



Consejo Económico y Social

Distr. general
6 de mayo de 2009
Español
Original: francés

Período de sesiones sustantivo de 2009

Ginebra, 6 a 31 de julio de 2009

Punto 10 del orden del día provisional*

Cooperación regional

Proyecto para el enlace permanente entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar

Nota del Secretario General

1. El Secretario General tiene el honor de transmitir al Consejo Económico y Social el informe sobre las actividades realizadas en el marco del proyecto de enlace permanente entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar, preparado por los Secretarios Ejecutivos de la Comisión Económica para Europa y la Comisión Económica para África, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 2007/16 del Consejo.
2. El Consejo Económico y Social se interesa por este proyecto desde 1982, a raíz de la decisión de estudiar conjuntamente la viabilidad del proyecto, adoptada por los Gobiernos de Marruecos y España, en el marco de un acuerdo bilateral de cooperación concluido el 24 de octubre de 1980. Desde entonces, el Consejo solicita periódicamente a las dos comisiones regionales que sigan la evolución de los estudios relativos al proyecto y lo mantengan informado sobre la cuestión.

* E/2009/100.



Proyecto para el enlace permanente entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar: informe sobre las actividades y los estudios realizados en el período 2006-2009

Resumen

En el presente informe, elaborado conjuntamente por la Comisión Económica para Europa y la Comisión Económica para África, en cumplimiento de la resolución 2007/16 del Consejo Económico y Social, de 23 de julio de 2007, se describe de forma resumida el trabajo realizado bajo la dirección del Comité Mixto Hispano-Marroquí por las dos sociedades de estudios, la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEG) y la Société nationale d'études du détroit de Gibraltar (SNED), en relación con el proyecto para el enlace permanente.

Las actividades llevadas a cabo entre 2006 y 2009 han consistido fundamentalmente en los estudios de actualización del anteproyecto primario de la solución básica (el túnel ferroviario) y del modelo de previsión del tráfico y la evaluación económica y financiera, el estudio relativo al impacto ambiental del proyecto, el estudio de los efectos socioeconómicos del proyecto en las regiones aledañas (Tánger y Tetuán, en el sur, y Andalucía, en el norte) y el estudio de evaluación global de los distintos aspectos del proyecto, además de las actividades complementarias relacionadas con las obras experimentales de Malabata y Tarifa y los estudios cartográficos, geodésicos y de las corrientes en el Estrecho de Gibraltar.

Los futuros estudios se inscribirán en un programa concreto, que se está elaborando actualmente, en el marco del estudio de evaluación global, y se someterán a la aprobación del Comité Mixto en su próxima reunión, prevista para julio de 2009 en Rabat. En principio, ese programa se centrará en la ejecución de actividades complementarias para intentar responder a algunos interrogantes sobre las características del sitio del proyecto y en la realización de estudios concretos para conocer más a fondo algunos aspectos de la solución básica.

Por otra parte, el proyecto suscitó el interés del Foro Euromediterráneo de Transportes, que tuvo lugar en Bruselas los días 29 y 30 de mayo de 2007, y fue presentado a la Comisión Europea en una reunión que celebraron el 8 de junio de 2007 en Luxemburgo los Ministros de Transportes de Marruecos y España y el Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario Europeo de Transportes.

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción.....	4
II. Actividades realizadas en el período 2006-2009.....	5
A. Actualización del estudio del anteproyecto primario (APP-07).....	5
B. Estudio ambiental.....	6
C. Estudio de las previsiones del tráfico.....	7
D. Estudio de los efectos regionales.....	7
E. Estudio de evaluación global.....	7
III. Otras actividades realizadas en el período 2006-2009.....	9
A. Cartografía.....	9
B. Geodesia.....	9
C. Obras experimentales.....	9
D. Ensayos geotécnicos complementarios en las brechas.....	10
E. Corrientes marinas.....	10
F. Sitio web.....	10
IV. Trabajos futuros.....	11
V. Relaciones externas.....	11
A. Reunión de alto nivel hispano-marroquí.....	11
B. Comisión Europea.....	11
C. Foro Euromediterráneo de Transportes.....	11
VI. Conclusiones.....	12

I. Introducción

1. En su resolución 2007/16, de 26 de julio de 2007, el Consejo Económico y Social pidió a los Secretarios Ejecutivos de la Comisión Económica para África y la Comisión Económica para Europa que siguieran participando activamente en el seguimiento del proyecto para el enlace permanente entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar y que le informaran al respecto en su período de sesiones sustantivo de 2009.

