



INSTITUTO DE FORMACION DEL TRABAJADOR FERROVIARIO

Constitución 218 - CP 1706 Haedo. TEL/FAX 4443-2494 Mail: institutoferroviario@hotmail.com

www.soyferroviario.com.ar

El análisis de Alameda Corridor (Los Ángeles, California, Estados Unidos de Norteamérica)



(Fuente: Pinterest)

El Corredor Alameda es una de las más grandes obras de infraestructura de la Costa Oeste de los Estados Unidos. Se trata de un corredor ferroviario de carga que se ubica en el sur de Los Ángeles, en el estado de California, extendiéndose entre los puertos de Long Beach y Los Ángeles, por un trayecto de 20 millas (32 kilómetros) hacia el norte por el centro de Los Ángeles, principalmente a lo largo y de manera adyacente a la calle Alameda, conectando los mencionados puertos con la línea ferroviaria transcontinental, la cual pertenece a los operadores *Union Pacific Railroad Company* (UP) y *Burlington Northern and Santa Fe Railway Company* (BNSF). El proyecto se extiende a través o junto a las ciudades de *Vernon, Huntington Park, South Gate, Lynwood, Compton, Carson* y *Los Ángeles*.



INSTITUTO DE FORMACION DEL TRABAJADOR FERROVIARIO

Constitución 218 - CP 1706 Haedo. TEL/FAX 4443-2494 Mail: institutoferroviario@hotmail.com

www.soyferroviario.com.ar

El mismo se compone de una serie de puentes, pasos bajo nivel, pasos sobre nivel y replanteo de calles que separan a los trenes de carga del tráfico vial y los trenes de pasajeros, generando una más eficiente red de transporte. La pieza principal del proyecto es la trinchera ubicada en el centro del corredor, que permite la circulación de trenes de carga en una trinchera abierta de 10 millas (16 kilómetros) de largo, 33 pies (10 metros) de profundidad y 50 pies (15 metros) de ancho. La construcción comenzó en Abril del año 1997, quedando liberada al tráfico de trenes en Abril del 2002.



UP: Union Pacific BNSF: Burlington Northern Santa Fe



INSTITUTO DE FORMACION DEL TRABAJADOR FERROVIARIO

Constitución 218 - CP 1706 Haedo. TEL/FAX 4443-2494 Mail: institutoferroviario@hotmail.com

www.soyferroviario.com.ar

Antecedentes

El origen del proyecto se remonta al año 1981, cuando el espectacular crecimiento en la cantidad de mercaderías recibidas y despachadas a través de los puertos de Los Ángeles y Long Beach - sobre todo importaciones desde Asia -, hizo que un comité de expertos locales determinara que la red ferroviaria que servía a los puertos no contaba con la suficiente capacidad para manejar el creciente volumen de cargas: en aquellos tiempos era habitual ver trenes de 3 km de largo circulando a toda hora sobre superficie en áreas urbanas, generando grandes congestiones de tráfico y bloqueando la circulación de vehículos de emergencias (ambulancias, bomberos, policía, etc.).

Por otro lado, también era habitual observar el aire contaminado por la gran cantidad de gases y partículas provenientes de los escapes de los numerosos vehículos que abarrotaban las calles y rutas de Los Ángeles y sus alrededores.

En este contexto, comenzó a delinearse el **Alameda Corridor**, el cual básicamente consolidó 4 líneas ferroviarias de baja velocidad en un solo corredor de alta velocidad, eliminó 200 pasos a nivel y minimizó el impacto de ruido, contaminación y accidentes en las comunidades adyacentes.



Al centro de la fotografía se observa la traza recta de la trinchera, la cual atraviesa

todo el centro del condado de Los

Ángeles

(Fuente:

www.acta.org)



INSTITUTO DE FORMACION DEL TRABAJADOR FERROVIARIO

Constitución 218 - CP 1706 Haedo. TEL/FAX 4443-2494 Mail: institutoferroviario@hotmail.com

www.soyferroviario.com.ar

Línea de tiempo del proyecto

A principios de la década de 1990' se seleccionó a la consultora de ingeniería que avanzó con los estudios de factibilidad, los permisos ambientales y la adquisición de los terrenos por donde se construiría el corredor ferroviario.

Unos años más tarde, el proyecto fue votado en el parlamento nacional como de 'significancia nacional', lo cual se traduce en ser elegible para préstamos del Gobierno Federal. Ello se concreta en Enero del años 1997, cuando el entonces presidente Clinton firma en la Casa Blanca la asignación de un crédito nacional de U\$D 400 millones.

El trabajo de construcción en sí comenzó en marzo de 1997, con la demolición y reemplazo del casi centenario puente de una sola vía sobre el río Los Ángeles, para construir en su lugar uno moderno de 3 vías.

En Diciembre del año 1998 comienza la construcción de la pieza clave del corredor: la trinchera central de 10 millas (16 kilómetros) de largo, junto a la calle Alameda. Esta etapa alcanza su pico máximo de actividad en Noviembre de 2000, con 1.500 personas trabajando full time a lo largo de la trinchera, la cual se finaliza en Septiembre de 2001, completándose la instalación de vías en Marzo de 2002 y liberándose al tráfico de cargas en Abril de 2002.

Para abril de 2012, al cumplirse el 10° aniversario de funcionamiento del Corredor, más de 150.000 trenes habían usado el corredor, transportando más de 20 millones de contenedores y habiendo evitado la emisión de 13.000 toneladas de gases de efecto invernadero.

