



Consejo Económico y Social

Distr. general
20 de abril de 2015
Español
Original: francés

Período de sesiones de 2015

21 de julio de 2014 a 22 de julio de 2015

Tema 10 del programa

Cooperación regional

Proyecto de enlace permanente entre Europa y África a través del estrecho de Gibraltar

Nota del Secretario General

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 2009/11 del Consejo, de 28 de junio de 2009.

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 de Europa y de África que sigan la evolución de los estudios relativos al proyecto y lo mantengan informado sobre la cuestión.



Informe de los Secretarios Ejecutivos de la Comisión Económica para Europa y la Comisión Económica para África sobre las actividades realizadas durante el período 2013-2015 y el programa propuesto para el período 2015-2017 en el marco del proyecto de enlace permanente entre Europa y África a través del estrecho de Gibraltar

Resumen

En el presente informe, preparado conjuntamente por la Comisión Económica para Europa y la Comisión Económica para África en cumplimiento de la resolución 2013/7 del Consejo Económico y Social, de 19 de julio de 2013, se describe sumariamente la labor realizada sobre el proyecto, 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 (SECEGSA) et la Sociéte nationale d'études du détroit de Gibraltar (SNED).

La fase 2013-2015 se dedicó a preparar un nuevo plan de trabajo del proyecto. Esa fase incluyó:

- La revisión de los estudios técnicos de construcción del túnel a partir de los datos reunidos en la fase anterior sobre su emplazamiento;
- La actualización de los datos del tráfico entre los países de la Unión Europea y los países del Magreb y el análisis del tráfico que se se utilizará para la obra, así como la definición de sus efectos socioeconómicos en los Estados de la región;
- La presentación del proyecto, el 6 de junio de 2013, al Grupo de Infraestructuras del Foro Euromediterráneo de los Transportes celebrado en Bruselas, que lo ha mantenido entre los proyectos prioritarios de la región;
- La presentación del proyecto por los Ministros de Transporte de Marruecos y España a los Ministros de Transporte de la Unión por el Mediterráneo (UPM) reunidos en Bruselas el 14 de noviembre de 2014;
- La inscripción del proyecto en la Red Multimodal Central del Grupo de Ministros de Transportes del Mediterráneo Occidental (GTMO 5+5) en la reunión de ministros de transportes del Grupo celebrada en Lisboa el 22 de octubre de 2014.

Los estudios que se realizarán en 2015-2017 serán investigaciones y estudios técnicos con los que se intentará precisar una solución viable, respetando los criterios para optimizar el tiempo y los plazos. También se prevén actividades para promover y divulgar el proyecto entre las instituciones internacionales y financieras.

I. Introducción

1. En su resolución 2013/7, de 19 de julio de 2013, el Consejo Económico y Social solicitó a los Secretarios Ejecutivos de la Comisión Económica para África y de la Comisión Económica para Europa que continuaran participando activamente en el seguimiento de los estudios del proyecto de enlace permanente entre Europa y África a través del estrecho de Gibraltar y que lo informaran sobre dichos estudios en su período de sesiones sustantivo de 2015.

2. El presente informe, elaborado conjuntamente por las dos sociedades encargadas de los estudios del proyecto, tiene por objeto responder a lo dispuesto en la resolución mencionada. El informe contiene, en primer lugar, una reseña de las actividades realizadas de 2013 a 2015 y, en segundo lugar, una descripción sumaria de las principales actividades que se realizarán de 2015 a 2017 para impulsar el proyecto.

3. Cabe recordar que el objetivo del proyecto es el estudio, en cooperación entre Marruecos y España, de una obra para facilitar el transporte entre las orillas del estrecho de Gibraltar, con miras a consolidar la cooperación entre los dos países, favorecer el establecimiento de un espacio económico euromediterráneo integrado y fomentar el vínculo de transporte esencial de una red terrestre euroafricana integrada. Se trata de consolidar el estrecho de Gibraltar como un corredor neurálgico del comercio entre Europa y África y posibilitar un tráfico seguro, rápido e inocuo para el medioambiente. Los estudios del proyecto se realizan en el marco de los acuerdos bilaterales concertados entre los Gobiernos de Marruecos y España, respectivamente, el 24 de octubre de 1980 y el 27 de septiembre de 1989, en los que ambas partes se comprometieron a estudiar conjuntamente el proyecto de enlace permanente a través del estrecho de Gibraltar sufragando equitativamente los gastos financieros, bajo la dirección de un comité mixto intergubernamental permanente y con la ayuda de dos sociedades estatales de estudios: la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEGSA), con sede en Madrid, y la Société nationale d'études du détroit de Gibraltar (SNED), con sede en Rabat.