2. El presente informe, elaborado conjuntamente por las dos comisiones regionales sobre la base de la información facilitada por las dos sociedades encargadas de los estudios del proyecto, tiene por objeto responder a esa petición. El informe contiene, en primer lugar, una reseña del estado de los estudios a mediados de mayo de 2009 y, en segundo lugar, una breve descripción de las principales actividades realizadas en el período 2006-2009 y de las perspectivas de desarrollo del proyecto.

3. Cabe recordar que los estudios sobre este proyecto se realizan en el marco de los acuerdos bilaterales concertados entre los Gobiernos de Marruecos y España el 24 de octubre de 1980 y el 27 de septiembre de 1989, en los cuales ambas partes se comprometieron a estudiar conjuntamente el proyecto de enlace a través del Estrecho de Gibraltar, sobre la base del principio del equilibrio de los gastos financieros y bajo la dirección de un comité mixto intergubernamental permanente, con la ayuda de dos sociedades estatales de estudios: la Sociedad de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEG), con sede en Madrid, y la Société nationale d'études du détroit de Gibraltar (SNED), con sede en Rabat.

4. Tras varias etapas, el proceso de estudios se centró, a partir de 1996, en una opción básica que consiste en la construcción de un túnel bajo el umbral del Estrecho, formado, en su fase final, por dos galerías ferroviarias unidireccionales y una galería central de servicio y seguridad. El diseño funcional, similar al del Eurotúnel, permitiría la interconexión de las redes ferroviarias de ambos países y el transporte de vehículos de carretera a bordo de trenes lanzadera entre dos terminales, una en España y otra en Marruecos. De acuerdo con la versión actual del proyecto, la obra tendría una longitud de 42 kilómetros entre las dos terminales, 37,7 de ellos en túnel, incluidos 27,7 de túnel submarino. Esta opción básica, elaborada en 1996, se ha revisado de acuerdo con los nuevos datos geológicos y geotécnicos disponibles y ha sido evaluada en el marco de un estudio de evaluación global del proyecto, por lo que probablemente se introducirán modificaciones en el perfil longitudinal y la concepción funcional.

5. Por razones técnicas y económicas, y en espera de los resultados de los estudios de desarrollo de los aspectos pertinentes de la solución básica, se ha previsto, en principio, que el proceso de construcción se realice en tres fases sucesivas: a) fase 0, construcción de una galería submarina de reconocimiento; b) fase 1, construcción de la primera galería ferroviaria y de la galería de servicio y seguridad, con objeto de permitir la explotación del proyecto con un solo túnel, y c) fase 2, construcción de la segunda galería ferroviaria para hacer posible la explotación del proyecto con dos túneles, cuando el volumen de tráfico lo justifique.

6. En el proceso de estudio del enlace permanente del Estrecho se ha hecho especial hincapié en las investigaciones geológicas marinas, lo que se ha traducido en cuatro campañas de sondeos profundos, y la última, realizada en 2005, aportó información muy interesante sobre la naturaleza de las formaciones geológicas que

atravesará el futuro túnel, y permitirá definir con más precisión el perfil longitudinal del trazado.

