

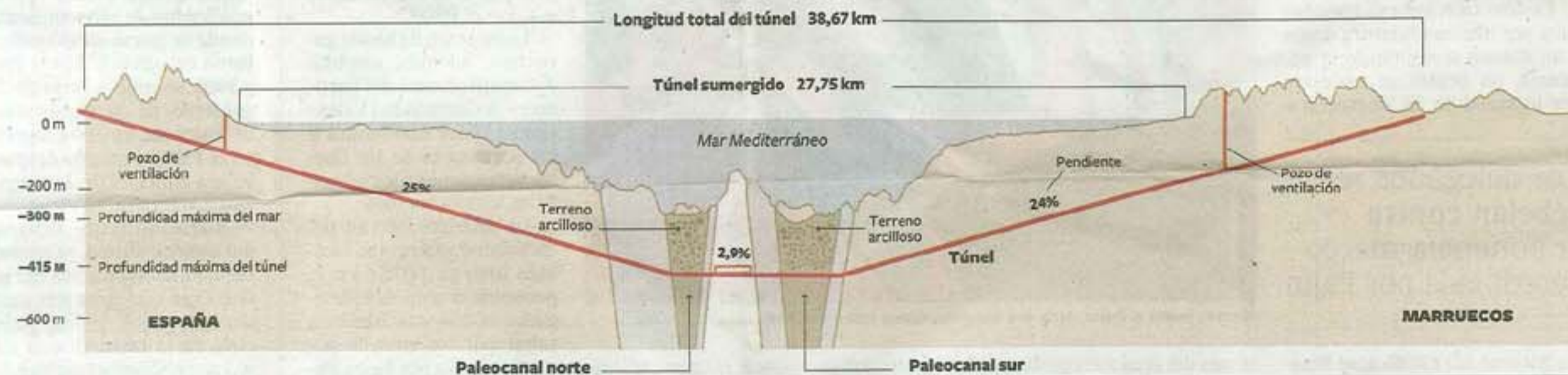
## El túnel del Estrecho



## SECCIÓN TIPO DEL TÚNEL



## PERFIL BAJO EL ESTRECHO



Fuente: SECEG/SNED.

EL PAÍS

# Dos brechas en medio del Estrecho

## Un nuevo estudio arroja incertidumbres sobre el futuro túnel

IGNACIO CEMBRERO  
Madrid

¡Con las brechas hemos topado! El último gran estudio elaborado sobre un posible túnel que atraviese el Estrecho arroja dudas sobre si es realizable con la tecnología ahora disponible. "No está del todo claro que se pueda hacer", reconoce Ángel Aparicio, presidente de SECEG, la empresa pública española que, junto con la marroquí SNED, pilota el proyecto. "Nunca una obra pública se ha enfrentado con tantas incertidumbres", agrega.

Hace ahora un año ambas sociedades reactivaron el encargo encomendando a un consorcio de cuatro empresas, liderado por la española Typsa: un anteproyecto de túnel ferroviario. Giovanni Lombardi, un prestigioso ingeniero suizo de 81 años, fue designado jefe técnico. Paralelamente, se encargaron campañas de prospecciones geológicas a modernos buques oceanográficos.

Recientemente han llegado a la SECEG los primeros capítulos del estudio que confirman una de las peores sospechas: en medio

del Estrecho hay dos paleocanales con sendas brechas arcillosas. Se ignora si ese terreno no consolidado permite realizar un túnel. "Hay grandísimas dificultades", afirma Andrea Panciera, brazo derecho de Lombardi. "Para saber si se pueden sortear no basta con que los buques oceanográficos regresen a una zona cuya profundidad (300 metros) y las corrientes (de seis nudos) entorpecen su labor", añade. "Es necesario, y lo hemos propuesto, construir una galería de reconocimiento desde la costa marroquí —donde está el punto más cercano— hasta la brecha más meridional", explica.

Excavar un túnel de seis metros de diámetro hasta allí y después experimentar con la arcilla retrasaría el proyecto en unos ocho años. Supondría además un desembolso adicional de entre 900 y 1.000 millones de euros.

Además, "hay un riesgo real", admite Panciera, de que una vez allí se saque la conclusión de que "con las máquinas existentes hoy en día no es viable". "Hay un riesgo de verse obligados a abandonar", confirma Ángel Aparicio.

