

Eurotunnel, una història de terror financera

A despit que més de 147 milions de persones han saltat el canal de la Mànega amb Chanel Tunnel, el consorci francobritànic naufragarà aquesta tardor sota el pes d'un deute xifrat en 9,6 bilions d'euros. Cinc bancs en prendran el control, i més d'un milió de petits inversors ho perdran tot. Llavors, per què alguns homes de negocis i la ultradreta francesa s'entesten a salvar-lo?

“**L**a Mànega [en francès, *La Manche*, i en anglès, *English Channel*]: Mar epicontinental d'Europa, que forma un passadís entre la Gran Bretanya i la França del nord-oest i comunica alhora l'oceà Atlàntic amb la mar del Nord pel pas de Calais. És una zona molt rica en pesca i constitueix el límit meridional del bacallà i l'areng. És una de les mars amb més tràfic del món; els ports principals són els de Boulogne, Cherbourg, Le Havre i Dieppe, a França, i Southampton, Plymouth, Newhaven i Portsmouth, a la Gran Bretanya. El 1994 fou inaugurat un túnel de 50 km de longitud entre França i la Gran Bretanya.”

La *Gran Enciclopèdia Catalana* haurà d'afegir algunes ratlle a la definició si, com és d'esperar, aquest octubre entren en vigència les mesures d'embarquement que amenacen el futur d'Eurotunnel –la companyia que gestiona la infraestructura i els serveis de Chanel Tunnel–. Els costos del túnel, inaugurat un 6 de maig per la reina Elizabeth i el president François Mitterrand, són el toc de pedra d'aquest fenomenal embull econòmic: 14,25 bilions d'euros. Més d'11 bilions els aportaren Natwest, Midland, Credit Lyonnais, BNP i Indo Suez a través d'un préstec. Les “reestructuracions finances” han reeixit a convertir part del deute en accions, l'han minvat en quasi 2 bilions d'euros i, alhora, n'han abaratit els interessos bancaris en prop d'un 40%. Però el deute estable es manté en més de 9,6 bilions. L'any 2003, els interessos pujaven a 477 milions d'euros mentre

que els beneficis eren poc més de la meitat d'aquesta suma, 255 milions. El resultat és ben fosc. Si afegim que els acords amb terceres parts per garantir un trànsit de passatgers i mercaderies mínim expira el 2006 i que el pas d'automòbils va decaure un 4% l'abril d'enguany, podríem dir que no es veu gaire llum al final d'aquest túnel.

Estirant la mànega. Bruno Falla s'alça a les 7 h del matí al seu apartament londinenc, a cinc minuts a peu de l'estació de Lewisham. Allà agafa un tren fins a Waterloo, i ací, l'Eurostar, que per menys de 30 euros et trasllada de Londres al cor de França, a París. Bruno és un dels 3.139 treballadors de Chanel Tunnel. No coneix les xifres dels comiats de la companyia, que l'any passat deixaren a l'atur 425 persones, ni que l'auditora anglesa KPMG quantificà en més de 51 milions d'euros la caiguda dels beneficis en l'exercici 2002-2003. Quan se n'assabenta, Bruno, que va nàixer a París i viu al sud-est de Londres,riu: “I què faran [els bancs] –pregunta–, tancar el túnel?”.

“El túnel” són tres, en realitat, a pesar que només una de les vies dona servei –les altres dues són de seguretat i transports especials–. Són 50 quilòmetres, 39 dels quals corren sota el mar. El nombre de passatgers i mercaderies anuals és enorme: només 50.000, entre gossos i gats, per exemple. La idea original, evidentment, és francesa... o anglesa, és clar. L'any 1802, dos enginyers, Albert Mathieu i Henry Mottray, se'n disputen



Després de molts anys d'estira-l-arronses, el 1994 va ser el de la inauguració de l'Eurotunnel, un projecte llargament cobejat. Encara avui hi ha divergències sobre qui va ser-ne el primer ideòleg.

la propietat. La primera excavació data de 1880. Fins al segle XX, però, la projecció d'una comunicació terrestre entre Folkestone i Calais no pren cos, i encara sota formes ben diferents com la de l'Europont, que aspirava a cablejar l'aire amb més de 5.000 metres de fils, amb un cost de 6 bilions de lliures esterlines i tècniques mai provades. L'any 1985, el consorci de deu constructors i cinc bancs anomenat Channel Tunnel Group va guanyar-ne finalment l'adjudicació amb un disseny senzill i eficaç que constitueix una de les obres senyeres de la centúria i que, per això, sorprèn l'opinió pública europea amb la seua eterna crisi.