4. Tras varias etapas iniciadas en 1980, el proceso de estudios se centró, a partir de 1996, en una opción básica que consiste en construir un túnel ferroviario en el lecho marino, que en su fase final tendrá dos galerías ferroviarias unidireccionales y una galería central de servicio y seguridad. El diseño funcional, similar al del Eurotúnel, permitirá a la vez conectar las redes ferroviarias de España y Marruecos y transportar automóviles a bordo de trenes traspasadores que circularán entre dos terminales, una en un país y otra en el otro. De acuerdo con la versión actual del proyecto, la obra tendría una longitud de 42 km entre las dos terminales, 37,7 de ellos de túnel, incluidos 27,7 km de túnel submarino. Esta opción básica elaborada en 1996 fue objeto de un anteproyecto primario que se revisó en 2007 teniendo en cuenta los nuevos datos geológicos y geotécnicos disponibles y posteriormente se evaluó en el marco de un estudio de evaluación global del proyecto.

5. Por motivos técnicos y económicos, y en función de los resultados de los estudios de desarrollo de los aspectos pertinentes de la solución básica, el proceso de construcción prevé, en principio, la construcción inicial de una galería submarina de reconocimiento de 17 km de longitud que se iniciaría en Marruecos y que es indispensable para determinar con precisión las características de los terrenos,

optimizar los métodos de construcción y ajustar las estimaciones de gastos y los plazos de realización del túnel. La construcción de esta galería requiere un anteproyecto detallado.

6. En la etapa actual de los trabajos de reconocimiento, persiste la incertidumbre tanto sobre la geometría de los surcos como sobre las características geomecánicas de sus formaciones geológicas. Debido a la envergadura y al carácter excepcional del proyecto, es indispensable ejecutar un programa de reconocimiento y de estudios complementarios.

II. Marco geoestratégico general del proyecto

7. Habida cuenta de su posición geográfica estratégica, es evidente que los desafíos del proyecto superan en gran medida los de una obra de transporte transfronterizo y que el proyecto tiene diversas repercusiones.

8. Para los países costeros, Marruecos y España, el enlace permanente es un triunfo de su programa de desarrollo de autopistas y redes ferroviarias de transporte. La continuidad de esas redes permitiría aumentar y diversificar la oferta de servicios, asegurar su regularidad y reducir el tiempo de las travesías. La mayor demanda posible de servicios de transporte podrá beneficiar igualmente a los dos países promotores.

9. En el plano local, el proyecto forma parte de un plan de desarrollo regional más general, en particular a nivel portuario. Los puertos de Tanger-Med y Algeciras se están ampliando y aumentan su capacidad, lo que les permitirá ocupar un lugar estratégico en la red de transporte internacional. El proyecto aportará un valor añadido y complementariedad a estas infraestructuras portuarias y podría llegar a ser un verdadero estímulo del desarrollo local. Por este motivo, también puede servir de catalizador del crecimiento de las economías marroquí y española, siempre que se apliquen medidas estratégicas complementarias.

10. En el plano transcontinental y de la cuenca mediterránea, el proyecto establecerá un vínculo firme y continuo entre las redes de transporte europeas y de los países mediterráneos y, por su carácter estructural, puede actuar como catalizador de la planificación de infraestructuras en el Mediterráneo. Será el eslabón esencial que falta en la red de transporte del eje euromediterráneo. A esta escala, el proyecto se integra en la estrategia mundial de desarrollo del transporte en el Mediterráneo Occidental, adoptada en numerosas obras realizadas en la región por las entidades euromediterráneas.

11. Esta perspectiva es coherente con la estrategia global de desarrollo del transporte euromediterráneo en el marco de diversos programas de cooperación, especialmente el Plan de Acción Regional de Transporte (PART) 2014-2020 aprobado en Bruselas en marzo de 2015 por el Foro Euromediterráneo de los Transportes, el programa de la Unión por el Mediterráneo (UPM) y el marco de cooperación liderado por el Grupo de Ministros de Transportes del Mediterráneo Occidental (GTMO 5+5), que han destacado la importancia de crear una red euromediterránea integrada de transporte multimodal que contribuya a fortalecer los intercambios entre la Unión Europea y los asociados mediterráneos.