¿Sería entonces una inversión a fondo perdido? "Peor sería hacer buena parte de los 39 kilómetros del túnel ferroviario hasta toparnos con unas brechas que acaso son infranqueables", responde Panciera desde Minusio (Suiza), donde tiene su sede el estudio de Lombardi.

A mediados de la década de los noventa, el coste del proyecto del túnel fue evaluado en unos

### España y Marruecos presentarán el proyecto a la Unión Europea en octubre

5.000 millones de euros. Giovanni Lombardi recaló, no obstante, hace un año, en declaraciones a este periódico, que la cifra "debe ser actualizada con la inflación y los nuevos requisitos de seguridad". Desde entonces, podría haberse duplicado.

Cuando reciban el estudio completo, los expertos de las dos sociedades públicas, la española

y la marroquí, elaborarán un informe en el que "se recomendará, acaso, esperar a que avance la tecnología; hacer la galería de reconocimiento o buscar otra alternativa", precisa Ángel Aparicio.

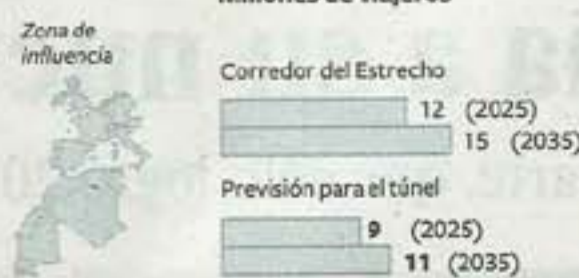
El informe se elevará al comité mixto que presiden Mohamed Mezian Belfqih, consejero del rey Mohamed VI, y el secretario de Estado de Planificación español, Víctor Morlán.

Es casi imposible encontrar una solución de recambio. Hace ya una docena de años se descartó cavar un túnel en el trayecto más corto —los 14 kilómetros que separan Punta Cires (Marruecos) de Punta Canales (España)— a causa de la profundidad de sus aguas (900 metros), por las que también pasan las brechas.

También se excluyó entonces erigir un puente entre ambas orillas porque no se pueden construir pilares de 900 metros de altura para sustentarlos sólidamente en el fondo del mar.

Los informes con evaluaciones adversas aterrizan en los despachos de Fomento y del Ministerio de Transportes marroquí en mal momento. Ambos ministros,

## PREVISIONES DE TRÁFICO



## Millones de toneladas de mercancías



## TIEMPO DE RECORRIDO DE TRENES DE ALTA VELOCIDAD DESDE CASABLANCA



## COMPARACIÓN ENTRE LOS TÚNELES DEL ESTRECHO Y LA MANCHA

	Estrecho	Eurotúnel
Profundidad máxima del mar	300 metros	67 metros
Profundidad máxima del túnel	415 metros	107 metros
Distancia entre orillas	28 kilómetros	36 kilómetros
Distancia entre estaciones	42 kilómetros	56 kilómetros
Longitud del túnel	37,7 kilómetros	50 kilómetros
Pendiente máxima	25 milésimas	12 milésimas
Velocidad máxima	120 km/hora	160 km/hora
Tiempo de viaje entre estaciones	30 minutos	35 minutos

En 1997-1998 se realizaron estudios con pendientes de hasta 36 milésimas.

Magdalena Álvarez y Karim Ghallab, se disponen a viajar el 13 de octubre a Luxemburgo junto con sus colegas de Asuntos Exteriores, Miguel Ángel Moratinos y Taieb Fassi-Fihri. Objetivo del desplazamiento conjunto: presentar a los jefes de la diplomacia de la Unión Europea el anteproyecto del túnel y recabar su respaldo institucional, para tratar de obtener más tarde el apoyo de los ministros de Finanzas para ese mega proyecto.

Moratinos es uno de sus más firmes valedores. "Un proyecto muy ambicioso permitirá unir África y Europa a través de dos sólidos eslabones de ambos continentes: Marruecos y España", anunciaba, una vez más, en una alocución pronunciada el pasado fin de semana en Córdoba. En su maleta llevará para repartir en Luxemburgo un folleto informativo que, sin entrar en demasiados detalles, señala: "(...) El descubrimiento de dos paleocanales profundos, en el centro del Estrecho, rellenos de materiales cuaternarios, poco favorables a la perforación de la obra, está haciendo la tarea aún más difícil".

Para los sueños del ministro es una mala noticia, pero para los de su homólogo marroquí es un serio revés. Marruecos está diseñando su red ferroviaria de alta velocidad en función de la construcción de ese túnel.