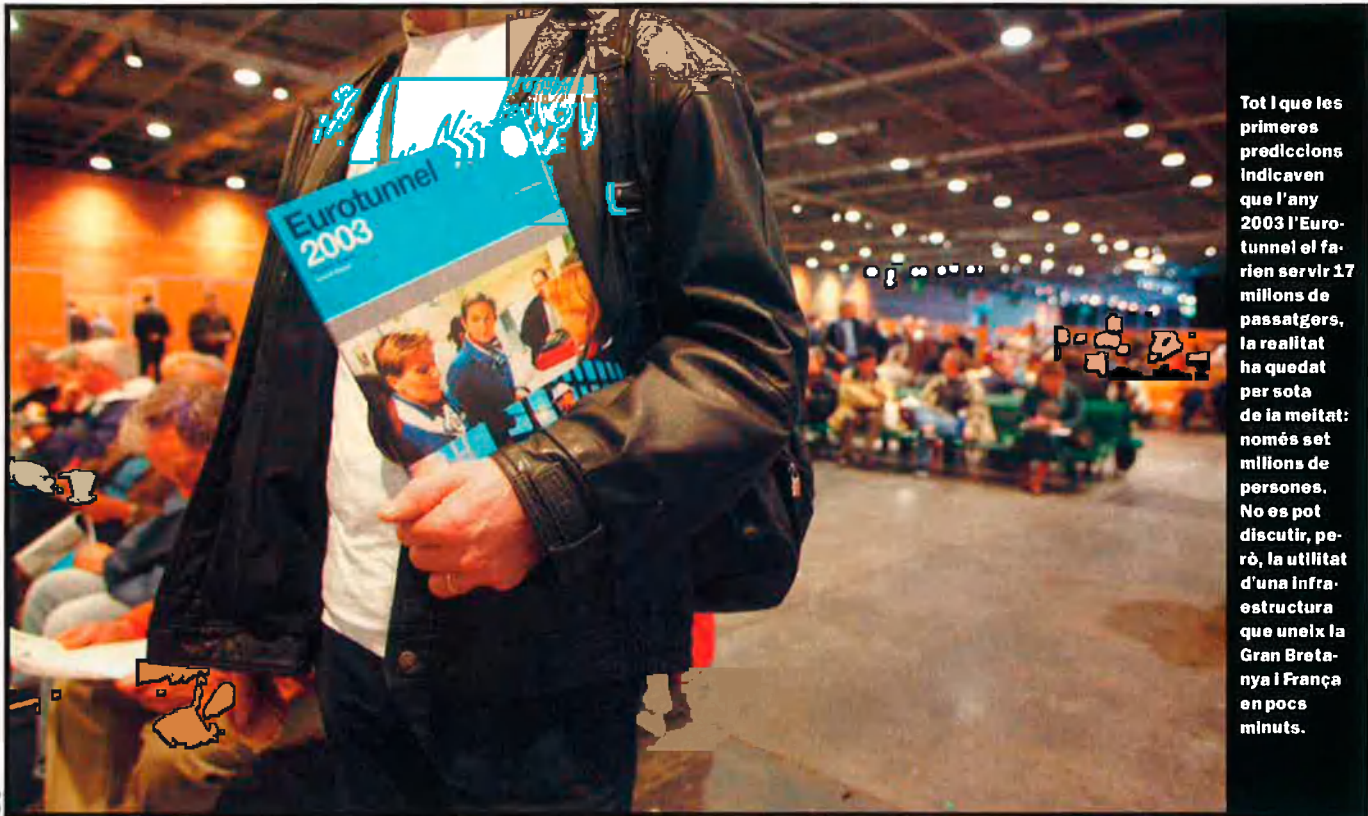
“Optimisme salvatge i ceguera política, aquesta és la resposta”, d'acord amb Nils Pratley, un dels membres de la directiva que el passat 7 d'abril foren despatxats durant l'assemblea d'accionistes celebrada a París, en un centre de convencions paral·lel a l'aeroport Charles de Gaulle. “La tragèdia és que l'Eurotunnel podria haver estat rendible si les decisions polítiques de Thatcher i Mitterrand no l'hagueren carregat amb l'enorme deute que arrossega”, explica l'analista de *The Guardian* Christian Wolmar. El portaveu de Channel Tunnel a Londres, Charles Kevin, ha afirmat a aquest setmanari que “els plans 'extra'

per superar la falta d'ús de la xarxa, que és el motiu pel qual s'encareixen les instal·lacions, estan preparats perquè els posem en marxa a partir de juliol. Tal com havíem anunciat”.