12. En conclusión, el componente geoestratégico del proyecto y las posibilidades de desarrollo de redes de transporte en masa que ofrece el transporte ferroviario de larga distancia constituyen un argumento de peso en favor de la realización de la obra y de la participación de la comunidad internacional.

III. Actividades realizadas durante el período 2013-2015

13. Desde 2013, año en que se celebró la última reunión del Consejo sobre el tema, las actividades del proyecto se han centrado sobre todo, por una parte, en un examen a fondo de los estudios y actividades iniciados en etapas anteriores, cuyas principales conclusiones apoyan el presente informe y, por otra parte, en una preparación minuciosa del plan de trabajo de la siguiente etapa de estudios del proyecto.

14. Además, desde la perspectiva de la organización y gestión del proyecto, los Gobiernos del Reino de España y el Reino de Marruecos han nombrado a los miembros del Comité Mixto intergubernamental que supervisa los trabajos del proyecto, así como a sus Copresidentes, uno del Ministerio de Fomento de España y otro del Ministerio de Equipamiento, Transporte y Logística de Marruecos. Gracias a ello, las dos sociedades de estudios han podido cooperar en mayor medida en la evaluación de los avances del proyecto y en la preparación de un nuevo plan de trabajo.

15. Cabe recordar que, en su estado actual, el proyecto se caracteriza por la opción de un túnel ferroviario excavado en el lecho marino. La solución elegida es la más viable desde el punto de vista de la construcción, ya que la excavación de túneles es una técnica conocida y probada. Sin embargo, debido a las complejas características geológicas y geotécnicas de los materiales descubiertos en el único trayecto viable a través del estrecho, la solución elegida requiere un reconocimiento geotécnico adicional. La selección de la ruta está condicionada por la configuración topográfica del terreno, que es una de las peculiaridades de la geografía física del estrecho. La distancia más corta entre los dos continentes es de unos 14 km, pero este es el tramo más profundo, y en determinados lugares tiene 900 m de profundidad. El terreno que reúne los mejores parámetros de longitud y profundidad se encuentra entre Punta Paloma en la costa española y Ras Malabata en la costa marroquí. Esta ruta cubre una distancia de 28 km y tiene una profundidad máxima de 300 m. El proceso de construcción contempla primero la construcción de una galería de reconocimiento, que es indispensable para determinar con precisión las características del terreno en que se ha de trabajar, optimizar los métodos de construcción y ajustar las estimaciones de gastos y los plazos de construcción del túnel.

16. Los principales trabajos técnicos llevados a cabo hasta la fecha se han concentrado más recientemente en:

16.1. El medio físico, a través de:

- Mediciones geodésicas de las dos orillas del estrecho y seguimiento de la información de las estaciones de GPS (Sistema Mundial de Determinación de Posición) permanentes en la zona;
- La actualización de los mapas y datos geológicos de las orillas norte y sur;

- Las actividades de investigación y mantenimiento de las obras experimentales de Tarifa;
- El seguimiento de la información geotécnica sobre los flyschs y las brechas;
- Mediciones y programas de previsión de las corrientes marinas del estrecho; e
- Investigaciones y estudios de la actividad sísmica y estudios sismotectónicos.

16.2. La ingeniería, a través de:

- La evaluación del anteproyecto primario de la solución básica y el estudio del impacto ambiental del proyecto;
- El desarrollo y la profundización del estudio de explotación y de la capacidad;
- El análisis más a fondo del estudio de las características geomecánicas de las brechas; y
- El seguimiento del uso de tuneladoras.

16.3. El medio socioeconómico, a través de:

- La evaluación y revisión de algunos aspectos de la demanda que forman parte del estudio de las previsiones de tráfico;
- El seguimiento de los aspectos jurídicos;
- El análisis de los efectos socioeconómicos del proyecto en las regiones afectadas;
- El observatorio de datos socioeconómicos y de las corrientes de tráfico entre Europa y África, entre cuyas actividades cabe señalar los informes estadísticos anuales; y
- La recopilación de datos del tráfico en el estrecho desde 1982, que ha permitido elaborar series cronológicas durante un período de más de 20 años.