II. Actividades realizadas en el período 2006-2009

7. En la 39ª reunión del Comité Mixto, celebrada en Madrid los días 27 y 28 de noviembre de 2006, se aprobó la revisión del Plan de Trabajo para 2004-2006, y la ampliación de dicho plan hasta 2009 se confirmó en las reuniones 40ª y 41ª del Comité, que tuvieron lugar en Rabat, el 30 de enero de 2008, y en Madrid, el 12 de febrero de 2009, respectivamente. En el Plan de Trabajo revisado para 2004-2009 se prevé: 1) la reformulación del anteproyecto primario (APP) del túnel, que comprende asimismo los aspectos relativos al impacto ambiental; 2) la actualización del estudio de las previsiones de tráfico en el túnel, con ayuda de un modelo econométrico y el estudio de los efectos socioeconómicos del proyecto en las regiones colindantes; 3) el estudio del marco jurídico e institucional en que se deberá desarrollar el proyecto, y 4) un estudio de evaluación global técnica, socioeconómica, financiera, jurídica y ambiental de las obras. Los principales estudios realizados durante el período 2006-2009 se refieren a:

- La actualización del anteproyecto primario (APP-07) del túnel;
- El impacto ambiental del proyecto;
- El desarrollo del modelo de previsión del tráfico, que comprende el estudio de la evaluación económica y financiera;
- Los efectos regionales del proyecto;
- La evaluación global del proyecto.

A. Actualización del estudio del anteproyecto primario (APP-07)

8. El objetivo del estudio APP-07 era, por un lado, actualizar los resultados del anterior estudio (APP-96), tras el descubrimiento, en el centro del Estrecho, de dos paleocanales (surcos) rellenos de materiales cuaternarios (brechas) y, por otro, estudiar la posibilidad de construir un túnel a través de esos materiales deformables y los métodos que habría que utilizar. A continuación se resumen las principales conclusiones de los distintos informes sobre el estudio:

- Sobre la base del análisis de todos los datos disponibles, en el informe geológico se propone un corte longitudinal, en que se indica la distribución de las diferentes unidades de flysch y de las brechas a lo largo del trazado.
- Se calcula que la longitud total de los dos surcos a la altura del paso del túnel, es decir, a 475 metros bajo el nivel del mar, es de 2,8 kilómetros, y cabe la posibilidad, según una hipótesis pesimista admisible, de que llegue a alcanzar los 4,8 kilómetros.
- En el informe geotécnico, en el que se han sintetizado todos los datos y toda la información reunidos desde el inicio de los estudios del proyecto, se han propuesto ciertas características mecánicas para las distintas formaciones que

atravesará el futuro túnel. Con respecto a cada formación geológica se han adoptado características básicas para el análisis geomecánico.

- Esos parámetros geotécnicos (características básicas) se han introducido en un modelo geomecánico tridimensional, de acuerdo con diversas posibilidades de avance de las excavaciones y de drenaje propuestas para poder atravesar las zonas difíciles, y con las hipótesis sobre las características de los materiales atravesados.
- Conviene mejorar la tecnología de las tuneladoras para atravesar las brechas a un ritmo razonable.
- Dada la importancia de la variabilidad de las propiedades mecánicas del terreno, es indispensable conocer más a fondo los materiales que lo componen para poder establecer conclusiones definitivas debidamente fundamentadas. Hay que comprender mejor la naturaleza geomecánica de las brechas o, de manera más general, de los materiales de relleno de los surcos, con el fin de elegir el método de excavación de manera fiable. También habría que realizar una campaña de sondeos marinos, teniendo presente que pueden proporcionar resultados limitados, debido sobre todo a la estructura vertical de los materiales.
- Es necesario construir una galería de exploración desde la costa marroquí. Ésta contribuiría además a evaluar las características de la tuneladora y las medidas que habría que tomar durante el avance, con objeto de definir la combinación de medios que haría posible llevar a cabo la obra. La experiencia y los conocimientos adquiridos con esas exploraciones adicionales permitirán determinar si se pueden construir túneles ferroviarios y cómo hacerlo.
- Además de la actualización del proyecto, se han realizado estudios sobre la ventilación y la seguridad de la obra. La disposición de las obras subterráneas propuesta en el marco del APP-96 ha sido objeto de profundas modificaciones en función de cambios técnicos y normativos muy importantes que han tenido lugar en los diez últimos años.

