

ciar.b.

European Branch



• | Iberian Chapter

Reseña resumen- Summary review,
Seminar 7.Otubre.2024

Nazareth Romero, FCI Arb, Chair Iberian Chapter
07/10/2024

• | **Capítulo Ibérico**



7 de octubre de 2024 | 18:00 – 21:00 CET (Madrid)

TEMA: EUROPA A ÁFRICA: PUENTE Estrecho de Messina - TÚNEL España Marruecos.
UNA HISTORIA INFINITA Dos RUTAS innovadoras para el transporte multimodal

ÍNDICE :

- *Bienvenida (por el Comité Directivo del Capítulo Ibérico)*
- *Transporte multimodal: Riesgo y prevención HOY (por Nazareth Romero, Presidenta del Capítulo Ibérico de la Rama UE del CIARB)*
- *Documentales*

BIENVENIDO

Este 7 de octubre de 2024 promovido y organizado por Capítulo Ibérico – CIARB; Ilustre Colegio de Abogados de Madrid ICAM – Sección de Arbitraje; Studio Legale Ovoli Frugoni AP en Roma;

El Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona (ICAB) – Comisión de Arbitraje y el Capítulo Italiano – CIARB acogieron nuestro Seminario sobre **EUROPA hacia ÁFRICA a través de nuevas rutas de transporte multimodal** en el Salón de Actos ubicado en la calle Serrano, 9 de Madrid, sede del ICAM.

El Seminario analizó el estado de las obras, consorcios empresariales, contratos de licitación y subcontratación, cláusulas de prevención y resolución de conflictos, costos, motivos de retrasos y responsabilidades burocráticas.

En concreto, en este primer Seminario, preparatorio de la reunión del *Consejo Internacional de Arbitraje Comercial*, que tendrá su sede en Madrid en 2026, se ha dado relevancia a dos Obras Internacionales con colaboración público-privada en diferentes fases de ejecución, nos referimos al Túnel Submarino España-Marruecos, que aún se encuentra en negociación desde hace treinta años, y al Puente del Estrecho de Messina en Italia, cuyas obras de construcción han comenzado este mes de junio de 2024 tras también treinta años de negociaciones.

El Seminario comenzó con una cálida bienvenida de **Ignacio Monedero, Presidente de la Corte de Arbitraje del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid.**

Y aquí podéis encontrar el VIDEO en YouTube ICAM:

<https://www.youtube.com/live/ouMf0L2HvQE?si=VRD7dXvH6exsLDiB>

Nuestro **Presidente del CIARB, Jonathan Wood**, presentó la ronda de sesiones, que constituyen, junto con otros eventos que tendrán lugar en 2025 y 2026, un preludio a la próxima cumbre de ICCA que se celebrará en Madrid del 12 al 15 de abril de 2026.



El **presidente del capítulo italiano de CIARB, Giovanni Profazio**, fue el encargado de introducirnos en la historia y la situación actual del Puente de Messina. Fueron los romanos de la época de la República (200 a.C.) los primeros en concebir la idea de construir un puente sobre el estrecho de Messina. Se trataba de un puente provisional formado por barcas unidas que se construyó para transportar el botín capturado a los cartagineses en las guerras púnicas. El Puente de Messina, como puente moderno, fue asumido en los años 60 por un consorcio de empresas públicas y privadas. Sin embargo, ha sido ahora, cuando el gobierno italiano de Giorgia Meloni ha decidido liderar el proyecto con el objetivo de unir Sicilia y la península itálica por tierra.

A pesar del gran número de contratistas y subcontratistas implicados, Profazio subrayó que, por el momento, solo se conoce una disputa relacionada con la construcción del puente. Se trata de una disputa comercial iniciada por el consorcio de empresas Eurolink, al que se adjudicó el análisis preparatorio del proyecto, y dirigida contra el gobierno italiano en relación con las sanciones contractuales previstas en caso de abandono del proyecto. La demanda fue desestimada en primera instancia y actualmente se encuentra en fase de apelación. En cualquier caso, todavía es demasiado pronto para saber cómo se desarrollará este proyecto, que representa un auténtico desafío técnico.



El **ingeniero José Luis Almazán Gárate** nos introdujo en el otro tema que fue piedra angular del seminario: el Túnel de Algeciras, como proyecto para conectar Europa y África. El ingeniero Almazán es probablemente una de

las voces más autorizadas para abordar el proyecto al que ha dedicado gran parte de su carrera profesional. Actualmente miembro de la Real Academia del Mar, realizó un repaso pormenorizado de todos los pasos que se han dado por parte de los estados español y marroquí para impulsar el proyecto. Almazán explicó con gran detalle los principales retos técnicos, introduciendo las principales características de este tipo de infraestructuras. La comparación con el Canal de la Mancha era inevitable. Aunque, en el caso del túnel de Algeciras, los retos son aún mayores. El ingeniero Almazán introdujo, entre otras cuestiones, el debate sobre los costes (y sobrecostes) de este tipo de estructuras que a menudo son susceptibles de alterar los costes de las materias primas en las regiones donde se construyen. Para el ingeniero Almazán, el túnel de

Algeciras es una infraestructura que será inevitable a medida que el continente africano se desarrolle económicamente.



Nuno Pereira André, Abogado Arbitro Portugués, miembro del Comité Directivo del Capítulo Ibérico del CIARB, participó en la sección correspondiente a los riesgos de las obras públicas internacionales en el transporte multimodal, junto con **Magdalena Prus, Directora Técnica de HKA , Secretaria London Branch CIARB** y el **Arbitro Bernardo Cartoni, Faculty member CIARB**,

ambos también miembros del CIARB.