17. Sin embargo, más allá del desafío técnico que representa, el proyecto no puede reducirse a una infraestructura que vincule dos continentes. También debe ofrecer un servicio a grandes colectivos humanos transnacionales. Es pues esencial que los beneficios y los efectos del proyecto definan con precisión. El análisis de megaproyectos o de obras transfronterizas ofrece ejemplos de proyectos de una magnitud similar.

IV. Implicación de los agentes institucionales

18. En un contexto de intensificación de los intercambios de bienes y servicios y de una mayor movilidad internacional, el proyecto tendrá repercusiones en una vasta región intercontinental de Europa y África, más allá del territorio en que se ejecute. Desde la óptica de una integración económica regional representa un vínculo estratégico que contribuirá al desarrollo sostenible, la paz y la estabilidad de la región.

19. La complejidad del proyecto y sus repercusiones económicas y financieras superan el marco bilateral de los dos países promotores. Por ello, algunos agentes institucionales se han asociado ya al proyecto para promoverlo, en virtud de las disposiciones de las resoluciones pertinentes aprobadas por el Consejo. Esta

iniciativa debe continuar y ampliarse al conjunto de los asociados que podrían intervenir en el proyecto o en actividades relacionadas con él en sus distintas fases.

20. El proceso de consulta y asociación de los agentes internacionales en la adopción de decisiones debe acompañarse con la participación en la promoción del proyecto, principalmente financiera. Su fuerte componente geoestratégico, sus repercusiones económicas en el plano regional, sus efectos en el plano internacional y su importancia para el desarrollo de tecnologías aplicables a obras subterráneas de transporte justifican ampliamente una contribución de este tipo, cuya contraparte natural es el derecho de los asociados a supervisar el proyecto y su deber de implicarse en él.

21. Este rico contexto internacional subraya el carácter euromediterráneo del proyecto y el alcance de los efectos socioeconómicos que puede tener, por lo que justifica que la Comisión Europea y otras instituciones regionales participen en su desarrollo.

21.1 La Unión Europea, que examinó el proyecto, debería estar entre los principales asociados. Por lo tanto, el Foro Euromediterráneo de los Transportes, que es la plataforma de la cooperación euromediterráneo¹ es particularmente interesante como marco institucional del proyecto, ya que es en él donde se definirá la Red Transmediterránea de Transporte. En la reunión celebrada por el Foro en Bruselas el 25 de marzo de 2015 se aprobó el Plan de Acción Regional para la Región del Mediterráneo (2014-2020). Se estableció un calendario inicial para identificar proyectos prioritarios seleccionando su valor agregado regional. Además, el Foro propondrá el mapa indicativo de la Red Transmediterránea de Transporte que se deberá aprobar en la Conferencia de Ministros de Transportes de la Unión por el Mediterráneo. Se propondrá incluir el mapa en el reglamento (UE) núm. 1315/2013 sobre las orientaciones de la Unión Europea para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, como una extensión indicativa de esa Red a los socios mediterráneos de la Unión Europea. La inclusión del mapa dará carácter oficial, en lo que respecta a la Unión Europea, a la visión de la conexión entre las dos redes y confirmará la coherencia del enfoque de las conexiones de transporte para promover el desarrollo, no solo dentro de la Unión Europea sino también con sus vecinos. Cabe señalar que la red central multimodal 5+5 se considerará como parte integral de la Red Transmediterránea de Transporte y que el proyecto se incluye en esa red multimodal.

21.2 En la Segunda Conferencia de Ministros de Transportes del Mediterráneo, celebrada en Bruselas el 14 de noviembre de 2014 y organizada por la Unión por el Mediterráneo en el marco de la cooperación euromediterránea en el sector de los transportes, se destacó la necesidad de crear una red euromediterránea integrada de transporte multimodal que tendría un importante papel en el fortalecimiento de los

¹ El Foro Euromediterráneo de los Transportes está integrado por las direcciones generales de la Comisión Europea “Movilidad y Transportes” (DG MOVE) y “Política de vecindad y negociaciones de ampliación” (DG NEAR), la Unión por el Mediterráneo, los representantes de los ministerios de transporte de los Estados mediterráneos asociados y los Estados miembros de la Unión Europea, y las instituciones asociadas como el GTMO 5 +5, el Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO), la Unión del Magreb Árabe (UMA), la Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO), así como las instituciones financieras internacionales como el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Banco Mundial y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD).

