

COMUNICADO

COMUNICADO Nº 02-2016

LLERS, 15/09/2016

TP FERRO

A pesar de todos los esfuerzos llevados a cabo por TP Ferro, la propuesta de convenio que la empresa presentó el pasado 16 de junio ante el Juzgado Mercantil de Girona para la refinanciación de su deuda, no ha sido aprobada por falta del quórum necesario para la Junta de Acreedores que ha tenido lugar hoy, 15 de septiembre de 2016.

La deuda total de TP Ferro asciende a 557,2 millones de euros, de los cuales 391,5 de deuda con los Acreedores.

La dirección de TP Ferro, los Accionistas y la Administración Concursal han intentado hasta el último momento llevar a cabo con éxito la refinanciación de la concesión, tratando de acercar las posiciones de todas las partes y explorando todas las soluciones posibles que habrían permitido la continuidad de la empresa.

En los próximos días, el Juzgado Mercantil de Girona pronunciará la apertura de la fase de liquidación de TP Ferro, que durará algunos meses. En términos de gobernanza, el actual Consejo de Administración formado por ACS/Iridium y Eiffage desaparece y es el administrador concursal quien lo substituirá.

La continuidad del servicio ferroviario está garantizada con los mismos niveles de prestaciones, seguridad y calidad del servicio: todo el personal de TP Ferro y todas las actividades serán retomadas y gestionadas por una nueva empresa que formarán conjuntamente ADIF y SNCF Réseau, bajo la autoridad de los dos Estados.

Los interlocutores seguirán siendo los mismos tanto para las Empresas Ferroviarias clientes, como para los proveedores de servicios y las autoridades nacionales y europeas de seguridad y regulación. La actual dirección de TP Ferro, así como toda la organización, serán mantenidas en el seno de la nueva empresa común.

Es una etapa que finaliza y una nueva que empieza para la Sección Internacional Figueres – Perpiñán.

La dirección de TP Ferro ha elegido colaborar con una visión decididamente enfocada hacia el futuro. Nuestro objetivo continuará siendo el mismo: desarrollar el tráfico por el Corredor Mediterráneo en general y por la Sección Internacional en particular, para que la línea pueda crecer y convertirse en el vector de desarrollo socio-económico que debería haber sido desde hace años, al servicio de los dos países, de las regiones y de los clientes en este gran eje ferroviario europeo.