Para Cartoni, el interés de China en África es cada vez mayor. En este sentido, resaltó la idea de percibir a China no como un competidor sino como un aliado de Europa en África. En cuanto al arbitraje de infraestructura, Bernardo centró su exposición en el relevante desarrollo de los tribunales comerciales internacionales chinos de Shenzhen y Xian. Tribunales de disputas que están llamados a ser tomados en cuenta a nivel internacional. Se trata de tribunales dirigidos por jueces nacionales que dirigen el caso, con la asistencia de expertos extranjeros. Así, independientemente de que apoyen el arbitraje internacional, también sirven (si así lo desean las partes) como foro para la resolución de disputas. Asimismo, Nuno enfatizó que tribunales arbitrales como los de Hong Kong (HKIAC) o Shanghai (HKIAC) han adaptado sus reglas de arbitraje para contemplar principios como *el Green Arbitration* y el arbitraje digital, y también son tribunales a considerar en este sentido.

Magdalena Prus, por su parte, centró su exposición en las principales causas técnicas que generan disputas en el ámbito de las infraestructuras. Destacó, entre otras, los defectos de diseño, el diseño incompleto o los retrasos por parte del cliente final a la hora de determinar sus preferencias. En la fase de ejecución, la dificultad existente para coordinar distintos software e interfaces y, por supuesto, la recurrente disputa derivada de los contratos a tanto alzado o de precio fijo, excesivamente ajustados. Este tipo de contratos suelen generar reclamaciones desde el inicio de la obra para obtener un precio superior y suelen ir acompañados de problemas de calidad.



Tras las distintas ponencias, se celebró una mesa redonda moderada por la **presidenta del capítulo ibérico del CIARB, Nazareth Romero**, y **Xavier Gil Pecharromán, de El Economista Iuris & Lex Buen Gobierno y RSC**, y actual presidente de ACIJUR (Asociación de Periodistas Jurídicos). En la mesa se introdujeron cuestiones jurídicas y técnicas relacionadas con las infraestructuras del transporte.

Entre otras cuestiones, los ponentes abordaron la conveniencia de que las partes implicadas se tomen el tiempo necesario a la hora de configurar la cláusula de resolución de controversias.

Todo ello, apuntando a una práctica cada vez más extendida de adoptar cláusulas de resolución de controversias escalonadas destinadas a establecer periodos de reflexión entre las partes *antes de acudir al* arbitraje. Como recordaron algunos ponentes, estas cláusulas son algo complejas y deben revisarse con cuidado para evitar que se conviertan en patológicas.

Los ponentes **Manuel Soto – International Contract Manager SACYR; Jorge Azagra – Comisión de Arbitraje del ICAB; Abdelkader Khalladi – Senior Civil Engineer – Iberian Chapter CI Arb ; Sergio Arroyo – Independent Contract Manager; Miguel Ángel Serrano – Arbitrator. ICAM Arbitration Section Advisory Board; Carmen Mencía- Kroll; Sonsoles Moreno – Deutsche Bank – Iberian Chapter CI Arb** recordaron también que, en el caso de proyectos de infraestructuras, que muchas veces se encuentran en los límites de la ciencia conocida, resulta especialmente relevante regular supuestos específicos de fuerza mayor. Se trata de una forma de mitigar futuras disputas sobre situaciones que puedan regularse. En la parte técnica de las ponencias, también hubo consenso en que implicar al constructor en la fase de diseño suele ser una buena práctica ya que suele aportar experiencia relevante sobre cómo ejecutar un determinado diseño para que la obra se desarrolle favorablemente o, al menos, presente menos incidencias. Los ponentes técnicos coincidieron en que la coordinación temprana entre diseño y ejecución es de vital importancia en proyectos complejos.

Desde el punto de vista de la valoración o *quantum*, se introdujo un cierto debate sobre los costes y posibles sobrecostes de este tipo de proyectos y su cuantificación. Si bien por un lado se mantenía la enorme complejidad de llevar a cabo una cuantificación efectiva de los costes de los proyectos, la concienciación y control de los mismos también forma parte del éxito del propio proyecto.

Jonathan Wood, nos presentó un caso de mediación internacional en materia de construcción entre el Gobierno de Turquía, constructores italianos y compañías de seguros al resolver el problema de la construcción de un túnel en el norte de Turquía donde ocurrió un evento de fuerza mayor: un terremoto. Jonathan Wood asesoró al gobierno turco en 1999 y propuso utilizar la mediación, ahorrándose años de tribunales ordinarios, acordando instar a la mediación: Gobierno turco, constructores italianos y cinco compañías de seguros; se nombró un mediador nacional norteamericano neutral. La mediación se realizó en Ankara y la legislación fue Ankara – Turquía. Después de cinco días de convivencia entre todas las Partes, junto con las habilidades legales y psicológicas, su enfoque no verbal en el proceso de mediación, se llegó a un equilibrio y se llegó a un acuerdo satisfactorio para todos. Resumen: En problemas de grandes construcciones, megaproyectos, la mediación es una forma muy recomendable de gestionar los conflictos.

El seminario fue clausurado por **Théophile Margellos, miembro del Patronato del CI Arb en representación de Europa**, quien resumió el evento, destacando a todos los ponentes y su misión para desarrollar estos importantes proyectos de construcción internacionales que unirán dos continentes, África y Europa.

Nazareth Romero destacó en el acto de clausura que, en materia de transporte, el Mecanismo Conectar Europa como mecanismo de financiación se está implementando y prevé también apoyar inversiones en la construcción de nuevas infraestructuras de transporte en Europa o en la rehabilitación y mejora de las existentes.

Ante este escenario, creemos conveniente incorporar en los contratos de construcción y de inversión, entre otros contratos, las mejores prácticas procesales para árbitros, mediadores y adjudicadores, y para quienes deseen comprender mejor estos procesos.

