El Cas TP Ferro



El Cas TP Ferro

JORDI XUCLÀ

Quant costarà la incompetència?

Aquesta setmana s'ha fet públic que TP Ferro, concessionària de la construcció i explotació del tram internacional de la línia d'alta velocitat entre Figueres i Perpinyà, ha presentat un preconcurs de creditors. Vaja, que ha fet fallida. Quant ens costarà la incompetència? I, en primer lloc, qui és el responsable d'aquesta incompetència? Convé fer una mica d'història.

Uns números mal fets

Va ser durant la legislatura 2000-2004, essent Francisco Álvarez-Cascos ministre de Foment, que es va adjudicar la concessió de la construcció i explotació del tram internacional de la línia d'alta velocitat Figueres-Perpinyà a l'associació d'empreses TP Ferro, participada al 50% per capital espanyol i francès. En el capítol dels inversors espanyols se situen, en primer lloc, que no únic, les empreses de Florentino Pérez, home de l'obra pública i el futbol-llotja de contractació. També hi ha inversors valencians. Aquella obra es va fer amb un contracte, que tinc, i que preveu una expectativa de negoci que mai s'ha acomplert. Uns números mal fets, de totes totes. L'expectativa de negoci frustrat ha portat l'empresa a prendre algunes decisions que no li van especialment malament, com descriuré tot seguit.

Xutar a córner

L'expectativa de negoci contemplava el trànsit d'uns 60 trens al dia entre passatgers i mercaderies. Al cap de poc de ser inaugurat, ja es va notar que el pendent del túnel no feia l'obra compatible amb el transport de mercaderies. Primera gran errada de costos incalculables, o molt calculables, com també veurem. El contracte està molt ben escrit i deixa les coses molt ben lligades per la part empresarial. Diguem que ells van fer bé la feina. El contracte va ser redactat per un despatx d'advocats de París. El contracte preveia que l'empresa havia de tenir acabada l'obra el 9 de febrer de 2009. I la van tenir acabada el dia que tocava. El que va passar és que els treballs portaven retard i aquella obra perfectament acabada no connectava amb res. La línia no es va inaugurar fins al 7 de gener de 2013. Quan s'acostava el dia de 2009 em vaig començar a interessar pel que es

veia que es convertiria en una colosal bola de neu econòmica, una pilota amb totes les de la llei. Fa uns quants anys que denuncio i alerto i pregunto al Govern espanyol sobre quines previsions tenia... quan arribéssim on hem arribat. Res intel·ligent estava previst. L'empresa ha decidit xutar a córner per guanyar temps amb la negociació amb l'administració central.

De quants diners estem parlant?

Amb la presentació del concurs de creditors, l'assumpte es judicialitza. L'empresa dóna per perduda la concessió i el Govern central se n'ha de fer càrrec. Ens trobem davant un cas molt semblant al concurs de creditors de les autopistes radials de Madrid. Aleshores també es va judicialitzar el cas perquè així les empreses i el ministeri de Foment guanyaven temps per negociar un preu "per rebaixar el preu real", van dir fonts coneixedores de la negociació. La veritat és que fa poques setmanes un tribunal ha sentenciat que era inacceptable la proposta del ministeri de Foment que consistia a fer-se càrrec del deute amb una quitança del 50% dels deutes. Aquesta decisió judicial es projecta poderosament sobre el que s'haurà de fer a la concessió de TP Ferro en el futur. S'ha escrit que aquest cas tenia moltes semblances amb el cas Castor, l'explotació gasística davant de les costes del nord de Castelló que es va suspendre per perill sísmic. No es el mateix cas perquè en un es va pagar una indemnització de 1.300 milions d'euros -més que tota la inversió de l'Estat a Catalunya el 2015- i amb un sol pagament es va cancel·lar el "lucre cessant", el preu de la interrupció de l'expectativa de negoci. El cas TP Ferro és diferent perquè la via d'alta velocitat s'ha de continuar utilitzant. Per tant, el Govern espanyol haurà se subrogar-se en el lloc de TP Ferro, fer front als pagaments pendents amb els bancs i continuar explotant una línia avui per avui clarament deficitària. Per ser mes exactes, ho hauran de fer conjuntament els governs espanyol i francès en unes proporcions encara no discutides. Per tant, entomar el deute i intentar despertar un negoci ruïnós ara per ara. Quina es la quantitat a què haura de fer front l'Estat pel que abans s'anomenava suspensió de pagaments i ara concurs de creditors? Entre 360 i 400 milions d'euros. No cal adjectivar la xifra. El negoci de Robert i les cabres.

No es el primer cop

Un divendres de Consell de Ministres, essent ministre de Foment José Blanco, en els papers dels acords del Gabinet va sortir de manera molt dissimulada, en un replec de nota barroca, que l'Estat havia fet un pagament de 132 milions d'euros a TP Ferro en concepte d'indemnització perquè l'empresa havia acabat les obres el dia acordat i patia unes pèrdues de negoci perquè els trens encara no passaven. Un directiu valencià de l'empresa que em fou presentat a Madrid em va dir que era el negoci mes rodó que mai havia fet. Després vam seguir la pista i es van fer nous pagaments fins a prop dels 200 milions d'euros. Amb això vull dir que els que ara diuen que hi perden molt, en el seu moment hi van guanyar molt. I per si la flauta sonava, també van presentar una demanda pel perjudici del pendent del túnel, mal dissenyat, que no els permetia explotar el transport de mercaderies. Fa unes setmanes van pedre el plet en un tribunal arbitral de Ginebra. Ja s'ha dit que el contracte no havia deixat cap nus per lligar. I aquest és el cas TP Ferro. Durant anys l'he denunciat, durant anys ha ocupat una línia o dues en les informacions. Ara es converteix en la inversió més ruïnosa d'obra pública mai feta a la nostra demarcació. Un exemple monumental d'incompetència en el càlcul del cost del benefici en aquells anys de la gran orgia de l'obra pública i l'Espanya potència mundial, en el món fantàstic de Zapatero que, en això, no

va ser res més que un seguir fidel dels deliris de grandesa d'Aznar. El que es podria fer amb els 600 milions d'euros llençats al pou de la ineficiència!

Font del document: http://www.diaridegirona.cat/comarques/2015/03/22/cas-tp-ferro/715631.html?utm_source=rss