

Desmantellen les instal·lacions utilitzades per construir el tram fronterer del TAV

La línia entre Llers i Perpinyà ja està acabada però estarà més d'un any i mig inoperativa

El Punt 4/2/2009 JOSEP PUIGBERT. Figueres

La societat que ha construït i que gestionarà el tram del TAV entre els Hostalets de Llers i Perpinyà, TP Ferro, ha complert la previsió que els treballs estarien acabats el 17 de febrer de 2009 i ja ha començat a desmantellar les instal·lacions que es van construir a l'entrada sud del túnel del Pertús i que han servit de base d'operacions els cinc anys que han durat les obres. Aquest tram, però, estarà almenys un any i mig inoperatiu, ja que pel sud la via no té continuïtat. No es podrà utilitzar fins que no s'hagi acabat la construcció de la variant de Figueres i la instal·lació del tercer rail de la línia actual entre aquesta ciutat i Girona perquè hi circulin provisionalment els trens d'alta velocitat. Això no està previst que passi fins al segon semestre del 2010.

Les obres de construcció del tram internacional del TAV es van iniciar la tardor del 2004 i ja en aquell moment la societat TP Ferro, integrada per les empreses ACS, Dragados i Eiffage, va adoptar el compromís que durarien cinc anys i que estarien acabades el 17 de febrer del 2009, que és quan s'entregaria l'obra perquè durant quatre mesos s'hi poguessin fer proves de circulació real, de manera que aquest tram fos plenament operatiu el juny del 2009. L'empresa privada ha complert el que va dir, però no així el Ministeri de Foment, que no ha possibilitat la continuïtat de la línia pel sud, almenys en aquesta data. El tram del TAV entre Barcelona i Figueres no estarà acabat fins al 2012. La utilització del tram fronterer, però, es podrà avançar a finals del 2010 o principis del 2011 amb «una solució provisional». Això és a través de la construcció de la variant ferroviària del tren convencional a Figueres i d'un tercer rail a la línia entre aquesta ciutat i Girona.



S'acaba la línia construïda del TAV, esquerra separa les obres que ha a es que Adif ha començat al terme d o: JOAN SABATER

LA INDEMNITZACIÓ

La no-entrada en servei aquest any del TAV entre Barcelona i Perpinyà pot provocar que l'Estat hagi de pagar una indemnització, que es calcula de 60 milions d'euros anuals, a TP Ferro, segons el contracte que van signar les dues parts. Aquesta xifra serviria per compensar la pèrdua de beneficis de l'empresa en no haver-hi explotació. Totes dues parts –Foment i TP Ferro– negocien una alternativa que podria ser ampliar la concessió de la gestió de la línia, que inicialment és per 50 anys.

L'obra ha costat 952 milions d'euros, amb una subvenció d'un 57% dels governs espanyol i francès (a parts iguals), i de la Unió Europea, que aportarà, com a mínim, un 10% de la subvenció.

La part de l'obra de més dificultat han estat els vuit quilòmetres del túnel que van perforar dues tuneladores espectaculars –la Tramuntana i la Mistral–. La boca nord és a Montesquiú d'Albera i la sud és a tocar del mas de la Font del Vidre, a la Jonquera. Per fer aquesta obra es va muntar un gran centre d'operacions al costat de la boca sud, que ja s'ha començat a desmantellar. Algunes coses es reutilitzaran, com ara els arbustos i arbres que van plantar a tocar de les oficines per crear una zona enjardinada per fer més digne l'espai d'oficines que van utilitzar els executius de les obres. Aquests arbres es donaran a l'Ajuntament de la Jonquera perquè els planti en algun espai del municipi. L'alcalde d'aquesta localitat, Jordi Cabezas, explicava ahir que amb TP Ferro s'estan negociant «petits serrells» del resultat de l'obra, com ara algun talús o qüestions relacionades amb l'aigua de la pluja. «Aquests dies ha plogut molt i en algun lloc s'ha produït algun petit problema com a conseqüència de les obres que s'han fet i es tracta d'arreglar-lo», ha comentat Cabezas.

En el traçat també s'han construït tretze viaductes i dos falsos túnels. El més complicat i polèmic va ser el de Pont de Molins, on finalment, i després d'un intens debat, Foment i TP Ferro es van avenir a substituir, com demanava de forma unànime la gent del municipi, l'enorme talús previst en el projecte per un viaducte.