

EXCAVADO UN CUARENTA POR CIENTO DEL TUNEL DEL CANAL DE LA MANCHA

Un nuevo aumento de costes podría reavivar las tensiones

El proyecto del Túnel del Canal estuvo, hace unas semanas, al borde del precipicio cuando los bancos congelaron la financiación y amenazaron a Eurotunnel con la quiebra si no se resolvían las serias disputas que mantenían con sus contratistas, asociados bajo la denominación de Transmanche Link (TML). La resolución del conflicto permitirá, sin descartar nuevos sobresaltos, la conclusión del túnel para la fecha señalada, en 1993.

El asunto objeto de la polémica era quién debería pagar los gastos ocasionados por las obras adicionales que habrá que realizar en el túnel. Tras negociaciones violentas, en las que incluso hubo de intervenir el gobernador del Banco de Inglaterra, la tormenta amainó cuando TML firmó un acuerdo de construcción modificado, a condición de que Eurotunnel reorganizase su cúpula directiva.

El principal cambio en Eurotunnel ha sido la designación de John Neerhout, vicepresidente ejecutivo de Bechtel, constructora norteamericana, como jefe ejecutivo del proyecto con responsabilidad suficiente para asegurar que Transmanche Link cumpla con su obligación de construir el túnel.

Esto significa que el anterior copresidente de Eurotunnel, Alastair Morton, que ha estado en primera línea de batalla con Transmanche Link y se le ha tachado de "agresivo", se aparta de las negociaciones directas con los contratistas para hacerse cargo de la vicepresidencia.

Neerhout, que ha trabajado en muchos e importantes proyectos de construcción e ingeniería, y estuvo al frente de Bechtel entre 1979 y 1982, sustituye a Tony Ridley, anterior responsable del Metro de Londres.

TML se ha quejado reiteradamente de la burocracia existente en la dirección de Eurotunnel y de la debilidad

de esta empresa a la hora de supervisar el proyecto. La respuesta de Eurotunnel no se ha hecho esperar y, además de designar a Neerhout, contrató a Alistair Fleming, un ejecutivo con experiencia en la dirección de grandes explotaciones petrolíferas, a Keith Bernard, ex director general de la red metropolitana de San Francisco, Bay Area Rapid Transit (Bart), y André Pascal, un veterano ingeniero del Metro de París.

La crisis surgió cuando los bancos, que debían librar créditos por valor de

600.000 millones de pesetas pospusieron su concesión debido a la falta de acuerdo de Eurotunnel y Transmanche Link en el recorte presupuestario diseñado para detener la escalada de precios.

Como recordaran nuestros lectores, el coste del proyecto ascendió, de una estimación inicial de casi 600.000 millones de pesetas a 840.000 millones de pesetas. Como consecuencia del error de cálculo, se han producido durante meses disputas entre Eurotunnel y TML, que todavía hoy se

culpan mutuamente del aumento de costes.

RECTIFICACIONES. En teoría, el proyecto podría haber sido aparcado o, incluso, abandonado totalmente debido a la escasez de fondos. Pero, a pesar, de las agrias polémicas, de las acrobacias políticas, de los shows ante la prensa, había, simplemente, demasiadas cosas en juego para todos los sectores implicados: bancos, contratistas, inversores, compañías ferroviarias e, incluso, gobiernos, como para dar por zanjada la construcción de este gran proyecto de ingeniería.

Tras la designación de Neerhout, Transmanche Link firmó un acuerdo de construcción que añadía algunas rectificaciones. Esto preparó el terreno para que Eurotunnel negociase con los banqueros la concesión de 4.800 millones de pesetas. Ahora que el último conflicto ha finalizado, Eurotunnel ha reafirmado su convicción de que el proyecto "sigue gozando de una espléndida robustez financiera". Eurotunnel piensa que ahora es el momento para emitir obligaciones con la deuda adicional, y así, asegurar la conclusión del proyecto para la fecha señalada, es de-



cir, el 15 de junio de 1993. Eurotunnel asegura que incluso con el aumento de costes, el Túnel del Canal será rentable. La gran pregunta es si se pueden evitar nuevos aumentos en los precios y nuevas disputas entre los dos consorcios. En un proyecto de esa envergadura es poco realista esperar que todo discurra sin sobresaltos durante los próximos tres años. Los analistas creen que el precio final podría aumentar todavía 2.000 ó 3.000 millones de pesetas más, pero descartan que puedan surgir nuevas dudas en torno a la conveniencia o no de seguir adelante con la construcción.

En febrero, los trabajos de perforación alcanzaron cifras récord, cuando se consiguió excavar cinco kilómetros y medio de los dos túneles ferroviarios y uno del túnel de servicio. Más del 40 por ciento de los 150 km de túnel han sido ya construidos. Del túnel de servicio se ha finalizado ya el 75 por ciento y está previsto se concluya en diciembre.

Mientras tanto, la mayor parte de los contratos más sustanciosos se han adjudicado ya. Motorola ha conseguido un contrato, por valor de 24.000 millones de pe-

setas para hacerse cargo del sistema de comunicaciones por radio, que consistirá en un sistema de recepción tren-tierra. También se hará cargo de los servicios de mantenimiento de los túneles, de una red de trenes para cubrir

servicios regulares, y de un sistema que permita la coordinación entre las terminales francesas y británicas.

Costain Telecommunications ha ganado un contrato para organizar los servicios de atención al cliente, que con-

tarán con cinco mil quinientos informadores situados en terminales y aparcamientos y en el mismo túnel, para indicar a los viajeros las medidas de seguridad que deben adoptar en caso de que un tren se detenga por una emergencia. □

Cada 4 años, Munich es la cita obligada para los expertos en transportes y comunicaciones de todo el mundo



transport '90

IV Salón Internacional del Transporte de Mercancías y de Personas, Logística

en unión con:

Deutscher Spediteurtag 1990

Congresos Internacionales:

"Sistemas de transportes de mercancías en los años 90"

"Transportes públicos de personas en los años 90"

Seminario: "Problemas de transportes en los países en vías de desarrollo"

Mercados de información orientados a la praxis

Munich, 19-23 de junio 1990

Oferta del Salón

Sistemas de transporte dentro de la empresa (embalaje para el transporte, almacenaje, transporte, distribución), instalaciones para zonas de carga y terminales, sistemas de transporte del tránsito de mercancías, sistemas de transportes públicos de personas, comunicación, proceso de datos - control, servicio en los transportes de mercancías y de personas, investigación y desarrollo

MESSE MÜNCHEN  INTERNATIONAL

Informaciones:

Cámara de Comercio Alemana para España,
Paseo de la Castellana 18, 28046 Madrid,
Teléfono (01) 2754000, Tx 42989 haka e, Tfax (01) 4350216.

Los trabajos de construcción concluirán en 1993.