9. Las sociedades de estudios organizaron una misión de expertos (en geotécnica y geomecánica, principalmente) para examinar los informes del anteproyecto primario, lo que les permite dar una opinión sobre la estrategia de las investigaciones futuras. La misión ha confirmado la orientación del estudio y las observaciones y restricciones señaladas por el consultor del mismo.

B. Estudio ambiental

10. El análisis de los efectos del proyecto en el medio ambiente ha permitido evaluar de manera sistemática las repercusiones que podrá tener cada uno de sus elementos en la fauna, la flora, los habitantes de las zonas aledañas y el propio lugar de la obra durante las distintas fases de ejecución y explotación. También ha permitido poner de relieve el grado de optimización del proyecto en la zona objeto de estudio, determinar la aceptabilidad ambiental del proyecto, definir intervenciones de mitigación y, por último, realizar una estimación del costo de las medidas que se habrá de tomar durante la construcción y explotación.

C. Estudio de las previsiones de tráfico

11. El estudio de las previsiones de tráfico ha permitido actualizar las anteriores estimaciones del tráfico por el túnel del Estrecho de Gibraltar con vistas a los años 2030, 2040 y 2050, establecidas sobre la base de las hipótesis de desarrollo económico y social de los países de la región. Según la hipótesis de tendencias, se calcula que en 2030 el tráfico por el túnel será de 10 millones de pasajeros y 7 millones de toneladas de mercancías y, según la hipótesis favorable, llamada “de asociación de los países del Magreb a la Unión Europea y crecimiento en Europa”, las cifras correspondientes serían de 13 millones de pasajeros y 9 millones de toneladas de mercancías.

12. Como complemento de ese estudio se acaba de realizar una evaluación económica y financiera, a partir de la información disponible en este momento gracias a estudios recientes, en particular el anteproyecto primario del túnel y el estudio de las previsiones de tráfico.

D. Estudio de los efectos regionales

13. El estudio relativo a los efectos regionales del proyecto ha permitido analizar e incluso evaluar las repercusiones de éste a nivel local, como su influencia en el valor añadido y la actividad humana, en el uso de la tierra y en las redes de transporte. En cuanto a los efectos socioeconómicos de la ejecución y explotación del proyecto en la economía de las regiones vecinas (Tánger y Tetuán, en el sur, y Andalucía, en el norte), se ha aplicado la metodología estandarizada de las matrices de insumo-producto. En el estudio se ha considerado que esas zonas se desarrollarán rápidamente, sobre todo la costa meridional, debido a la intensificación de los vínculos de Marruecos con la Unión Europea, y obtendrán grandes beneficios de la ejecución del proyecto, tanto en lo que se refiere a producción (una parte importante de los gastos se originará en las propias regiones, principalmente en la costa septentrional) como a creación de puestos de trabajo directos e indirectos (el equivalente de unos 120 000 puestos de trabajo a tiempo completo, de los cuales 80 000 directos —40 000 en la costa sur y 40 000 en la costa norte).

E. Estudio de evaluación global

14. El estudio de evaluación global tiene por objeto elaborar un informe de final de etapa, centrado en la evaluación global del proyecto en su conjunto y en su viabilidad, que permitirá contar con un análisis pormenorizado de sus características técnicas, las fases de ejecución, los elementos de evaluación socioeconómica y ambiental y los gastos y plazos relacionados con su construcción.

15. Las sociedades de estudios organizaron los días 7 y 8 de enero de 2009, con motivo del inicio del estudio de evaluación global, un seminario que reunió a los principales responsables de los grupos encargados de los estudios técnicos y socioeconómicos y a responsables del grupo encargado del estudio de evaluación. El encuentro permitió informar a los integrantes de este último grupo acerca de los resultados de los estudios realizados y examinar las estrategias y opciones propuestas por los grupos técnicos desde el punto de vista técnico y socioeconómico, principalmente con respecto a los aspectos problemáticos más importantes para el

proyecto, concediendo especial atención a la viabilidad técnica y financiera de la galería de reconocimiento, que condiciona la viabilidad del túnel en su conjunto.