Las Reglas de La Haya, 2019 sobre Arbitraje y Derechos Humanos incorporaron a los contratos de inversión estas Reglas de La Haya sobre Arbitraje, como alternativa a las Reglas del CIADI y aplicables desde diciembre de 2019, en materia de Empresas y Derechos Humanos, con base en las Reglas de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, CNUDMI, las Reglas incorporan modificaciones para atender disputas relacionadas con Empresas Transnacionales, ETNs, derechos humanos y posibles violaciones en las cadenas de suministro.

Las Reglas de La Haya proponen modificaciones diseñadas para ser aplicadas en disputas que surjan con respecto a cuestiones ambientales y sociales de gobernanza corporativa relacionadas, entre otras cosas, con los derechos humanos, las cadenas de suministro, las cuestiones ambientales entre Estados y las corporaciones transnacionales. Podemos observar la implementación positiva en 2022 por parte de las partes interesadas de estas Reglas en su integración en el Acuerdo de Cooperación para la Facilitación de la Inversión Sostenible (SIFCA), un modelo de Tratado Bilateral de Inversión (TBI) de próxima generación desarrollado para la República de Gambia.

Romero informó a los asistentes que este Seminario marca el inicio de una serie de reuniones en perspectiva preparatoria para la reunión internacional del *Consejo Internacional de Arbitraje Comercial* – ICCA 2026 en Madrid.

Desde el *Chartered Institute of Arbitrators* – CI Arb, tenemos disponibles las guías de práctica profesional www.ciarb.org/resources/professional-practice-guidelines convencidos de que la mejora de la comprensión y la prevención son aliados del éxito empresarial con el principal objetivo: evolucionar siempre para resolver

Al final, durante el networking, disfrutamos de deliciosos vinos italianos cortesía de [La Riballina](#).



Presidenta del Capítulo Ibérico, Nazareth Romero FCI Arb

*y
Comité Directivo Ibérico: José Jareño MCI Arb; Abdelkader Khalladi FCI Arb; Nuno Pereira André FCI Arb; José Aitor Santana MCI Arb; Peter Nahmias FCI Arb; Beatriz Rodríguez De la Flor MCI Arb; Sonsoles Moreno MCI Arb; Antonio Amusátegui MCI Arb; Stefan Rating MCI Arb; Ana Isabel Argente MCI Arb.*

---&---

- *Transporte multimodal: Riesgo y prevención HOY (por Nazareth Romero, Presidenta del Capítulo Ibérico de la UE del CI Arb)*

La Organización Marítima Internacional OMI, publica en su sesión del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2024 los avances en las negociaciones del Comité de Protección del Medio Marino sobre una propuesta de reglas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques con el objetivo de concluir en su posible adopción en otoño de 2025 y, en la actualidad, están procediendo a delimitar sus divergencias, elogiando su Secretario General OMI Arsenio Domínguez, el ambiente constructivo de los debates de estas sesiones, como informa: “ *Aprecio el compromiso continuo que han demostrado. Nos ha permitido identificar nuevas áreas de convergencia en la definición del marco legal del “Marco de emisiones netas cero de la OMI”, que guiará eficazmente la próxima ronda de diálogo. Estoy seguro de que en la próxima sesión llegarán a un acuerdo* ”. Bases para el liderazgo, habilidades positivas para mejorar la problemática global del clima y los gases de efecto invernadero en los buques.

El 7 de Octubre de 2024, en nuestro Seminario de **Resolución de Conflictos de Europa a África** : Puente del Estrecho de Messina – Túnel España Marruecos. Una historia interminable. Dos rutas innovadoras para el transporte multimodal: La Mediación entre Estados evitó años de procedimientos jurisdiccionales ordinarios en los Tribunales de Ankara, Turquía, como nos lo dijo en su intervención Jonathan Wood, Presidente de CI Arb, presentó con relevancia, una mediación internacional de construcción entre el Gobierno de Turquía, constructores italianos y cinco compañías de seguros de diferentes nacionalidades, al resolver el problema de la construcción de un túnel en el norte de Turquía donde ocurrió un evento de fuerza mayor: un Terremoto. Jonathan Wood, asesorando al gobierno turco, en 1999, propuso utilizar la Mediación, ahorrando años de Tribunales jurisdiccionales ordinarios, acordando las tres partes en conflicto solicitar la mediación: Gobierno Turco, Constructores Italianos y estas cinco Compañías de Seguros; se nombró un mediador nacional norteamericano neutral. La mediación se realizó en Ankara y la legislación fue Ankara – Turquía. Luego de cinco días de convivencia entre todas las Partes, aunado a las habilidades jurídicas y psicológicas de su enfoque no verbal en el proceso de mediación, se llegó a un equilibrio y se llegó a un acuerdo satisfactorio para todos.

Mi visión sobre el problema en Ankara o en las Sesiones en la OMI: la mediación es una forma muy recomendable de gestionar los conflictos; ya sean grandes construcciones, megaproyectos o la visión geoestratégica de los países que están presentes en la Organización Marítima Internacional para resolver los efectos de los gases de efecto invernadero en los buques. Es la capacidad de aproximación no verbal, las habilidades para prever los riesgos desde el minuto inicial para gestionar eficazmente los diferentes resultados posibles y saber afrontarlos con decisión y diversificación de enfoques para conducir a un efecto minimizador de riesgos, hábil en una solución equilibrada. E incorporando los estándares éticos de las negociaciones que nos impone el CI Arb Código de Conducta y Ética Profesional, Octubre 2009.

Desde el Capítulo Ibérico CI Arb junto con Ovoli Frugoni AP y el Capítulo Italiano CI Arb, ya estamos preparando la segunda parte del Seminario del 7 de octubre de 2024 y analizaremos en concreto: **Europa hacia África desde** los contratos y subcontratos del Puente de Messina y el Túnel España-Marruecos centrándonos en: “ *La Prevención de Riesgos en las grandes obras de construcción con una comparativa concluyente entre: El Arbitraje y la Patente de Cantera Segura, visión en el derecho internacional comparado* ”.