intercambios entre la Unión Europea y los asociados mediterráneos y en el fortalecimiento de las conexiones entre la Red Transmediterránea de Transporte y la Red Transeuropea de Transporte con actividades relacionadas con las autopistas del mar, la logística, los aeropuertos y las conexiones terrestres. En la Conferencia, los Ministros de Equipamiento, Transporte y Logística del Reino de Marruecos y de Fomento del Reino de España subrayaron que el proyecto se inscribía plenamente en los objetivos aprobados por la Conferencia de conectar las redes mediterráneas de transporte a las redes transeuropeas a fin de asegurar la interoperabilidad y, de esa manera, favorecer la cooperación regional en el sector de los transportes por todo el Mediterráneo.

21.3 El Grupo de Ministros de Transportes del Mediterráneo Occidental (GTMO 5+5)², cuya misión es promover la cooperación regional para el transporte en el Mediterráneo Occidental es un marco adecuado para evaluar el interés de los países más afectados. El Grupo de Expertos, coordinado por la secretaría Técnica del GTMO 5+5 (el Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental) asegura el seguimiento de las iniciativas adoptadas por los Ministros y propone prioridades para la cooperación. La 18ª reunión del Grupo, celebrada en Barcelona el 4 de julio de 2013, contó con la participación de representantes de las dos sociedades de estudios. Los presidentes de las dos sociedades participaron, junto con los representantes de los dos Ministerios de Transporte marroquí y español, en reuniones celebradas en 2014 y 2015, lo que permitió incluir el proyecto en la red básica multimodal 5+5 y que fuera aprobado en la octava Conferencia de Ministros del GTMO 5+5 celebrada en Lisboa el 22 de octubre de 2014. Por otra parte, en la declaración aprobada en la Conferencia se mencionó el proyecto por primera vez y se confió al Grupo de Expertos y a la secretaría técnica del GTMO 5+5 el seguimiento semestral de los esfuerzos realizados por España y Marruecos en relación con el proyecto.

22. Por último, el proyecto contribuirá a crear una red euromediterránea integrada de transporte multimodal y a estimular el intercambio de personas y bienes, las relaciones comerciales y la cooperación empresarial entre todos los asociados mediterráneos y con la Unión Europea, y facilitará una conexión terrestre estratégica entre la futura Red Transmediterránea de Transporte y la Red Transeuropea de Transporte. Incluso aunque el proyecto no se ejecute hasta largo plazo, su mera existencia puede tener un efecto movilizador y estructural a través del Mediterráneo.

V. Acciones futuras

23. Las dos sociedades de estudios prepararon un plan de trabajo que, una vez aprobado por el Comité Mixto, definirá las actividades que deberán llevar a cabo durante un período inicial de tres años para seguir definiendo el proyecto, aprovechando los resultados de las fases de los estudios previos y los datos y análisis existentes sobre el tema. Se piensa que el proceso de estudio debe ser un proceso de revisión y actualización de los resultados obtenidos.

² El GTMO 5+5 está integrado por los Ministros de Transporte de Argelia, España, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez.

24. La etapa prevista de desarrollo del proyecto debe considerarse en relación con dos temas principales de análisis que abarquen, en primer lugar, el desafío técnico del estudio de la obra a través del estrecho de Gibraltar y, en segundo lugar, los desafíos de la interoperabilidad en condiciones óptimas de las redes de transporte de un lado al otro del estrecho. El plan de trabajo propuesto es individualizar plenamente estos dos aspectos con el fin de que converjan en la definición unificada de la obra en sus diferentes dimensiones.

25. En su versión simplificada, es decir, centrada en las actividades fundamentales, el plan de trabajo se propone primero finalizar el estudio de viabilidad del túnel ferroviario bajo el estrecho. Por lo tanto, se espera que el plan de trabajo comporte una actualización técnica del anteproyecto primario de la opción del túnel en su conjunto, con previsiones y con una distribución de las corrientes de tráfico, y que incorpore en lo posible todas las observaciones formuladas en la evaluación global del proyecto y la información adicional disponible. Será esencial construir una galería de reconocimiento si se quieren probar las condiciones para excavar en los flysch y las brechas. Conviene pues actualizar y profundizar a través de un estudio las características de esa galería, a fin de precisar los objetivos que deben intentar conseguirse con la obra y los medios para llevarla a cabo, incluidos los financieros. El plan de trabajo contiene pues un estudio de la galería inicial de reconocimiento que tiene un nivel de detalle superior al de un anteproyecto primario.