16. El estudio está en su fase final y las conclusiones preliminares son las siguientes:

- El proyecto constituye un eslabón esencial en el desarrollo de una red de transporte terrestre euroafricana y, en concreto, en el Mediterráneo occidental, y esa red promoverá los intercambios en la región.
- Las condiciones geológicas y las características geomecánicas que se conocen muestran que atravesar los dos paleocanales puede resultar sumamente difícil. Los gastos y los plazos de las obras de excavación pueden llegar a comprometer la viabilidad económica del proyecto.
- Las dudas, tanto con respecto a la geometría de los paleocanales como a las características geomecánicas de las brechas de relleno son demasiado grandes para un proyecto tan importante. Es arriesgado tomar decisiones únicamente sobre la base de los resultados de los ensayos y los análisis paramétricos de que se dispone en este momento. Por lo tanto, hay que realizar trabajos de reconocimiento y estudios complementarios.
- Habida cuenta de la envergadura, la importancia y el carácter excepcional del proyecto, se justificaría llevar a cabo un programa de investigación más importante, como es habitual con proyectos similares.
- La galería de reconocimiento constituye de por sí una obra de envergadura con respecto a un proyecto estándar. Por ese motivo, es necesario demostrar la viabilidad de la propia galería con cierto grado de seguridad.
- Hay que llevar a cabo estudios complementarios previos más avanzados, con el fin de conocer más a fondo algunos aspectos del estudio del APP-07. El objetivo de esos estudios básicos será volver a examinar las opciones del proyecto realizando un análisis más detallado y objetivo de las hipótesis que hay que considerar.
- Además de la proeza técnica que supone construir el túnel bajo el Estrecho, el proyecto no se resume a una infraestructura que une dos continentes; se trata también de un proyecto de servicio ofrecido a colectivos humanos transnacionales muy amplios. Por lo tanto, la definición exacta de la oferta de transporte y la descripción de sus ventajas son esenciales, pues para los futuros usuarios el proyecto se confunde con la oferta.
- El actual proyecto se caracteriza, entre otras cosas, por un intento de reducir los costos de inversión y de adaptar esos costos a la demanda de tráfico; por un trazado muy difícil para el tráfico ferroviario (pendientes y rampas de 30% en 17 kilómetros); por una explotación que exige un tipo de trenes que circule a un ritmo rápido; por el uso de convoyes abiertos, y por su ejecución y explotación en dos fases: una primera fase consistente en la construcción de un túnel ferroviario de vía única, que se explotará por ráfagas, y una galería de servicio y seguridad, y una segunda fase consistente en la construcción de un segundo túnel ferroviario.

- Hay que encontrar y analizar más a fondo una opción que presente probabilidades razonables de viabilidad técnica y permita respetar las condiciones de plazos definidas por las sociedades (opción razonablemente viable). Ese análisis deberá culminar en un proyecto de construcción y en la definición de una serie de medidas destinadas a reducir las dudas y a consolidar los gastos a lo largo del desarrollo del proyecto, a fin de contar con una base sólida para adoptar decisiones.

III. Otras actividades realizadas en el período 2006-2009

A. Cartografía

17. La fase de diseño de la cartografía geológica a una escala de 1:25.000 en las costas norte y sur está concluida, y a medida que se dispone de nuevos datos se van realizando actualizaciones.

B. Geodesia

18. El objetivo de la cooperación con el Instituto Geográfico Nacional, en España, y el Organismo Nacional de Conservación Inmobiliaria, Catastro y Cartografía, en Marruecos, establecida en virtud de un convenio de asociación, es llevar a cabo las siguientes actividades:

- Establecimiento de una red geodésica de estaciones permanentes de GPS (sistema mundial de determinación de posición) para la observación geodinámica en el Estrecho de Gibraltar.
- Establecimiento de una red altimétrica del Estrecho de Gibraltar. Esta actividad, realizada parcialmente en lo que respecta a la nivelación de precisión, está concluida en la costa sur. Queda por programar el enlace norte/sur mediante observaciones ópticas, que se llevarán a cabo después de una campaña de pruebas.
- Actualización del mapa físico del Estrecho.