Teniendo en cuenta, entre otras, la normativa que en Italia entró en vigor el 1 de octubre de 2024 con el Decreto PNRR 4, ya que: Todas las Empresas y Trabajadores Autónomos que operan en obras temporales y móviles deben disponer de esta Patente de manera obligatoria. Ante este escenario, creemos conveniente incorporar en los contratos de construcción y de inversión, entre otros contratos, las mejores prácticas procesales para árbitros, mediadores y adjudicadores, y para quienes deseen comprender mejor estos procesos.

Hoy nos centramos en la empresa pública Stretto di Messina Spa, concesionaria del diseño, construcción y gestión, con los siguientes accionistas: el Ministerio de Economía italiano, la Autoridad de Carreteras Públicas Anas, la Autoridad de Ferrocarriles Públicos, junto con las Comunidades Autónomas de Sicilia y Calabria. El diseño fue confiado a la empresa Eurolink SCpA, con Webuild italia SpA como agente y los mandantes: Società italiana per condotte d'acqua SpA; Cooperativa muratori e cementisti - CMC de Ravenna Soc Coop. ARL, la empresa española SACYR SAU junto con Ishikawajima - Harima heavy industries Co. Ltd. ACISCPA - Consorzio Stabile. Además de los 300 subcontratistas que tendrán que construir el puente colgante de Messina, podemos entender la necesidad de prevención de riesgos y la obligación impuesta por Italia mediante el Decreto del 18 de septiembre de 2024, n. 132 Reglamento sobre la identificación de las modalidades de presentación de la solicitud de obtención de licencia para empresas y trabajadores autónomos que operan en obras de construcción temporales o móviles (24G00151) (Serie General GU n. 221 de 20.09.2024) en el marco de la aplicación del Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia (PNRR), convertido, con modificaciones, por la ley de 29 de abril de 2024, n. 56 y las Disposiciones relativas a la prevención y lucha contra el trabajo irregular que, en el apartado 19, introdujeron modificaciones al artículo 27 del decreto legislativo de 9 de abril de 2008, n. 81, que contiene el reglamento sobre el Sistema de calificación de empresas y trabajadores autónomos mediante créditos.

Destacamos que: Si en la obra se producen accidentes que provoquen la muerte del trabajador o una invalidez permanente, absoluta o parcial, la Inspección Nacional del Trabajo en Italia puede suspender, como medida cautelar, la licencia hasta por doce meses. En vista de todo esto, impedir desde el principio los Contratos con cláusulas adecuadas de varios niveles no es una utopía científica, es una realidad necesaria para todos los operadores: Empresas transnacionales porque aconsejar resolver con una reducción de los daños económicos y morales es aumentar el bienestar social.

Este artículo ha sido publicado en El Economista Iuris & Lex Buen Gobierno y RSC n° 82 y puede leerse aquí:

<https://www.eleconomista.es/opinion/noticias/13039295/10/24/transporte-multimodal-riesgos-y-prevencion-hoy.html>

---&---

- *Documentación:*

Documentos de:

Giovanni Profazio, José Luis Almazán, Magdalena Prus, Bernardo Cartoni

[ENLACE Documentos del panelista 7 de octubre de 2024](#)

- CIArb - LinkedIn:
https://www.linkedin.com/posts/ciarbofficial_ciarb-legalprofessional-disputesolving-activity-7246884132167852032-mkES?utm_source=share&utm_medium=member_desktop
- Sección de Arbitraje ICAM:
[Sección de Arbitraje – Resolución de conflictos desde Europa hacia África: puente estrecho de Messina-Túnel España Marruecos - ICAM - Ilustre Colegio de la Abogacía de Madrid](#)
- Web Ovoli Frugoni Romero donde podrás encontrar Programación y Vídeos promocionales en Español, Inglés, Italiano:
<https://ovoli.net/europa-hacia-africa/>
- El Economista 18 octubre 2024, Xavier Gil Pecharromán, Revista Iuris & Lex Buen Gobierno y RSC
<https://www.eleconomista.es/legal/noticias/13039293/10/24/las-grandes-obras-de-infraestructura-recurren-al-arbitraje.html>
- Otrosí 15 de octubre de 2024, Javier Escolano OTROSÍ, Revista Digital ICAM
<https://www.otrosi.net/el-transporte-multimodal-en-europa-y-africa-requiere-de-clausulas-arbitrales-para-prevenir-cualquier-contingencia/>
- Otrosí, 4 de octubre de 2024, Javier Escolano, Revista Digital ICAM:
<https://www.otrosi.net/las-grandes-construcciones-como-el-puente-de-messina-y-el-tunel-de-algeciras-deben-contar-con-clausulas-de-arbitraje-estructuradas/>
- Ciar Global 3 de octubre de 2024, Noelia Marcos <https://ciarglobal.com/resolucion-de-conflictos-europa-africa-estrecho-de-messina-tunel-espana-marruecos/>
- El Economista 22 de septiembre de 2024, Nazareth Romero
<https://www.eleconomista.es/opinion/noticias/12998791/09/24/transporte-multimodal-vision-mision-hoy.html>
- Transporte e infraestructuras de la UE:
https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- Ministerio de Transportes de España:
<https://www.secegsa.gob.es/conocenos>
- Stretto Messina:
<https://strettodimessina.it/web/chi-siamo/>

- Copa Mundial de la FIFA 2030:
<https://www.fifa.com/it/tournaments/mens/worldcup/articles/coppa-del-mondo-fifa-2030-la-proposta-congiunta-di-marocco-portogallo-e-spagna-candidata>

Revistas digitales:

- <https://www.vozpopuli.com/espana/gobierno-contrata-servicio-geologico-eeuu-para-avanzar-tunel-marruecos.html>
- <https://elfarodeceuta.es/por-que-tunel-no-puente-espana-marruecos-estrecho-gibraltar/>
- <https://mundoflivialmaritimo.com/puertos-estrategicos-de-africa-motores-del-comercio-continental-y-global/>
- https://www.larazon.es/economia/que-tunel-40-kilometros-que-unira-espana-marruecos-estrecho-permitira-circulacion-vehiculos_20230203661acba9c0b95c0001f41714.html
- https://www.vozpopuli.com/economia_y_finanzas/sanchez-destina-750-000-euros-fondos-ue-reactivar-eterno-tunel-espana-marruecos.html
- <https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20240112/9312829/proyecto-tunel-submarino-unir-espana-marruecos-estrecho-gibraltar-no-materializa-tsc.html>
- <https://www.railwaygazette.com/infraestructura/spain-morocco-tunnel-investigations-underway/66497.article>
- <https://www.elindependiente.com/espana/2024/03/17/espana-revive-el-proyecto-del-tunel-del-estrecho-una-obra-faraonica-para-conectarse-con-marruecos/>
- https://www.larazon.es/economia/tunel-que-unira-espana-marruecos-estrecho-gibraltar-tendra-coste-6000-millones-euros_20240626667c714609305200018e60fe.html

El Escorial, Madrid 7 de octubre de 2024

Nazareth Romero, F.CI Arb

Presidente del Capítulo Ibérico (rama europea)

Capítulo Ibérico de la rama UE del CI Arb

Juliana, 6 103. 28280 El Escorial – Madrid.

OVOLI ROMERO ABOGADOS, SL

Correo electrónico: Iberian.Chapter@ciarb.org

Correo electrónico profesional: nazarethromero@ovoli.net

Teléfono: 34 918 969 416 Teléfono: +34 670 787 478

Las grandes obras de infraestructura recurren al arbitraje

El capítulo ibérico del Ciarb ha analizado las cláusulas de resolución de controversias para las obras del volumen del tunel del Estrecho de Gibraltar o del Puente de Messina

Xavier Gil Pecharromán. Fotos:eE

La mediación y el arbitraje se han convertido en los últimos años en el estándar de la prevención y de resolución de conflictos en la ejecución de las obras de grandes infraestructuras, tal y como se desprende de las conclusiones de la *Resolución de conflictos desde Europa hacia África: puente estrecho de Messina – Túnel España-Marruecos*, desarrollado en el seno de la Sección de Arbitraje del Colegio de la Abogacía de Madrid (ICAM) y organizado por CI Arb y el despacho de abogados Ovoli Romero.

Durante la jornada, organizada por The Chartered Institute of Arbitrators (Ciarb) institución que agrupa a cerca de 21.000 profesionales de la resolución alternativa de disputas (ADR) en todas sus formas,, ha quedado muy clara la necesidad de prevenir las



José Luis Almazán, Jonathan Wood, Nazareth Romero y Giovanni Profazio en la mesa de ponentes de la Jornada.



Manuel Soto, Jorge Azagra, Abdelkader Kalladi, Sonsoles Moreno, Carmen Mencía, Miguel Ángel Serrano y Sergio Arroyo. .

disputas durante la ejecución de las obras de grandes infraestructuras de construcción, como el túnel del Estrecho de Gibraltar. José Luis Almazán ha explicado que el que el pasado mes de marzo, el ministro de Transportes, Óscar Puente, considerado por ambos países como una cuestión de "carácter estratégico", que se encuentra en manos del Comité Mixto Hispano-Marroquí.

El segundo ejemplo, es el del puente de Messina para unir Sicilia con la península italiana por Calabria. Giovanni Profazio, presidente Italian Chapter CIARB, ha explicado que el Gobierno de Meloni ha relanzado este proyecto, paralizado desde 2006, cuyo coste rondará los 11.000 millones de euros. Se trata de un auténtico desafío científico. La sociedad pública Stretto di Messina, es la encargada de promover y dirigir el proyecto. Se va a rehabilitar. además, el contrato anterior de la sociedad con el consorcio constructor Eurolink, participado en un 45 % por Webuild y en un 18,7 % por la española Sacyr. El contrato comprendía la construcción de un puente sobre el mar de 3,3 kilómetros de longitud y 60 metros de ancho que permitiese el tráfico combinado por ferrocarril (2 líneas) y carretera (seis carriles).

Jonathan Wood, presidente del Ciarb ha explicado el caso de la construcción de un túnel en el norte de Turquía, en 1999, donde se produjo un terremoto, cuestión imprevista en los contratos establecidos entre el Gobierno Turco, las empresas constructoras italianas y las cinco aseguradoras involucradas.

Wood propuso a las partes que en lugar de buscar el establecimiento de responsabilidades en los tribunales, se acudiese a un proceso de mediación internacional para lo que se nombró un mediador neutral. Tras cinco días de negociación entre todas las partes, bajo las propuestas del mediador, se llegó a una serie de acuerdos satisfactorios para todos.

"En este tipo de asuntos es fundamental contar con profesionales que conozcan bien estos negocios y

10.000

Son los millones de euros del presupuesto máximo previsto para las obras del túnel del Estrecho

la práctica arbitral. En esta mesa participan ingenieros, abogados y peritos juristas para abordar esta problemática, que relaciona el arbitraje con este tipo de construcciones transnacionales de gran envergadura. Este túnel contribuiría a agilizar el transporte multimodal entre África y Europa, siendo comparable al actual Canal de la Mancha", ha explicado Nazareth Romero, presidenta del Ciab para España y Portugal, y coordinadora de la jornada.