26. Se ha previsto que las dos sociedades de estudios hagan un seguimiento de las técnicas de perforación y reconocimiento en el mar, especialmente de las pruebas geotécnicas frente a las costas. También se ha previsto promover un estudio actualizado de técnicas de perforación direccional y, en consecuencia, una futura perforación horizontal en el lecho del mar. El plan de trabajo tiene también en cuenta la fase de análisis de datos del emplazamiento del túnel y el medio físico en que se ejecutará el proyecto, así como la cooperación entre los institutos científicos de ambos países y los posibles asociados.

27. Entre las principales necesidades del proyecto cabe señalar las relativas a la exploración y al estudio del futuro marco de resultados. A través de la investigación será posible evaluar muchos aspectos referentes a su viabilidad, especialmente su justificación socioeconómica, su estabilidad financiera y su implantación política y social. Estos análisis conllevan la necesidad de organizar operaciones de observación sistemática del estrecho y sus alrededores, realizar operaciones de previsión del tráfico y desarrollar técnicas de prospección. El estudio del marco futuro que se considera puede ser más proactivo si también tiene como objetivo concebir y elaborar medidas de cobertura y diseño que puedan contribuir de manera decisiva a integrar el proyecto, tanto en las redes de transporte como más en general en el territorio y en su entorno económico cercano. En consecuencia, una parte del plan de trabajo se dedica a una serie de estudios de planificación y desarrollo integral de la zona del estrecho a fin de propiciar las condiciones necesarias para ejecutar el proyecto en la zona. Si las regiones de ambos lados del estrecho se convirtieran en centros de competitividad económica, la viabilidad del proyecto sería mucho mayor. En este contexto habrá que considerar la mejora del sistema de transporte y el fomento de la interoperabilidad mediante el desarrollo de infraestructuras y de la industria del transporte de mercaderías, así como el desarrollo de plataformas de transporte combinado, en colaboración con las instituciones competentes de los dos países. Este desarrollo en la zona del estrecho permitirá concentrar el tráfico, mejorar la organización del transporte y la

intermodalidad, y será una base para obtener beneficios acordes con los estándares modernos. En última instancia, la zona del estrecho tendrá una mayor accesibilidad y un mayor atractivo, lo cual será un factor de peso a favor de la realización de la obra.

28. El plan de trabajo propuesto tiene cinco componentes y un calendario que indica la duración de los estudios, así como su costo y sus modalidades. Estos cinco componentes son:

- a) Datos del emplazamiento;
- b) Ingeniería y medio ambiente;
- c) Socioeconomía y accesibilidad y atractivo de la zona del estrecho;
- d) Relaciones externas; y
- e) Seguimiento y evaluación global del proyecto.

29. En el componente “Datos del emplazamiento”, se trata de:

- Mantener una cooperación activa entre las instituciones científicas y las universidades interesadas de los dos países, en particular en la recopilación de datos de todo tipo en el estrecho, sobre todo los referentes a la actividad sísmica, la geodesia, la altimetría y la previsión de las corrientes oceánicas;
- Realizar un estudio sobre el desarrollo de técnicas de reconocimiento geotécnico mediante la perforación mar adentro para las brechas y el reconocimiento de la galería submarina prevista; y
- Realizar un estudio de las técnicas de perforación direccional y prever la posibilidad de realizar una perforación horizontal en el lecho del mar al final del plan de trabajo.

