

El TGV tindrà aquest febrer tram internacional entre Figueres i Perpinyà sense que hi passin trens

La connexió del tram internacional del TGV entre Figueres i Perpinyà s'enllestirà d'aquí a dues setmanes amb la incògnita de quan podran passar-hi els primers trens

4/02/2009 AVUI:CAT / Xavier Pi

Figueres

La connexió del tram internacional del TGV entre Figueres i Perpinyà s'enllestirà d'aquí a dues setmanes amb la incògnita de quan podran passar-hi els primers trens. La concessionària de l'obra, TP Ferro, manté que complirà els compromisos contractuals i que lliurarà el tram a l'Estat el proper 17 de febrer. La línia s'estén al llarg de 44 quilòmetres i, entre les obres més destacades, hi ha el túnel del Pertús, que permet creuar els Pirineus. Tot i que la infraestructura estarà enllestida, però, encara no podran passar-hi trens com a mínim fins al 2010. La concessionària ja va avançar que demanaria compensacions a l'Estat pel retard.

Les obres del tram internacional del TGV s'estenen des dels Hostalets de Llers (Alt Empordà) fins a Perpinyà, i el cost de construcció de l'obra és de 1.096,7 milions d'euros (MEUR). En conjunt, la via del TGV comprèn 44,4 quilòmetres, dels quals 24,59 es troben a la part francesa.

La línia s'ha dissenyat per al tràfic mixt. És a dir, pels seus rails hi podran circular tant trens de passatgers com de mercaderies. La infraestructura serà apta per a una velocitat màxima de 350 quilòmetres per hora, i els trens de mercaderies no hi podran circular a menys de 100 quilòmetres per hora.

L'encarregada d'executar les obres és la concessionària TP Ferro, formada a parts iguals pel grup empresarial espanyol ACS i la constructora francesa Eiffage. Entre les obres destacades hi ha diversos viaductes, el túnel transfronterer que permet creuar els Pirineus o, ja a la part francesa, l'anomenat *salt del moltó*.

El túnel del Pertús, que es va acabar de perforar el novembre del 2007, té 8,2 quilòmetres de llargada i consta de dos tubs independents, un per a cada sentit de circulació. El cost de construcció d'aquesta obra ha estat de 301 MEUR.

Pel que fa a l'anomenat *salt del moltó*, aquesta infraestructura es va construir per permetre que els trens canviïn de costat de circulació. I és que, a l'Estat francès, els combois circulen per l'esquerra. El salt del moltó consta d'un mur de 250 metres de llarg i d'un fals túnel, mitjançant el qual les vies es creuen.

La construcció del tram internacional del TGV va començar el 14 de novembre del 2004. Durant tot aquest temps, la concessionària TP Ferro ha anat transformant el paisatge de l'Alt Empordà i la Catalunya del Nord.

En aquests quatre anys i mig, les obres han avançat a bon ritme: s'han aixecat una desena de viaductes, s'ha terraplenat el terreny, s'ha tirat via a tot el tram, s'ha acabat la construcció del túnel i, a finals de l'any passat, es va electrificar la catenària. En total, uns 1.500 obrers han pres part en la construcció de la infraestructura.

Segons es va establir, la línia havia d'estar enllestida el 17 de febrer del 2009, 60 mesos després de la signatura del contracte. Ara, a tot just dues setmanes de complir la data d'entrega, la concessionària manté un absolut mutisme en relació a tot el que envolta l'obra. TP Ferro manté que complirà els compromisos contractuals, però no dóna més detalls sobre la infraestructura i l'acte d'entrega.