José Luis Almazán, ingeniero que dirigió las obras de instalación del tendido submarino del gasoducto del Magreb, se refirió a los problemas que crea la

compleja geología y la tectónica del Estrecho de Gibraltar, a pesar de la escasa distancia que separa los continentes europeo y africano. La obra no es comparable a la del Canal de la Mancha, porque allí el suelo es plano. El problema del túnel del Estrecho de Gibraltar es que tras el avance de las tuneladoras no se sabrá los problemas que puedan ir apareciendo, lo que fomentará las disputas entre los Gobiernos y las empresas implicadas en la ejecución de las obras. Además, explicó que, finalmente, junto al túnel se terminará construyendo un puente por la parte más corta del Estrecho, aunque será preciso usar fibra en lugar de acero para evitar los problemas del excesivo peso de este material.

Por su parte, Nuno Pereira André (Iberian Chapter CI Arb -Portugal), Magdalena Prus (associate technical director HKA. London Branch CI Arb) y Bernardo Cartoni (árbitro- faculty member CI Arb) explicaron que al tratarse de proyectos con numerosas partes (incluyendo a las Administraciones estatales y sus agencias y sociedades), ejecutados durante un largo plazo y con una distribución de riesgos complejos, lo normal es que con frecuencia surjan disputas, cuya sofisticación legal y técnica es innegable. De ahí que los términos de la cláusula de resolución de controversias pactada por las partes resultan de

La mayoría de este tipo de mediaciones, con un buen mediador, suelen durar un día

vital importancia. La mayoría de las veces existe un componente legal y de interpretación contractual importante que deberá ser resuelto en arbitraje y la mediación, tanto de una forma preventiva como cuando surjan las complicaciones.

El contrato debe buscar que los conflictos y controversias que surjan entre las partes sean solucionados, en una primera instancia, a través de trato directo, el cual se configura como un paso previo al inicio de un proceso arbitral. Este trato directo involucra negociaciones directas y de buena fe entre las partes, para buscar soluciones amistosas a las disputas que surjan sobre el cumplimiento, la interpretación, la validez y la ejecución del contrato.

Jonathan Wood ha comentado que "la mayoría de este tipo de mediaciones, con un buen mediador, suelen durar un día, porque busca soluciones adecuadas desde una posición de imparcialidad".

Y finalmente, han debatido sobre las cláusulas contractuales en este tipo de contratos: Manuel Soto (International contract manager de Sacyr), Jorge Azagra (Comisión de Arbitraje del ICAB), Abdelkader K Khalladi (ingeniero civil – Iberian Chapter



Jonathan Wood, presidente del CI Arb, en su intervención en la clausura de la jornada.

CI Arb), Sergio Arroyo (independent contract manager), Miguel Ángel Serrano (árbitro y Sección de Arbitraje del Icam), Carmen Mencía (managing director de Kroll-Madrid) y Sonsoles Moreno (manager de Litigios y Concursos de Deutsche Bank - Iberian Chapter CI Arb). Entre otras conclusiones, se concluyó que las disputas deben evitarse, es preciso anticiparse, comunicándose con honestidad y sin esperar al final del proyecto para resolver las diferencias. Los ponentes abogaron por la constitución de juntas de resolución, con perfiles técnicos y legales, procediendo a la mediación y posterior adjudicación.

• | Iberian Chapter



October, 7th 2024 | 18:00 – 21.00 CET (Madrid)

THEME: EUROPE to AFRICA: BRIDGE Strait of Messina - TUNNEL Spain Morocco.
AN INFINITE STORY Two innovative ROUTES for multimodal transport

INDEX:

- *Welcome (by Iberian Chapter Steering Committee)*
- *Multimodal transport: Risk and Prevention TODAY (by Nazareth Romero, Chair Iberian Chapter EU Branch CIArb)*
- *Documentae*

WELCOME

This October 7, 2024 promoted and organized by Iberian Chapter - CIArb; Illustrious Bar Association of Madrid ICAM - Arbitration Section; Ovoli Frugoni AP Office in Rome; Illustrious Bar Association of Barcelona (ICAB) - Arbitration Commission and the Italian Chapter - CIArb hosted our Seminar on **EUROPE towards AFRICA** through new multimodal transport routes at the Auditorium located at street Serrano, 9 in Madrid, headquarters of the ICAM.

The Seminar analysed the status of the works, business consortia, tendering and subcontracting contracts, conflict prevention and resolution clauses, costs, reasons for delays and bureaucratic responsibilities.

Specifically, two International Works with public-private collaboration in different stages of execution were given relevance in this first Seminar, preparatory to the meeting of the *International Council for Commercial Arbitration*, which will be based in Madrid in 2026, we are referring to the Spain-Morocco Underwater Tunnel, which is still under negotiation for thirty years. And the Messina Strait Bridge in Italy, which began construction work this June 2024 after also thirty years of negotiations.

The Seminar began with a warm welcome from **Ignacio Monedero, President of the Court of Arbitration of the Madrid Bar Association.**

And here you can find the VIDEO on YouTube ICAM:

<https://www.youtube.com/live/ouMf0L2HvQE?si=VRD7dXvH6exsLDiB>

Our **CIARB President, Jonathan Wood**, introduced the round of sessions, which constitute, together with other events taking place in 2025 and 2026, a prelude to the next ICCA summit to be held in Madrid from 12 to 15 April 2026.

The Chair of the Italian chapter of CIARB, Giovanni Profazio, was in charge of introducing us to the history and current situation of the Messina Bridge. It was the Romans of the time of the Republic (200 BC) who first conceived the idea of building a bridge across the Strait of Messina. It was a temporary bridge made up of joined boats that was built to transport the loot captured from the Carthaginians in the Punic Wars. The Messina Bridge, as a modern bridge, was taken over in the 1960s by a consortium of public and private companies. However, it was only now, when the Italian government of Giorgia Meloni has decided to lead the project with the aim of linking Sicily and the Italian peninsula by land.



