

## Υποθαλάσσια σήραγγα Μαρόκου – Ισπανίας

Ιδιαίτερης προβολής από τον εδώ οικονομικό τύπο τυγχάνουν, το τελευταίο διάστημα, οι πρόσφατες εξελίξεις όσον αφορά την υποθαλάσσια διασύνδεση μεταξύ Μαρόκου και Ισπανίας, ένα έργο το οποίο συζητείται μεταξύ των δύο χωρών εδώ και πολλές δεκαετίες. Το συγκεκριμένο υπό εξέταση έργο αφορά την κατασκευή υποθαλάσσιας σήραγγας στο στενό του Γιβραλτάρ, η οποία θα συνδέει σιδηροδρομικά την Ταγγέρη (Μαρόκο) με την Ταρίφα (Ισπανία).

Υπενθυμίζεται ότι, βάσει διμερούς Συμφωνίας μεταξύ των δύο χωρών, το 1980, δημιουργήθηκε, αφενός, μια Μεικτή Επιτροπή που αποτελεί το όργανο διοίκησης του έργου (έχει συγκαληθεί μέχρι στιγμής 43 φορές) και, αφετέρου, δύο κρατικές εταιρείες μελετών, υπεύθυνες για τον σχεδιασμό και την εκπόνηση των απαραίτητων μελετών, ήτοι η Εθνική Εταιρεία Μελετών του Στενού του Γιβραλτάρ (Societe Nationale d'Etudes du Detroit de Gibraltar - SNED), στο Ραμπάτ, και η Ισπανική Εταιρεία Μελετών για τη Σταθερή Επικοινωνία μέσω του Στενού του Γιβραλτάρ (Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar - SECEGSA), στη Μαδρίτη.

Τα τελευταία χρόνια, οι συζητήσεις για το έργο έχουν λάβει νέα ώθηση επί τη βάσει της αναβάθμισης των σχέσεων Ισπανίας-Μαρόκου και της επικείμενης διοργάνωσης του Παγκοσμίου Κυπέλλου Ποδοσφαίρου 2030, το οποίο θα φιλοξενηθεί από κοινού από την Ισπανία, το Μαρόκο και την Πορτογαλία.

Σε αυτό το πλαίσιο, τον Νοέμβριο του 2024, η ισπανική κρατική εταιρεία SECEGSA προχώρησε στην ενοικίαση τεσσάρων υποθαλάσσιων σειсмоγράφων από την ισπανική εταιρεία Tekram Ingeniería, για τη μελέτη του πυθμένα του στενού του Γιβραλτάρ, το κόστος της οποίας ανήλθε σε περίπου 500.000 ευρώ. Τα στοιχεία που θα εξαχθούν από τη σεισμική έρευνα, για χρονικό διάστημα 6 μηνών, θα αναλυθούν από εμπειρογνώμονες του Βασιλικού Ινστιτούτου και Ναυτικού Παρατηρητηρίου της Ισπανίας.

Περαιτέρω, προσφάτως, η ισπανική θυγατρική του γερμανικού Ομίλου Herrenknecht, ο οποίος αποτελεί ηγέτη στον τομέα των μηχανημάτων κατασκευής μεγάλων τούνελ, επιλέχθηκε από την ισπανική SECEGSA για την πραγματοποίηση μελέτης τεχνολογικής βιωσιμότητας του έργου. Η συγκεκριμένη μελέτη θα επικεντρωθεί, κυρίως, στην δυνατότητα κατασκευής τούνελ ανθεκτικών στις ιδιαίτερες γεωγραφικές και γεωλογικές συνθήκες του στενού του Γιβραλτάρ (π.χ. ισχυρή σεισμική δραστηριότητα, θαλάσσια ρεύματα).

Υπολογίζεται ότι, μέσω της σιδηροδρομικής σήραγγας Μαρόκου-Ισπανίας, θα μπορούσαν να διέρχονται, ετησίως, έως και 12,8 εκ. επιβάτες και 13 εκ. τόνοι εμπορευμάτων, με τον ρόλο του στενού του Γιβραλτάρ στον τομέα των διεθνών μεταφορών και των logistics να επαναπροσδιορίζεται, εφόσον το συγκεκριμένο έργο τελικώς προχωρήσει.

Εδώ αναλυτές συγκρίνουν συχνά εν λόγω έργο με την σήραγγα της Μάγχης, για να υποστηρίξουν τόσο την δυνατότητα κατασκευής του, όσο και τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει. Παρά το ότι

το υποθαλάσσιο τμήμα της διασύνδεσης Μαρόκου και Ισπανίας θα είναι αρκετά μικρότερο σε μήκος από εκείνο μεταξύ Ισπανίας και Αγγλίας (28 χλμ.), εν τούτοις θα πρέπει να κατασκευαστεί σε πολύ μεγαλύτερο βάθος (μεταξύ 175 και 475 μέτρων κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας), γεγονός το οποίο, σε συνδυασμό με τις γεωλογικές ιδιαιτερότητες της συγκεκριμένης περιοχής (π.χ. σημείο σύγκλισης τεκτονικών πλακών Αφρικής και Ευρώπης, ισχυρά θαλάσσια ρεύματα), θεωρείται ότι δημιουργούν αυξημένες τεχνικές προκλήσεις.

Ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης του έργου είναι προς το παρόν ασαφής, με τις πιο πρόσφατες προβλέψεις να κάνουν λόγο για το 2040, σε αντίθεση με το 2030, που αρχικά προβαλλόταν από τα εδώ ΜΜΕ.

**Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων Ραμπάτ**