C. Obras experimentales

19. En la obra de Malabata, cerrada en 2007, se han realizado trabajos de estanqueidad y de refuerzo de la plataforma alrededor de la boca del pozo en superficie, con objeto de protegerla para posibles visitas en el futuro.

20. La galería de Tarifa, que sirve, entre otras cosas, para guardar las muestras y los testigos obtenidos en las diversas campañas de sondeos marinos, se mantiene abierta. Los días 4 y 5 de noviembre de 2008 se llevó a cabo una nueva campaña de medición de las convergencias relativas en la galería, que mostró la estabilidad de las deformaciones en su conjunto, salvo en algunas zonas situadas en las argilitas del Almarchal.

D. Ensayos geotécnicos complementarios en las brechas

21. En el marco de un convenio establecido con el Instituto de Ingeniería Geotécnica de Zurich (Suiza) se iniciaron ensayos geotécnicos complementarios en las brechas, y se seleccionaron 20 muestras de testigos extraídos en las dos últimas campañas de sondeos marinos. Actualmente esas muestras se están sometiendo a ensayos.

E. Corrientes marinas

22. En el marco de un convenio de colaboración con la Universidad de Cádiz (España), se realizaron mediciones de las corrientes marinas en el Estrecho, con el fin de calibrar los modelos de previsión de las corrientes en esa zona, mediante :

- La colocación de nuevos correntómetros en las plataformas continentales española y marroquí durante la campaña “Sarmiento de Gamboa-2008”, y
- La determinación de las constantes armónicas de la velocidad de las corrientes a la altura de esas plataformas, a partir de los nuevos datos disponibles.

23. Asimismo, el objetivo de la campaña Sarmiento de Gamboa-2008, que tuvo lugar del 14 de septiembre al 12 de octubre de 2008, era recopilar nuevos datos para conocer mejor el sistema hidrodinámico de las corrientes marinas y la distribución de las variables biológicas en el Estrecho de Gibraltar, con el fin de confirmar, en particular, los modelos de circulación de las aguas y de perfeccionar el programa de previsión de las corrientes, elaborado por la Universidad de Cádiz. La campaña se puso en marcha en el marco de la cooperación entre las sociedades de estudios y la Universidad de Cádiz, y en ella participaron la Universidad Abdelmalik Saadi (Marruecos), la Universidad de Málaga (España), el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (España) y el Instituto Hidrográfico de la Marina (España).

24. Se colocaron tres correntómetros, uno en cada plataforma continental (la marroquí y la española) y otro en el norte del paleocanal septentrional. También se efectuaron mediciones físicas (conductividad, temperatura y densidad), se tomaron muestras del agua y del plancton y se sobrevoló la zona en momentos precisos, en función del régimen de mareas, para observar el desplazamiento de las masas de agua superficiales.

25. La medición de las corrientes permite a las sociedades de estudios actualizar el modelo de previsión de las corrientes en las zonas profundas del umbral del Estrecho, lo cual ha sido sumamente útil para planificar y llevar a cabo campañas de sondeos marinos. A este respecto y en el marco de un acuerdo de colaboración con la Universidad de Cádiz (UCA), está previsto procesar todos los datos necesarios y, con ayuda de un programa informático desarrollado por la UCA, integrarlos en el modelo de previsión de las corrientes.

F. Sitio web

26. Existe un sitio web conjunto de la SNED y SECEG destinado al proyecto, que se puede consultar en español, francés, árabe e inglés en las siguientes direcciones: www.sned.gov.ma o www.secegsa.com.

IV. Trabajos futuros

27. Actualmente se está preparando un programa de actividades futuras en el marco del estudio de evaluación global, que se presentará al Comité Mixto en su 42ª reunión, prevista para julio de 2009 en Rabat.