Despite the large number of contractors and subcontractors involved, Profazio stressed that, for the moment, there is only one known dispute related to the construction of the bridge. This is a commercial dispute initiated by the Eurolink consortium of companies, which was awarded the preparatory analysis of the project, and directed against the Italian government regarding the contractual penalties provided for in the event of abandonment of the project. The suit was dismissed at first instance and is currently in the appeal phase. In any case, it is still too early to know how this project, which represents a real technical challenge, will develop.

The engineer José Luis Almazán Gárate introduced us to the other issue that was the



cornerstone of the seminar: the Algeciras Tunnel, as a project to connect Europe and Africa. The engineer Almazán is probably one of the most authoritative voices to address the project to which he has dedicated a large part of his professional career. Currently a member of the Royal Academy of the Sea, he carried out a detailed review of all the steps that have been taken by the Spanish and Moroccan states to promote the project. Almazán explained in great detail the main technical challenges, introducing the main characteristics of this type of infrastructure. The comparison with the English

Channel was inevitable. Although, in the case of the Algeciras tunnel, the challenges are even greater. The engineer Almazán introduced, among other issues, the debate on the costs (and cost overruns) of this type of structure that are often likely to alter the costs of raw materials in the regions where they are built. For engineer Almazán, the Algeciras tunnel is an infrastructure that will be inevitable as the African continent develops economically.

Nuno Pereira André, Portuguese Arbitrator Lawyer, member of the Steering Committee of the Iberian Chapter of CIARB, participated in the section corresponding to the risks of international public works in multimodal transport, together with **Magdalena Prus, Technical**

Director of HKA, Secretary London Branch CIARB and the Arbitrator Bernardo Cartoni, Faculty member CIARB, both also members of CIARB .



For Cartoni, China's interest in Africa is growing. In this regard, he stressed the idea of perceiving China not as a competitor but as an ally of Europe in Africa. Regarding infrastructure arbitration, Bernardo focused his presentation on the relevant development of the Chinese international commercial courts in Shenzhen and Xian . Dispute courts that are called upon to be taken into account at the international level. These are courts run by

national judges who direct the case, with the assistance of foreign experts. Thus, independently of the fact that they support international arbitration, they also serve (if the parties so wish) as a forum for the resolution of disputes. Likewise, Nuno emphasized that arbitration courts such as those in Hong Kong (HKIAC) or Shanghai (HKIAC) have adapted their arbitration rules to contemplate principles such as *Green Arbitration* and digital arbitration, and are also courts to be considered in this regard.

Magdalena Prus, for her part, focused her presentation on the main technical causes that generate disputes in the field of infrastructure. She highlighted, among others, design defects, incomplete design or delays on the part of the end client in determining their preferences. In the execution phase, the existing difficulty in coordinating different software and interfaces and, of course, the recurring dispute derived from lump sum contracts or fixed-price contracts, which are excessively tight. This type of contract often generates claims from the beginning of the work to obtain a higher price and is usually accompanied by quality problems.

Following the various presentations, a round table was held, moderated by **the Chair of the Iberian chapter of CIARB Nazareth Romero and Xavier Gil Pecharromán, from El Economista Iuris & Lex Buen Gobierno y RSC also current President ACIJUR (Legal Journalist Association) .** The table introduced legal and technical issues related to transport infrastructures.



Among other issues, the speakers discussed the convenience of the parties involved taking their due time when setting up the dispute resolution clause. All of this, pointing to an increasingly widespread practice of adopting staggered dispute resolution clauses aimed at establishing cooling off periods between the parties *before going to* arbitration. As some speakers recalled, these clauses are somewhat complex and must be carefully reviewed to avoid them becoming pathological.

The speakers **Manuel Soto – International Contract Manager SACYR; Jorge Azagra – ICAB Arbitration Commission; Abdelkader Khalladi – Senior Civil Engineer – Iberian**

Chapter CIArb; Sergio Arroyo – Independent Contract Manager; Miguel Ángel Serrano – Arbitrator. ICAM Arbitration Section Advisory Board; Carmen Mencía- Kroll; Sonsoles Moreno – Deutsche Bank - Iberian Chapter CIArb also recalled that, in the case of infrastructure projects, which are often at the limits of known science, it is especially relevant to regulate specific assumptions of force majeure. This is a way of mitigating future disputes over situations that can be regulated. In the technical part of the presentations, there was also consensus that involving the builder in the design phase is usually a good practice since it usually provides relevant experience on how to execute a certain design so that the work develops favorably or, at least, presents fewer incidents. The technical speakers agreed that early coordination between design and execution is of vital importance in complex projects.

From the point of view of valuation or *quantum*, a certain debate was introduced about the costs and possible cost overruns of this type of projects and their quantification. While on the one hand the enormous complexity of carrying out an effective quantification of the costs of projects was maintained, awareness and control of the same is also part of the success of the project itself.

Jonathan Wood, presented us a case of international construction mediation between the Government of Turkey, Italian builders and insurance companies when solving the problem of building a tunnel in northern Turkey where a force majeure event occurred: an earthquake. Jonathan Wood advised the Turkish government in 1999 and proposed using mediation, saving years of ordinary courts, agreeing to urge mediation: Turkish Government, Italian builders and five insurance companies; a neutral American national mediator was appointed. The mediation was held in Ankara and the legislation was Ankara – Turkey. After five days of coexistence between all the Parties, together with legal and psychological skills, their non-verbal approach in the mediation process, a balance was reached and a satisfactory agreement was reached for all. Summary: In problems of large constructions, megaprojects, mediation is a highly recommended way to manage conflicts.

The seminar was closed by **Theophile Margellos, member of the CIArb Board of Trustees representing Europe**, who summarized the event, highlighting all the speakers and their mission to develop these important international construction projects that will unite two continents, Africa and Europe.