30. En cuanto al componente “Ingeniería y medio ambiente”, al actualizar el anteproyecto primario de 1996 en 2007, se llegó a la conclusión de que la recopilación de otros datos geotécnicos mediante sondeos marinos era muy difícil y costosa, y que la única manera de decidir si el túnel sería viable o no era excavar una galería de reconocimiento que pasara a través de los dos surcos al fondo del estrecho, cuyo estudio detallado está previsto en el plan de trabajo propuesto. Por otra parte, el estudio de evaluación de los distintos aspectos del proyecto estableció que tendría un solo túnel, por lo que se previó un nuevo estudio sobre su uso. En consecuencia, las actividades del plan de trabajo relacionadas con la ingeniería y el impacto ambiental apuntan sobre todo a avanzar los estudios sobre la viabilidad del enlace permanente y actualizar la definición técnica del proyecto en base a los datos disponibles y la experiencia adquirida o que se adquirirá mediante la realización de estudios sobre:

- La actualización de los costos y el tiempo de construcción del túnel;
- La posibilidad de construir el túnel a través de los materiales del terreno;
- El seguimiento del uso de tuneladoras;
- La actualización del estudio de la explotación, la capacidad y la oferta de servicios; y
- Una definición más precisa de las características de la galería de exploración.

De esta manera se pretende tener, al final del plan de trabajo, un anteproyecto primario (con su sistema de explotación) y, posiblemente, un proyecto para una galería de reconocimiento.

31. El componente “Socioeconomía” se ve más como un componente prospectivo y preparatorio que como un componente de supervisión y apoyo de una obra realizada. En cuanto a las actividades propuestas, los estudios previos de previsión del tráfico y de los efectos regionales del proyecto, requieren un seguimiento y una actualización particularmente cuidadosos. Sobre todo, será necesario centrar los esfuerzos en la esfera de las proyecciones y escenarios del proyecto, ya que, en los últimos años, la crisis económica y social ha cambiado significativamente las tendencias que parecían plausibles cuando se presentaron. Por ello se propone considerar las siguientes actividades:

- Mantener la actividad del observatorio socioeconómico del estrecho;
- Actualizar y usar el estudio de previsión del tráfico;
- Preparar un estudio sobre los aspectos prospectivos y escenarios plausibles;
- Identificar todas las acciones que puedan mejorar el atractivo de las dos regiones limítrofes del estrecho de Gibraltar y asegurar una mejor conectividad y eficiencia del transporte;
- Definir las medidas de apoyo y gestión del proyecto y de desarrollo de su área de influencia;
- Estudiar el potencial del enlace permanente para el transporte de diversos bienes, aparte de pasajeros y mercancías; y
- Estudiar los aspectos jurídicos, socioeconómicos y relacionados con el transporte.

32. El objetivo del componente “Relaciones externas” es mostrar los beneficios regionales e intercontinentales de establecer un enlace permanente a través del estrecho de Gibraltar. Este componente prevé la realización de estudios y actividades encaminadas a poner de relieve los aspectos más positivos del proyecto a nivel transcontinental. El carácter geoestratégico del proyecto hace necesario el conocimiento, el apoyo y el compromiso de las instituciones internacionales, sobre todo en la financiación de las primeras fases. En este sentido, con este componente se procurará:

- Reforzar la divulgación de los beneficios del proyecto;
- Unir en torno al proyecto al mayor número posible de asociados y simpatizantes, especialmente a organizaciones regionales e internacionales, comunidades científicas y empresas;
- Promover la inclusión del proyecto en los programas internacionales de las instituciones europeas y mediterráneas;
- Identificar una fase del proyecto concreta y viable a corto plazo, que las instituciones internacionales puedan aprobar; e
- Identificar fuentes de financiación y posibles donantes.

33. Las actividades que lleven a cabo las sociedades en relación con el componente “Seguimiento y evaluación del proyecto” deben ser una buena

herramienta para tomar decisiones relativas a la realización de estudios, coordinar los estudios en diferentes campos y evaluarlos. Al final de este plan de trabajo se preparará un informe de síntesis global que reunirá los resultados de los estudios técnico-económicos. El informe marcará el final de este período y ayudará al Comité Mixto a tomar decisiones acerca de las perspectivas de desarrollo del proyecto.

VI. Conclusiones

La etapa actual debe considerarse en función de dos esferas principales de análisis:

- a) El desafío técnico del estudio de construcción del enlace permanente a través del estrecho de Gibraltar;
- b) Los desafíos de la interoperabilidad en condiciones óptimas de las redes de transporte de un lado al otro del estrecho.

Estos dos aspectos deben converger en una definición unificada de la obra en sus distintas dimensiones.

Sobre la base de los elementos mencionados, se deberán obtener resultados concretos para facilitar la adopción de decisiones sobre las perspectivas de desarrollo de un proyecto tan importante.