V. Relaciones externas

A. Reunión de alto nivel hispano-marroquí

28. En la reunión de alto nivel celebrada por España y Marruecos en Rabat los días 5 y 6 de marzo de 2007 se hizo una presentación conjunta de la situación actual de los estudios del proyecto al Presidente del Gobierno español y al Primer Ministro de Marruecos. Durante esa reunión, se decidió presentar el proyecto a la Comisión Europea, con el fin de hacerla participar en su desarrollo.

B. Comisión Europea

29. El 8 de junio de 2007, el Ministro marroquí, la Ministra española y el Sr. Jacques Barrot, Vicepresidente de la Comisión y Comisario de Transportes, celebraron en Luxemburgo una reunión sobre el proyecto. El encuentro brindó a las dos delegaciones la oportunidad de presentar a los responsables europeos los resultados de los estudios del proyecto de enlace permanente y las perspectivas de ejecución, así como los marcos para su prolongación ferroviaria hacia el norte y el sur; también les ofreció la oportunidad de solicitar apoyo institucional a la Unión Europea para desarrollar el proyecto. A raíz de la reunión:

- Las partes presentes acordaron que los dos ministros presentarían por escrito a la Unión Europea una solicitud oficial de apoyo institucional a la ejecución de las obras, acompañada de un informe sobre los resultados de los estudios del proyecto y las perspectivas acerca de su ejecución. Esa solicitud será dirigida por los dos ministros a la Comisión Europea;
- El Comisario Europeo, Sr. Barrot, sugirió a la Comisaría de Relaciones Exteriores, Sra. Benita Ferrero-Waldner, que se celebrara una reunión ampliada para examinar la solicitud de apoyo institucional al proyecto presentada por los dos ministros.

C. Foro Euromediterráneo de Transportes

30. El Foro Euromediterráneo de Transportes, que se reunió en Bruselas los días 29 y 30 de mayo de 2007, examinó y adoptó el Plan de acción regional de transporte para el período 2007-2013. El Plan, elaborado sobre la base de las orientaciones de la primera Conferencia Euromediterránea de Ministros de Transportes, celebrada en Marrakech el 15 de diciembre de 2005, constituye una hoja de ruta para robustecer la cooperación en materia de transporte en la región del Mediterráneo. Comprende una serie de medidas con respecto a los distintos medios de transporte, relativas a la planificación de las infraestructuras y la reforma de la reglamentación de los servicios de transporte. Adjunta al Plan figura una lista de proyectos prioritarios,

entre los que se encuentra el de enlace permanente a través del Estrecho de Gibraltar. Se ha creado un grupo de trabajo, compuesto por expertos en transportes y denominado “Infraestructuras y Reglamentación”, para dirigir el Plan y facilitar la coordinación en materia de prioridades regionales y estrategias nacionales, prestando especial atención a los proyectos transfronterizos, con el fin de promover la integración regional.

VI. Conclusiones

31. Los resultados de la última campaña de sondeos marinos permitieron despejar algunas dudas sobre aspectos geológicos relativos a la parte central del tramo submarino del proyecto. Los estudios de ingeniería en curso han permitido determinar las características geométricas y funcionales, primero, de la galería de reconocimiento prevista en la opción básica elegida para el proyecto y, después, del túnel ferroviario. En el estudio ambiental se evaluó el impacto del proyecto y las medidas necesarias para contrarrestarlo. Los estudios socioeconómicos y de previsión del tráfico han permitido definir las demás variables para evaluar el proyecto.

32. En cuanto al estudio de evaluación global, que ha abarcado aspectos técnicos, ambientales, socioeconómicos y jurídicos, se ha centrado en las dudas que hay que despejar acerca de las características geotécnicas de las formaciones geológicas submarinas (brechas) y en algunos aspectos técnicos y de seguridad de la solución básica no suficientemente desarrollados.

33. El programa de trabajo, que se preparará en el marco del estudio de evaluación global y se someterá a la aprobación del Comité Mixto, permitirá abrir una nueva etapa, en la que, sin duda alguna, habrá que emprender nuevas tareas aún más importantes para encontrar la solución a un proyecto de tamaño envergadura.