Respecto del financiamiento de los U\$D 2.400 millones que fueron necesarios para la realización de la obra, los mismos se obtuvieron mediante una original combinación de fuentes estatales y privadas. Los ingresos cobrados a las empresas ferroviarias en concepto de peaje se utilizan para el repago de U\$D 2.000 millones en bonos. Dichas empresas ferroviarias pagan 15 dólares por cada equivalente a un contenedor de 20 pies (6 metros) lleno, 4 dólares por la misma unidad pero vacía, y 8 dólares por otros tipos de carga, como cisternas o tolvas de carbón. En un período de 30 años, el peaje ha de incrementarse entre 1,5% y 4,5% por año, dependiendo del nivel de inflación anual en los Estados Unidos de Norteamérica (suele encontrarse en este rango).

A fines del mes de Julio del año 2017 se ha habilitado la circulación ferroviaria de la obra complementaria en la trinchera *San Gabriel* del corredor *Alameda Este* (al norte del *Alameda Corridor*), la cual permite eliminar 4 pasos a nivel en el extremo norte del corredor principal. Esta obra complementaria de 1,6 millas (2,5 kilómetros) se completó a tiempo y de acuerdo al presupuesto



INSTITUTO DE FORMACION DEL TRABAJADOR FERROVIARIO

Constitución 218 - CP 1706 Haedo. TEL/FAX 4443-2494 Mail: institutoferroviario@hotmail.com

www.soyferroviario.com.ar

inicialmente estimado en U\$D 336,9 millones. El proyecto complementario de la trinchera en conjunto con la readecuación de cruces en todo el Valle de San Gabriel contempla un presupuesto de U\$D 1.735 millones, esperando que la misma se complete para el verano boreal del año 2020.

Crisis de financiamiento

La disminución del comercio con Asia a través de los puertos de Los Ángeles y Long Beach ha creado una tensión financiera en el otrora bien ponderado *Alameda Corridor*. Pese a haber sido completado en tiempo y forma presupuestaria, al día de hoy, a casi 15 años de haber sido inaugurado, tiene grandes problemas para pagar los préstamos y bonos con los que se financió la obra, lo cual conlleva a que deba soportar un incremento en su deuda, elevando la misma a casi U\$D 4.000 millones.

Una de las pautas sobre las que se erigió la ingeniería financiera de la obra es un incremento del 6% anual en el volumen transportado por los operadores ferroviarios, cifra que se fue cumpliendo hasta el año 2006. Sin embargo, a partir de la crisis del año 2008 el flujo disminuyó enormemente, ya que al día de la fecha no ha podido recuperar la operatividad del corredor: trabaja al 25% de su capacidad, con 2,3 millones de contenedores de 40 pies (12 metros) de transporte anual.

Bajo el escenario descrito, el consorcio a cargo de la financiación del proyecto recurrió a la emisión de nueva deuda a largo plazo para poder afrontar los compromisos con vencimiento en el corto plazo, lo que incrementó aún más los costos de intereses y servicios de deuda. En tal sentido, en el año 2016 se afrontaron U\$D 74 millones, aunque se espera que para el año 2027 sean U\$D 220 millones, y para 2035, U\$D 292 millones; todo ello implica que la solicitud de préstamos y la emisión de bonos continuará, a menos que el volumen de cargas comience a crecer sostenidamente a por lo menos una tasa del 4% anual hasta el año 2040.

Conclusiones

- Desde un primer momento se involucró tanto a actores privados como estatales, incluyendo específicamente a los gobiernos locales de las áreas afectadas por el proyecto. Ello conllevó muchos años de preparación en las diferentes etapas de aprobación de la obra.
- El impacto económico y ambiental de la *Alameda Corridor* ha sido claro desde un principio, cumpliendo con los requisitos legales y generando toda la información disponible para todo aquel que desee consultarla.
- Una vez obtenido el financiamiento de la obra, la misma se completó en tiempo y forma.



INSTITUTO DE FORMACION DEL TRABAJADOR FERROVIARIO

Constitución 218 - CP 1706 Haedo. TEL/FAX 4443-2494 Mail: institutoferroviario@hotmail.com

www.soyferroviario.com.ar

- La imprevista baja en el tráfico conlleva a un incremento en los costos de la obra; ocasionando además que el gasto final en la misma, el cual aún no se conoce, sea muy superior a lo estimado, ya que los pasivos derivadas de la construcción, operatividad y mantenimiento requieren un refinanciamiento constante para poder hacer frente a los vencimientos de deuda generados.
- Por lo tanto y tal como se mencionó en el caso del Soterramiento del Ferrocarril Sarmiento, el escenario macroeconómico de largo plazo es una variable central a tener en consideración; pudiendo esta ser determinante para el cumplimiento y finalización (o no) de la obra.

Referencias

- www.railwaygazette.com (consultado el 01/08/2017)
- www.acta.org (consultado el 02/08/2017)
- <http://www.presstelegram.com/general-news/20160924/alameda-corridor-dream-becomes-financial-nightmare-for-los-angeles-and-long-beach-ports> (consultado el 02/08/2017)
- <http://www.theaceproject.org> (consultado el 03/08/2017)



INSTITUTO DE FORMACION DEL TRABAJADOR FERROVIARIO

Constitución 218 - CP 1706 Haedo. TEL/FAX 4443-2494 Mail: institutoferroviario@hotmail.com

www.soyferroviario.com.ar