Des que el tractat de Canterbury sancionà l'Eurotunnel el 1986, hi ha hagut dos plans “extra” per incrementar el capital: Equity One va significar 67,5 milions d'euros aportats pels promotors, i Equity Two, 307,5 milions de les butxaques financeres més pesants a París i Londres. Les parisenses, per cert, amb ajut indirecte estatal, mentre que les londinenques simplement no trobaren els fons per si soles. Equity Two, per aquesta causa, va tenir una seqüela sense nom de 7,5 bilions d'euros en préstecs bancaris i 1.125 milions convertits en accions a la venda. Les primeres prediccions apuntaven 17 milions de passatgers per al 2003; la realitat a penes ha estat de 7. A la fi dels vuitanta, però, ningú no sabia que la realitat seria tan dura: en tres mesos l'excavació en la banda francesa avançà solament 49 metres. Va ser el desembre de 1990 quan s'inaugurà la via de servei de l'Eurotunnel. Per aprofitar-ne l'eufòria, els propietaris augmentaren de nou les accions a la venda per valor de 795 milions d'euros, a banda de 3,1 bilions més en préstecs. En el moment d'obrir definitivament la connexió terrestre entre l'illa i el continent, el cost havia estat un 67% per damunt de l'inicial.

L'escàndol de París. Avui la directiva i l'executiva són noves, fruit de la darrera assemblea d'accionistes. Perquè els accionistes han pres cartes en l'assumpte i la seua és una veu eixordadora: si vostès han seguit fins ací les especulacions per contrarestar el deute, recordaran que l'ampliació d'accionariat n'ha estat una constància. Els petits inversors són ara part majoritària en Channel Tunnel Group, i un 65% d'ells són francesos, mentre que el 5% escàs, britànics.

Són aquests els comptes que l'empresari francès Nicolas Miquet havia fet abans d'entrar en escena? Durant la reunió del 7 d'abril de 2004 la directiva assumí la impossibilitat de fer front al pagament dels interessos i admeté que la inversió dels accionistes s'havia devalu-



Tot i que les primeres prediccions indicaven que l'any 2003 l'Eurotunnel el farien servir 17 milions de passatgers, la realitat ha quedat per sota de la meitat: només set milions de persones. No es pot discutir, però, la utilitat d'una infraestructura que uneix la Gran Bretanya i França en pocs minuts.

'The Guardian': "L'Eurotunnel hauria estat rendible si Thatcher i Mitterrand no l'hagueren carregat de deutes"

at en quasi un 90%. Miquet s'erigí en la veu "dels que no són deficients psíquics", en el líder dels que la premsa batejà com a "rebels gals". I va vèncer. La seua teoria és que els governs britànic i francès van encoratjar els petits inversors a comprar accions d'Eurotunnel ocultant-ne les dades. Ara "és el moment que els estats paguen", ha declarat a *The Financial Times*. Channel Tunnel ha mantingut converses a final d'abril amb el ministre francès de Finances, Nicolas Sarkozy; Charles Kevin les descriu a EL TEMPS com a "constructives"; Sarkozy, en canvi, diu que sols va recordar a la companyia que qualsevol injecció estatal de diners seria il·legal als ulls del dret de la Unió Europea. Per a l'exdirectiu Prately, "aquesta història de terror financera només pot tenir una solució política".

Precisament, és la política el que des d'aquella assemblea d'abril ha començat

a enrarir l'atmosfera de Channel Tunnel. Nicolas Miquet, el "vencedor" de les votacions, és un popular empresari de passat teranyinós: es presentà per Savigny en una llista ultraconservadora a les anteriors eleccions europees. No aconseguí el seient parlamentari. Ni la immunitat parlamentària. Poc més tard, Miquet va ser sentenciat "criminalment per exercici il·legal de la direcció, mal ús de la tresoreria, crèdit indegut per a ús personal, robatori i frau". Al senyor Miquet se li ha prohibit ser director, part de la directiva o oficial en qualsevol empresa. Però el seu poder de convocatòria entre els accionistes francesos el fa molt poderós.

L'actual cap executiu és Jean-Louis Raymond, un multimilionari de fort tarannà conservador que tracta de desvincular-se de Miquet i qualsevol cosa que faça olor al Front National. El president del consorci és Jacques Maillot, el fun-

dador de l'operador turístic Nouvelles Frontières. Si bé aquests són noms "nets", la premsa britànica ja ha descobert un dels seus homes forts en la directiva, Pierre Cardo, que és diputat conservador a París i sobre el qual penja una investigació encara oberta per blanqueig de diners. Aquests són, doncs, els que exigeixen una pluja de capital públic per rentar els números vermells d'Eurotunnel. La perspectiva és, almenys, sospitosa.

De moment, el més probable és que aquest juliol la nova directiva parles de connectar Eurotunnel amb les xarxes ferroviàries de Bàle (Suïssa), que ampliaria així la cobertura fins a Milà (Itàlia) d'una banda, i, de l'altra, unir-se a Metz (França) amb la branca alemanya que ve de Mannheim i Munic, i que obre les portes a l'Europa de l'Est.

La pregunta de Bruno Falla, en qualsevol cas, serà la més decisiva: què en faran els bancs? De la seua resposta, depèn que "el continent torne a quedar aïllat", com dirien els anglesos.

Victorià Jiménez
(Londres)