

dimarts, 17 de febrer de 2009

>

## TP Ferro no ingressarà 21,5 milions el 2009 perquè el TAV no passarà pel túnel del Pertús

L'Estat negocia amb l'empresa la indemnització que haurà de pagar pel retard d'un any i mig en la circulació de trens

MAR VICENTE, la Jonquera

La concessionària TP Ferro, encarregada de construir i gestionar la via del TAV de Figueres a Perpinyà, deixarà d'ingressar aquest any 21,5 milions d'euros, una xifra que equival al que l'empresa calcula que cobraria pel pas dels trens pel túnel del Pertús. Les previsions eren que durant aquest any circuessin per aquest tram i, per tant, paguessin el peatge imposat per la concessionària, un total de 12.410 trens de viatgers i 8.655 més de mercaderies. Aquest retard suposarà que l'Estat hagi d'indemnitzar l'empresa, una compensació que estan negociant les dues parts, però que ni el Ministeri de Foment ni la concessionària han volgut comentar a aquest diari. Avui es compleix la data que TP Ferro va fixar el 2005 per entregar l'obra, el 17 de febrer de 2009.

Les obres del tram del TAV entre Figueres i Perpinyà van començar al principi del 2005 i, quatre anys després, la concessionària TP Ferro, encarregada de l'obra, té la via a punt en la data que va anunciar en l'inici de les feines, precisament avui. Tot i que aquest tram de 44,4 quilòmetres estarà com a mínim un any i mig en desús perquè la resta de la via fins a Barcelona no està feta. De fet, la línia no estarà a punt fins al 2012, però el Ministeri de Foment ja ha adjudicat les obres per fer un tercer rail d'ample internacional a la via del tren convencional perquè hi pugui circular el TAV l'any que ve. La Comissió Europea ha renyat en diverses ocasions el govern espanyol per aquests retards. En el cas de l'Estat francès, sí que té la línia entre Perpinyà i París a punt, tot i que hi ha un tram en què els TAV hauran de passar per la via convencional.

Arran de les demores anunciades per l'Estat, TP Ferro deixarà de cobrar aquest any 21,5 milions d'euros del peatge del túnel, sense tenir en compte que a aquest import s'hi haurà de sumar, per exemple, el que l'empresa haurà de gastar en manteniment de la via i en la vigilància sense que hi passin trens. La xifra de 21,5 milions d'euros surt de les previsions que TP Ferro va fer del trànsit de viatgers i mercaderies per aquest any i del preu del peatge. Les previsions de la concessionària eren que durant aquest any passessin 12.410 trens de viatgers i 8.655 de mercaderies i el preu fixat pel peatge per creuar el Pirineu era de 1.350 euros per tren, en el primer cas, i 550 euros, en el segon. Les negociacions entorn al que l'Estat haurà d'indemnitzar TP Ferro per aquesta falta d'ingressos estan obertes, tot i que cap de les parts està disposada a comentar-ne cap detall (vegeu peça).

### SET VIADUCTES

Aquest tram del TAV, que ha costat més de mil milions, té onze viaductes –set a l'Alt Empordà–, 25 ponts, i dos falsos túnels. Es calcula que els trens hi podran circular a 350 quilòmetres per hora, tot i que algunes veus apunten que els TAV de mercaderies hauran de reduir aquesta velocitat. TP Ferro havia treballat amb unes previsions de trànsit de 2,9 milions de viatgers i 2,9 milions de tones per aquest any. A mitjan 2005 l'empresa TP Ferro va començar a perforar el doble túnel de 8,3 quilòmetres que travessa el Pirineu amb les tuneladores Tramuntana i Mistral. La feina dels dos *cucs*, que van provocar en alguna ocasió algun despreniment, va acabar el novembre del 2007. Des de llavors fins ara s'han instal·lat els serveis al túnel. A mitjan 2005 l'empresa TP Ferro va començar a perforar el doble túnel de 8,3 quilòmetres que travessa el Pirineu amb les tuneladores Tramuntana i Mistral. La feina dels dos *cucs*, que van provocar en alguna ocasió algun despreniment, va acabar el novembre del 2007. Des de llavors fins ara s'han instal·lat els serveis al túnel.

>



Foto: M. LLADÓ. R. CARMONA M. RUIZ



Foto: M. LLADÓ. R. CARMONA M. RUIZ



+ L'obra més important. Foto: M. LLADÓ. R. CARMONA M. RUIZ

## L'Estat haurà de pagar cinc milions al mes pel retard

[JOSEP PUIGBERT](#). Figueres

El contracte que els estats espanyol i francès van signar amb TP Ferro el 17 de febrer de 2004 establia una clàusula de 60 milions d'euros que s'havia de pagar a l'empresa si en el moment que estigués fet el tram internacional del TAV no hi arribaven trens pel sud. Aquesta xifra és una indemnització pel fet que TP Ferro no pot fer *negoci* fins que no hi passin trens. Això representa que del calaix públic s'hauran de pagar cinc milions d'euros cada mes.

Ni des del Ministeri de Foment, ni des de TP Ferro s'ha volgut aclarir si s'ha arribat a un acord en relació amb aquesta indemnització. Fa mesos, la ministra de Foment, en motiu del final de la perforació del túnel del Pertús, va dir que es miraria de negociar allargant la concessió a TP Ferro del tram internacional de la línia que, en un principi, és per un període de 50 anys. Els trens d'alta velocitat no hi començaran a passar fins al principi del 2011, que és quan ha d'estar fet el tram sud de la variant de Figueres –les obres van començar l'any passat– i el tercer rail en el traçat ferroviari actual entre Figueres i Girona –que encara s'ha de començar a instal·lar– perquè pugui ser utilitzat pel TAV amb unes prestacions, però, menors a les que tindrà quan circuli per la seva línia. D'aquesta manera es «reduïx en un any i mig» l'entrada en servei del TAV entre Barcelona i Figueres prevista pel 2012 que és quan, en principi, ha d'estar feta tota la línia entre aquestes dues ciutats, amb el túnel de Girona inclòs.

dimarts, 17 de febrer de 2009

>

### Inici polèmic

Aquest tram de la via del TAV va començar a caminar amb algunes polèmiques. La primera es va donar ja abans d'iniciar les obres mentre se signaven les expropiacions dels terrenys. Els propietaris es van queixar que les indemnitzacions que TP Ferro pagava eren la meitat del que s'estava pagant en altres trams del tren d'alta velocitat. Finalment, però, el jurat d'expropiació els va donar la raó i en la majoria dels casos han acabat cobrant el doble de l'oferta inicial. També el dibuix de l'obra va portar problemes. A Pont de Molins la lluita de la població en contra d'un talús va acabar per fer cedir TP Ferro, que finalment hi va construir un viaducte de més de cinc-cents metres com estava previst inicialment en el projecte. La via del tren d'alta velocitat passa en aquesta població a pocs metres de les cases del poble.