



Dado lo avanzado de las obras, es difícil que puedan producirse nuevos parones.

EL GRADO DE RIESGO DE LA INVERSIÓN ES TODAVÍA IMPORTANTE

Túnel del Canal: experiencia única de explotación privada en Europa

El Túnel del Canal ha entrado ya en su recta final. Aunque los accionistas no saben a ciencia cierta si su inversión sufrirá más sobresaltos, al menos, parece descartado que se produzcan nuevos parones en las obras. Eurotunnel, sin embargo, se cura en salud, y en su último informe advierte al inversor que los riesgos que corre son todavía considerables.

Yolanda del Val

Ya no hay duda, incluso entre los más acérrimos enemigos del proyecto, que el Túnel del Canal, se concluirá finalmente. Eurotunnel, el consorcio constructor, con la suscripción de una emisión de pagarés que supera los diez mil millones de pesetas y un acuerdo de refinanciación con los bancos internacionales por valor de 400.000 millones de pesetas, tiene ahora el dinero necesario para continuar el proyecto.

Pero ahora se plantea una pregunta crucial: si los accionistas ganarán dinero con su inversión.

Un anuncio que Eurotunnel está a punto de publicar recogiendo las perspectivas económicas del proyecto, advertirá a los accionistas del grado de riesgo,

todavía importante, de la inversión.

Primero, la construcción e instalación de la red ferroviaria podría sufrir nuevos retrasos e incrementos de costes; segundo, las estimaciones de tráfico e ingresos, podrían ser demasiado optimistas, con lo que los accionistas se estarían jugando el retorno de su inversión.

Los costes de construcción han aumentado de 800.000 millones de pesetas, en 1987, a los dos billones de pesetas de la actualidad, cifra que supone un incremento de casi un 60 por ciento. Los riesgos de aumento de costes ligados a la adquisición del equipo son prácticamente nulos, aseguran fuentes del consorcio.

Las obras del Túnel se concluirán a finales de 1992. A partir de ese momento, Eurotunnel dispondrá de un periodo de seis meses para poner el sistema a punto y realizar las pruebas finales en el sistema de seguridad. Sin embargo, la mayor obra de ingeniería ferroviaria no está todavía exenta de riesgos financieros. Y Eurotunnel no ha estado siempre acertada en sus previsiones. El consorcio ha intentado en todo momento imprimir a sus estimaciones la mayor credibilidad posible, y para ello, ha utilizado en la elaboración de sus informes

BONOS DE VIAJE

Eurotunnel espera tentar a los pequeños inversores con un paquete de descuentos en viajes y otras gratificaciones cuando lance su emisión de pagarés. Se ha sabido que habrá cuatro modalidades diferentes de gratificaciones.

Los accionistas tendrán derecho a que se les aplique unos descuentos mínimos en sus viajes a través del Canal cuando inviertan 32.000 pesetas. Pero para recibir los máximos beneficios posibles habrá de realizarse una inversión mínima de 100.000 pesetas. Los bancos todavía están estudiando los detalles de estos descuentos, que anunciarán, posiblemente a lo largo de este mes. Además, los inversores podrán delegar en familiares o amigos la concesión de estas ventajas.

los servicios de consultores independientes.

Así, apoyándose en la experiencia del fuerte crecimiento que se ha producido recientemente en los tráfico del Canal, esos consultores pronosticaron un crecimiento mucho mayor de este mercado. Según estos sondeos, 158,8 millones de viajeros cruzarán en el año 2013 el Canal, frente a los 59,7 millones que lo hicieron en 1988. Según estos mismos sondeos, el tráfico de mercancías aumentará también de 69,8 millones de toneladas a 196,7. Dentro de este mercado creciente, los consultores señalan que la frecuencia, velocidad y fiabilidad de los servicios de Eurotunnel atraerán a un 32 por ciento del tráfico total de pasajeros y a un 18 por ciento del tonelaje total de mercancías tras la apertura del Túnel, en 1993.

Estas estimaciones, basadas en un análisis muy detallado del mercado, se apoyan en presupuestos que rozan el terreno de las conjeturas. Prueba de ello, son las grandes estimaciones macroeconómicas que, a menudo, distorsionan las predicciones generales de tráfico, no previendo, por ejemplo, agitaciones políticas o crisis del petróleo como la que estamos viviendo. □