

LA LINEA, DE 350 KILOMETROS, TARDARA CINCO AÑOS EN CONSTRUIRSE

Taiwán elige la opción TGV para la línea de alta velocidad Taipei-Kaosiung



El TGV Dúplex circulará probablemente con dos automotrices del tren ICE.

El pasado mes de julio, Taiwán decidió finalmente encargar la construcción y explotación de la línea de alta velocidad Taipei-Kaosiung a un consorcio formado por GEC Alstom y Siemens, cuya propuesta para esa línea está basada en el TGV. Concluye así un largo proceso de concesión, en el que el gobierno taiwanés descartó a otro de los candidatos, el tren japonés Shinkansen.

Yolanda del Val

Tras varios retrasos y problemas burocráticos, el ministro taiwanés de Transportes, **Lin Feng-cheng**, y la presidenta del consorcio Corporación Ferroviaria de Alta Velocidad de Taiwán (THSRC son sus siglas en inglés), **Nita Ing**, firmaron el pasado 23 de julio un contrato de concesión y explota-

ción por un período de 35 años de la línea de alta velocidad entre la capital, Taipei, y Kaosiung, ciudad situada al sur del país.

El consorcio, formado por Fubon Insurance, Continental Engineering, Evergreen, Teco Electric, Pacific Wires y Eurotrain, que agrupa a GEC Alstom y Siemens, explotará la línea durante 30 años, período que resta tras descontar los

cinco años que aproximadamente durará la construcción de la línea.

Mientras dure el período de concesión, este consorcio deberá pagar un 10 por ciento de sus ingresos al gobierno taiwanés, a cuyo cargo corre la adquisición de terrenos y parte de la ingeniería civil, como por ejemplo los túneles que conducirán a la estación central de Taiwán, lo que supondrá alrededor de un 40 por ciento del coste total del proyecto. Las dos partes se habían dado de plazo hasta el 1 de agosto para llegar a un acuerdo, tras haberse negado THSRC a firmar el contrato el pasado 1 de julio, tal como estaba previsto. El motivo de la negativa es que el consorcio había pedido al

Ministerio de Transportes un documento en el que se comprometiera a adquirir los terrenos necesarios, ya que, además, el gobierno había cumplido su compromiso de realizar las obras preliminares en el tiempo acordado. El interés de THSRC por conseguir un documento que refleje la fecha exacta a partir de la cual entra en vigor la concesión tiene su lógica, ya que al fijarse un período de 35 años para la construcción y explotación, un retraso en las obras reduciría significativamente la duración de la concesión y, por lo tanto, los beneficios del consorcio.

La solución ha venido finalmente de la mano de las autoridades de Taiwán, que han aceptado firmar un documento

en el que se comprometen a adquirir los terrenos -lo que representa alrededor de un 20 por ciento del total-, condición exigida por el consorcio THSRC para embarcarse definitivamente en el proyecto.

Para el país asiático, esta línea constituye el proyecto de transporte público más importante que se ha emprendido en el país, y en palabras del primer ministro, **Vincent Siew**, "contribuirá decisivamente al desarrollo económico e industrial de Taiwán".

Sin embargo, el proyecto, cuyo coste total sobrepasará los dos billones y medio de pesetas y representa el mercado más importante del TGV en el extranjero, va más allá de la construcción y explotación de la línea, ya que no hay que olvidar que aunque se trata de una concesión de construcción y explotación, probablemente será necesario adquirir nuevo material para la línea.

Los dos socios del grupo Eurotrain (en el que Alstom participa con un 60 por ciento y Siemens con un 40 por ciento) siempre han tenido muy en cuenta esta posibilidad, y proponen para esta línea un ramal

La respuesta a la saturación de las carreteras

La línea de alta velocidad Taipei-Kaosiung forma parte de un ambicioso proyecto del gobierno de Taiwán para mejorar las infraestructuras del país. El plan, que prevé unas inversiones de casi 4,5 billones de pesetas, incluye aproximadamente 250 proyectos, entre los que se encuentran centrales nucleares, líneas ferroviarias, y, especialmente, la línea de alta velocidad que conectará la capital, Taipei, con el puerto meridional de Kaosiung, situado a 350 kilómetros de la capital. Ambas ciudades (Taipei es la más poblada del país, con casi 3 millones de habitantes, y Kaosiung, con 1,5) están conectadas en la actualidad por autopistas saturadas de camiones, ya que Kaosiung es uno de los puertos de contenedores más importantes del Pacífico. En estos momentos, en automóvil, esa distancia no se recorre en menos de siete horas, contra las tres horas y media de los trenes expreso que explota la TRA (siglas inglesas de Administración Ferroviaria de Taiwán, y la hora y media que invertiría el TGV en el mismo trayecto. Ante estas buenas perspectivas, se estima que la demanda para dicha línea rondaría los 300.000 viajeros diarios. □

TGV Duplex con dos automotoras del ICE. En estos momentos las dos empresas mantienen conversaciones con otros miembros del consorcio para fijar el precio del material y de los equipos de señalización. El pedido, que podría alcanzar un valor aproximado de 600.000 millones de pese-

tas, no se realizaría oficialmente hasta dentro de un año. Resulta igualmente probable que, si finalmente se realiza el pedido de material rodante, la SNCF y la DB se ofrezcan para explotar la línea y pasen a formar parte del consorcio.

Tampoco habría que subestimar la variedad de intereses

de las empresas que componen el consorcio THSRC, lo cual podría poner en peligro al grupo. El sistema de concesión elegido será posiblemente una fórmula tipo BOT (siglas inglesas de Build, Operate, Transfer, o sea Construir, Explotar, Transferir); y, lógicamente, Siemens y Alstom, aunque sólo participen con un 10 por ciento en el capital del consorcio, intentarán vender al precio más alto posible su material.

Coste. Sin embargo, para la compañía de seguros Fubon, otra de las integrantes del consorcio, el objetivo es intentar reducir al mínimo el coste de material rodante y equipos. Otros socios están más interesados, por ejemplo, en el desarrollo de planes inmobiliarios alrededor de las nuevas estaciones. En cualquier caso, todos los socios son conscientes de que es fundamental encontrar un punto de equilibrio entre los distintos intereses para que la concesión sea un éxito.

La línea, cuya construcción resultará complicada debido al carácter montañoso de Taiwán, tardará cinco años en construirse. Muy posiblemente, en el proyecto participarán las empresas consultoras filiales de la SNCF y la DB, Systra y D-Consult, respectivamente, dada su experiencia en la construcción de líneas de alta velocidad en plazos cortos. En 1990, Sofrerail, que se ha fusionado hace poco con Systra, firmó un contrato por valor de unos 800 millones de pesetas para realizar el estudio de viabilidad de la línea.

Algo que se controlará de forma especial es el cumplimiento de los plazos, sobre todo teniendo en cuenta un ejemplo muy cercano, el de Corea del Sur, que decidió encargarse a solas de la obra civil de la línea de alta velocidad Seúl-Pusan: la línea lleva cuatro años de retraso y, además, numerosas obras de fábrica (puentes, viaductos, etc...) deberán ahora replantearse. □



La SNCF y la DB podrían explotar la línea de alta velocidad.