

# Las obras del túnel del AVE con Francia preocupan por las fallas de los Pirineos

## INFRAESTRUCTURAS

■ El túnel de Le Perthus es el principal elemento del trazado fronterizo del tren de alta velocidad que conectará España y Francia

CARLES ARBOLÍ

FIGUERES. – Construir el túnel de 8,3 kilómetros que a partir del 2009 conectará España y Francia a través de la línea del AVE será más complicado de lo previsto. Los técnicos de la empresa concesionaria de las obras –la sociedad TP Ferro– han expresado su inquietud por las características geológicas del terreno. El túnel franqueará los Pirineos por la zona de Le Perthus, cerca de La Jonquera, donde existe un “paquete de fallas que nos causa cierta preocupación”, reconoció ayer el director general de TP Ferro, Eusebio Corregel.

Las obras se iniciarán el próximo mes de septiembre, pero no será hasta junio del 2005 cuando entren en funcionamiento las dos tuneladoras de última generación que perforarán el túnel, que constará de dos tubos independientes. Las posibles complicaciones que puedan surgir sobre el terreno han obligado a incorporar al proyecto una serie de actuaciones complementarias, como la construcción de una galería de acceso intermedio en la parte central del túnel que servirá para realizar “un reconocimiento y el tratamiento del terreno en la zona geotécnicamente más complicada”, señaló Corregel.

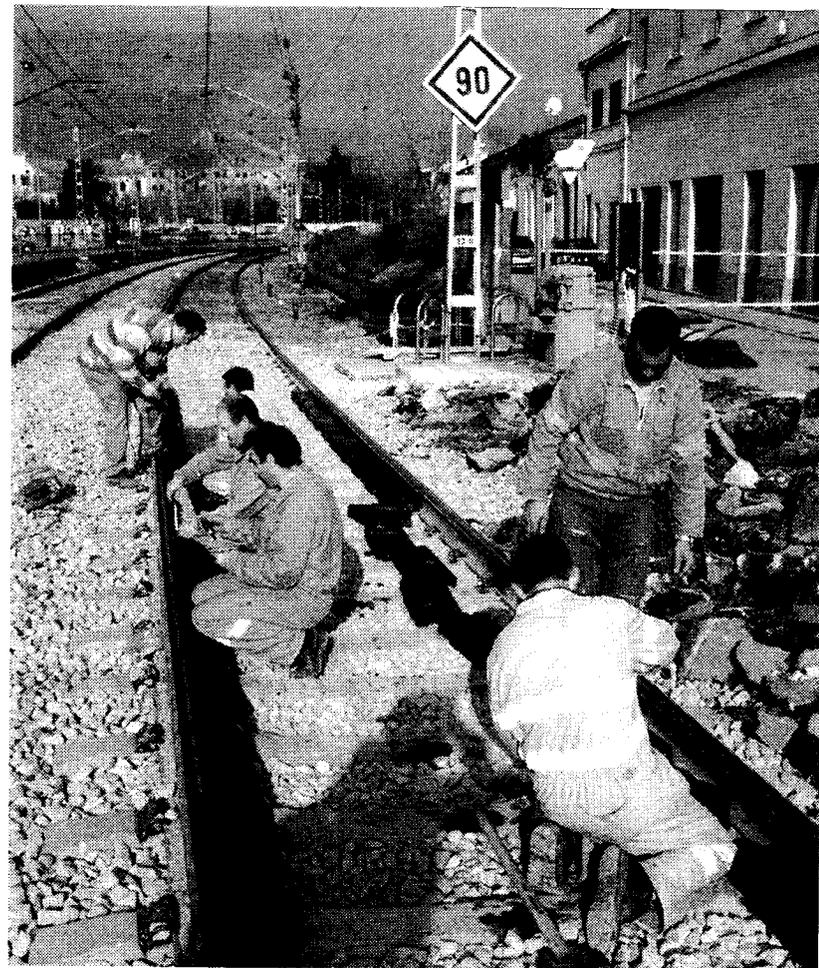
Los técnicos de la empresa creen que esta medida será suficiente para que la construcción del túnel no sufra ningún contratiempo ni retraso. El director general de TP Ferro aseguró que “contamos con una enorme experiencia en la construc-

ción de túneles y no hay que pensar en mayores inconvenientes que los que pueden surgir en cualquier proyecto de esta envergadura”. La sociedad TP Ferro, concesionaria de las obras del tramo internacional del AVE entre Figueres y Perpiñán, está formada por la unión de las empresas ACS-Dragados y el grupo francés Eiffage.

El túnel de Le Perthus es el principal elemento del trazado fronterizo del AVE, cuyo proyecto entre Figueres y Perpiñán, de 44 kilómetros, supondrá una inversión de 1.125 millones de euros y es la primera obra ferroviaria europea que se realiza en colaboración entre dos países desde la entrada en servicio del túnel del canal de la Mancha.

El trazado de la línea, según explicó Corregel, está diseñado para permitir una velocidad máxima superior a los 300 kilómetros por hora y la previsión es que los 44 kilómetros que separan Figueres de Perpiñán se puedan cubrir en unos veinte minutos, mientras que en la actualidad se emplea un tiempo mínimo de una hora y media.

El director general de TP Ferro dio a conocer ayer otros detalles técnicos del proyecto, como por ejemplo la construcción de cinco viaductos que sumarán 3.650 metros y que tendrán una altura máxima de 47



AGUSTÍ ENSESA

Obras de acondicionamiento del trazado del AVE a su paso por Figueres

*La previsión es que las obras del tramo ferroviario entre Figueres y Perpiñán estén terminadas en octubre de 2008*

metros. Las previsiones de tráfico son que en el 2009, cuando entre en servicio la línea, circularán a diario 34 trenes de viajeros en ambos sentidos y 24 de mercancías. Las mismas previsiones señalan que diez

años más tarde se invertirá la tendencia y el tráfico será de 52 convoyes de mercancías y 49 de viajeros cada día.

La concesión a TP Ferro, que tendrá sus oficinas centrales en Figueres, incluye también la explotación del tramo. La previsión es que las obras entre Figueres y Perpiñán estén terminadas en octubre del 2008, y será entonces cuando se harán los viajes de prueba. Sin embargo, Corregel advirtió que para que eso sea posible deberá estar terminado el tramo del tren de alta velocidad entre Barcelona y Figueres. ●

## Renfe dice que aún no tiene ningún tren

Renfe no ha recibido aún ningún tren del consorcio Talgo-Bombardier para la línea de alta velocidad entre Madrid y Lleida, y su posterior entrada en funcionamiento hasta Barcelona cuando el trayecto esté finalizado, según fuentes de la empresa.

Fomento encargó en su día la construcción de 16 de los 32 trenes que circularán por la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa a Siemens, que todavía no ha entregado ningún tren, así como otros tantos al consorcio Talgo-Bombardier, que proporcionó en octubre los primeros trenes para iniciar el periodo de pruebas. Algo que ahora matizan en Renfe. Las

mismas fuentes reconocieron que hay siete trenes de alta velocidad de Talgo que están siendo probados por técnicos de Renfe y de la propia empresa constructora. Pero añaden que, mientras no finalicen estas pruebas y se proceda a su homologación, Renfe no puede aceptar ninguno de los trenes.

Por otra parte, el presidente de Siemens en España, Eduardo Montes, declaró ayer que confía en negociar con el nuevo Gobierno un nuevo plazo de entrega “conveniente para ambas partes” de los trenes de alta velocidad que le fueron adjudicados, y que finaliza en noviembre de este año.