

París-Londres per sota l'aigua

El túnel del terror

Gran Bretanya s'unirà amb Europa, almenys geogràficament, mitjançant un túnel que travessarà el Canal de la Mànega. A hores d'ara el repte tecnològic està a punt d'acabar, però l'amortització fa tremolar els grups financers perquè poden no cobrar el capital avançat.

Els últims dies de setembre Eurotunnel, empresa encarregada d'executar el projecte de construcció del túnel sota el Canal de la Mànega, va deixar brusquement de respirar. Alguns observadors ja n'havien certificat la mort. Els únics que podien salvar-li la vida eren els bancs, que, fent un acte de molt bona voluntat, han decidit finalment continuar donant suport a l'empresa executora, propietat de Sir Alistair Morton. El problema va sorgir arran d'un conflicte al voltant de 1,2 bilions de lliures esterlines demanades insistentment per la societat Transmanche Lin, consorci d'empreses de construcció franco-britànica encarregat de construir el túnel. Eurotunnel es va oposar radicalment a donar més diners, però sembla que després de pensar-s'ho molt ha decidit aportar almenys un bilió de lliures més. Alhora han quedat anul·lades les amenaces per part dels bancs de retirar l'ajuda financera necessària en cas que les divergències no foren resoltes.

Ara la feina s'ha reprès. El túnel, si no canvien les coses, s'obrirà a finals del 1993, amb funcions, no obstant, limitades. El retard és ja de sis mesos respecte al compromís inicial.

TRES DIES A LONDRES
PER 75 LLIURES

Retards, deutes, disputes... totes les últimes notícies sobre el túnel incrementen la preocupació sobre la futura rendibilitat del projecte. Mirant amb ulls molt optimistes, hi ha qui assegura que l'anomenat "Chunnel" (Channel Tunnel) teòricament no hauria de ser un fracàs. El viatge des de l'estació de Waterloo, a Londres, fins a la Gard du Nord de París es farà en tres hores i alguns minuts, la meitat del temps que cal ara mateix. Això vol dir que, amb el túnel en funcionament, es tardarà

menys utilitzant aquest nou enllaç que viatjant amb avió, comptant els temps morts als aeroports i les connexions amb les ciutats.

La duració total de la travessia del túnel –amb els viatgers muntats en els seus vehicles en trens especials anomenats "Les Shuttles"– no superarà els 35 minuts, amb eixides cada quinze minuts. El

procés ha estat dissenyat perquè siga el més senzill i ràpid possible.

No obstant, encara queden prou obstacles administratius entre els dos països (control de billets a l'eixida i a l'arribada, passaports i fins i tot inspecció d'equipatges) perquè la rapidesa buscada quede més com un objectiu teòric que no pràctic.

Al marge d'aquests imponderables, els



preus podrien ser competitius. Almenys serien més baixos que els ferris durant la campanya inicial de promoció. Per atraure els primers passatgers, Eurotunnel oferirà unes vacances d'estades curtes i barates —entre dos i tres dies— per unes 75 lliures, transport i hotel inclosos. Els francesos s'han ocupat per la seua banda de construir nous hotels i suficients camps de golf tot al llarg de la seua costa, preparant-se per a la invasió turística dels seus cosins europeus. Tots els esforços s'han fet pensant principalment en el turisme anglès.

El nivell dels preus dependrà principalment dels ferris i de les seues capacitats per aconseguir un màxim de competitivitat. Les societats marítimes ja han intentat reduir considerablement el temps de travessia, però jugant amb l'avantatge de la impopularitat del Chunnel entre els britànics. Sembla que hi ha molts que encara prefereixen marejar-se i no patir un atac de claustrofòbia.

Sembla una bestiesa, però aquest aïllament congènit dels anglesos i el lent procés per acostumar-se a un vincle ràpid amb el continent pot perjudicar greument l'èxit immediat de l'Eurotunnel.

El fet, ara mateix, és que totes les empreses que hi participen estan endeutades fins les orelles i els retards previstos costaran al voltant de 2 milions suplementaris cada dia, 360 milions de lliures cada sis mesos. En tot cas, el cost de l'aventura ja s'ha duplicat i ha passat dels 4,8 bilions inicials, calculats al començament del 1987, fins als 8,4 bilions de lliures previstos actualment.

ANGLATERRA, SENSE ORGULL NI VERGONYA

D'aquesta quantitat, 1,8 bilions són accions. Els 6,6 bilions que resten són deutes contrets amb 206 entitats bancàries exactament. Amb els 2 milions d'interessos que s'hi afegeixen cada dia al deute

global es comprèn fàcilment l'atac de nervis constant en què ha caigut Sir Alistair Morton, president d'Eurotunnel.

D'altra banda, els que coneixen a fons el caràcter anglès no se sorprenen gaire dels efectes que poden provocar els possibles retards entre els horaris de trens que travessen el túnel. "Per als anglesos —diuen— l'espera de trens en les estacions és un passatemps o, millor encara, un esport nacional".

Però la major part dels ingressos (un 60% aproximadament) eixirà de la rendibilitat del servei de "Le Shuttle". Això eren les previsions que van fer els experts a condició que el projecte s'acabara en el termini previst. Ara ja se sap que, com a mínim, es conclourà sis mesos després. Per a complicar més encara les coses, l'empresa britànica Brush Traccion ha confirmat que entregará les locomotores amb retard. A més, Eurotunnel, a causa de la manca de mitjans tècnics, ha de demanar als francesos trens que treballaran amb concessió SNCF per a omplir els buits. A Londres ja han començat a produir-se els esquinçaments de vestidures: "La indústria britànica s'haurà ofegat i haurà d'engolir-se el seu orgull i la seua vergonya"

L'altre 40% dels ingressos serà pagat per la indústria ferroviària anglesa British Rail, conjuntament amb la francesa SNCF en concepte de tribut pel transport de vehicles i passatgers i qualsevol altre tipus de càrrega a través del túnel. En aquest capítol també s'han donat canvis substancials. L'empresa GEC-Alsthom, societat multinacional franco-britànica, també acabarà els trens que ha de fabricar un any més tard del que estava previst. Les màquines podran entrar en funcionament a l'estiu del 1994.

Al capdavant tots els problemes que afecten L'Eurotunnel no fan sinó evidenciar la crisi que travessa Gran Bretanya en l'actualitat i que fa perillar la seua posició mundial privilegiada. Per acabar-ho d'adobar un parisenc podrà arribar a la costa anglesa en una hora i mitja aproximadament, gràcies al tren d'alta velocitat construït especialment al nord de França per a complementar el túnel. Bon punt arribat a la Gran Bretanya, però, el viatger haurà d'enfrontar-se als trens de la British Rail, que el conduiran, sotraguejant, fins a l'estació londinenca de Waterloo en un viatge que pot tardar més de dues hores. La versió anglesa de la línia d'alta velocitat no estarà acabada fins al pròxim mil·lenni.

Júlia Underdonwn

