectos de infraestructura de transportes. En concreto, se preveía la asignación de 8.000 millones de dólares para la financiación de proyectos de desarrollo de redes ferroviarias y, especialmente, de alta velocidad. Casi un año después de la aprobación de esta norma, el presidente Obama anunció (a finales de enero de 2010) las asignaciones de dicha cantidad a proyectos ferroviarios relativos a trece rutas, que cubren 31 Estados y el Distrito de Columbia.

Las cantidades más significativas se destinarán al California High-Speed Rail (2.250 millones de dólares), y a las rutas Tampa-Orlando (1.250 millones de dólares) y Chicago-St. Louis (1.102 millones de dólares). No obstante, también se han asignado cantidades relevantes a proyectos que cubren diversas partes de la geografía estadounidense, como las rutas Seatt-

JOSÉ ANTONIO MORÁN / JUAN CARLOS GONZÁLEZ

Miembros del área de 'project finance' de Baker & McKenzie en Chicago



le-Portland (región noroeste, 590 millones de dólares), Madison-Milwaukee (región medio oeste, 810 millones de dólares), Raleigh-Charlotte (sur, 520 millones de dólares) y Boston-New York-Washington, DC (costa este, 112 millones de dólares).

Obviamente, las cantidades asignadas no son suficientes para garantizar el desarrollo completo y explotación de una red ferroviaria de alta velocidad viable. No obstante, las asignaciones constituyen sin duda una base importante de financiación inicial de la que partir y ponen de manifiesto el interés de Estados Unidos en esta

A los 8.000 millones de dólares asignados para la alta velocidad, la Administración Obama ha anunciado 5.000 millones de financiación adicional

área. Así, el vicepresidente Biden se ha referido a los 8.000 millones de dólares asignados como *seed money* (dinero semilla) y ya ha anunciado el compromiso de la Administración de asignar 5.000 millones de dólares de financiación adicional a lo largo de los próximos cinco años. Es también previsible que se adopten más medidas de financiación pública a nivel estatal en el futuro próximo.

Del decidido compromiso de Estados Unidos de desarrollar una infraestructura ferroviaria de alta velocidad significativa pueden derivarse importantes oportunidades de negocio para entidades no estadounidenses, tanto en lo que respecta a tareas de tendido de vías férreas, construcción,

planificación e ingeniería, como a tareas de señalización, mantenimiento y operación de las vías. En efecto, dada la falta de experiencia de las compañías norteamericanas en este sector, es previsible que compañías de países como España, Francia o Japón, jueguen un papel relevante en el desarrollo e implantación del tren de alta velocidad en Estados Unidos, en atención a la experiencia acumulada por estas compañías en proyectos de similar naturaleza en sus países de origen. Así, según información publicada por la Casa Blanca, hasta 30 compañías (estadounidenses y no estadounidenses) se han mostrado de acuerdo en establecer o expandir su base de operaciones en Estados Unidos si fuesen contratadas para construir la próxima generación de redes ferroviarias de alta velocidad estadounidense.

La participación de compañías no estadounidenses en este tipo de proyectos, obviamente, deberá cumplir con la normativa federal y estatal generalmente de aplicación, pero también estará sujeta a determinadas especialidades, como la *buy American clause* recogida en la ley. Esta cláusula exige, como condición para la asignación de fondos para un proyecto determinado, que las materias primas, equipos y bienes empleados en la instalación, construcción, modificación o mantenimiento de la obra o servicios correspondientes hayan sido producidos en Estados Unidos.

Si bien se admiten excepciones a la cláusula en supuestos concretos, la *buy American clause* debe regularse expresamente en los contratos relativos a estos proyectos, y debe aplicarse de modo tal que no implique un incumplimiento de las obligaciones internacionales asumidas por Estados Unidos. No obstante, a pesar de estas medidas potencialmente restrictivas, no cabe duda de que la Administración Obama ha plantado las semillas para el desarrollo del tren de alta velocidad en Estados Unidos, y su implantación en un futuro no muy lejano parece ya una realidad.