Nazareth Romero pointed out at the closing ceremony that, in terms of transport, the Connecting Europe Facility as a financing mechanism is implementing and also plans to support investments in the construction of new transport infrastructure in Europe or in the rehabilitation and improvement of existing infrastructure.

Given this scenario, we believe it is appropriate to incorporate into construction and investment contracts, among other contracts, the best procedural practices for arbitrators, mediators and adjudicators, and for those who wish to better understand these processes.

The Hague Rules, 2019 on Arbitration and Human Rights incorporated into investment contracts these Hague Rules on Arbitration, as an alternative to the ICSID Rules and applicable since December 2019, in the area of Business and Human Rights, based on the Arbitration Rules of the United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL, the Rules incorporate modifications to address disputes related to Transnational Corporations, TNCs , human rights and possible violations in supply chains.

The Hague Rules propose amendments designed to be applied in disputes arising in respect of environmental and social corporate governance issues relating to, inter alia: Human rights, supply chains, environmental issues between States, Transnational Corporations. We can observe the positive implementation in 2022 by stakeholders of these Rules in their integration into the Sustainable Investment Facilitation Cooperation Agreement – SIFCA, a next-generation Bilateral Investment Treaty – BIT model developed for the Republic of Gambia.

Romero informed the attendees that this Seminar marks the beginning of a series of meetings in a preparatory perspective for the international meeting of the *International Council for Commercial Arbitration - ICCA 2026* in Madrid.

From the *Chartered Institute of Arbitrators* – CI Arb, we have available the professional practice guides www.ciarb.org/resources/professional-practice-guidelines convinced that the improvement of understanding and prevention are allies of business success with the main objective: always evolving to solve.

At the end during networking, we enjoyed delicious Italian wines courtesy from [La Riballina](#)



Iberian Chapter Chair, Nazareth Romero FCI Arb
and

Steering Committee Iberian's: Jose Jareño MCI Arb; Abdelkader Khalladi FCI Arb; Nuno Pereira André FCI Arb; José Aitor Santana MCI Arb; Peter Nahmias FCI Arb; Beatriz Rodríguez De la Flor MCI Arb; Sonsoles Moreno MCI Arb; Antonio Amusatogui MCI Arb; Stefan Rating MCI Arb; Ana Isabel Argente MCI Arb.

---&---

- *Multimodal transport: Risk and Prevention TODAY (by Nazareth Romero, Chair Iberian Chapter EU Branch CI Arb)*

The International Maritime Organization IMO, publishes in its session from September 30 to October 4, 2024 the progress in the negotiations of the Marine Environment Protection Committee on a proposal for rules to reduce greenhouse gas emissions from ships with the aim of concluding in its possible adoption in the fall of 2025 and, at present, they are proceeding to delimit their divergences, praising its Secretary General IMO Arsenio Domínguez, the constructive atmosphere of the debates of these sessions, as he reports: *"I appreciate the continued commitment that you have shown. It has allowed us to identify new areas of convergence in the definition of the legal framework of the "IMO Net Zero Emissions Framework", which will effectively guide the next round of dialogue. I am sure that in the next session they will reach an agreement."* Bases for leadership, positive skills to improve the global problem of climate and greenhouse gases in ships.

On October 7, 2024, at our Seminar on **Conflict Resolution from Europe to Africa**: Messina Strait Bridge - Spain Morocco Tunnel. An endless story. Two innovative routes for multimodal transport: Mediation between States avoided years of ordinary jurisdictional proceedings in the Courts of Ankara, Turkey, as Jonathan Wood, President of CI Arb, told us in his speech, he presented with relevance, an international construction mediation between the Government of Turkey, Italian builders and five Insurance companies of different nationalities, when solving the problem of the construction of a tunnel in northern Turkey where a force majeure event occurred: an Earthquake. Jonathan Wood, advising the Turkish government, in 1999, proposed to use Mediation, saving years of ordinary jurisdictional Courts, with the three parties in conflict agreeing to request mediation: Turkish Government, Italian Builders and these five Insurance Companies; a neutral American national mediator was appointed. The mediation was held in Ankara and the legislation was Ankara – Turkey. After five days of coexistence between all the Parties, together with the legal and psychological skills of their non-verbal approach in the mediation process, a balance was reached and a satisfactory agreement was reached for all.

My view on the problem in Ankara or at the Sessions at the IMO: mediation is a highly recommended way to manage conflicts; whether large constructions, megaprojects or the geostrategic vision of the countries that are present in the International Maritime Organization to resolve the effects of greenhouse gases on ships. It is the capacity for non-verbal approach, the skills to foresee the risks from the initial minute to effectively manage the different possible results and to know how to face them with decision and diversification of approaches to lead to a risk-minimizing effect, skillful in a balanced solution. And incorporating the ethical standards of negotiations that CI Arb imposes on us the Code of Professional Conduct and Ethics, October 2009.

From Iberian Chapter CI Arb together with Ovoli Frugoni A. P. and the Italian Chapter CI Arb, we are already preparing the second part of the Seminar of October 7, 2024 and we will specifically analyse: **Europe towards Africa from the contracts and subcontracts of the Messina Bridge and the Spain-Morocco Tunnel focusing on: "Risk Prevention in large construction works with a conclusive comparison between: Arbitration and the Safe Quarry Patent, vision in comparative international law"**.

Bearing in mind, among others, the regulations that in Italy came into force on October 1, 2024 with Decree PNRR 4, since: All Companies and Self-Employed Workers operating in temporary and mobile works must have this Patent in a mandatory manner. Given this scenario, we believe it is appropriate to incorporate into construction and investment contracts, among other contracts, the best procedural practices for arbitrators, mediators and adjudicators, and for those who wish to better understand these processes.

Today we focus on the Public Company Stretto di Messina Spa, concessionaire of the design, construction and management, with the following shareholders: the Italian Ministry of Economy, the Public Road Authority Anas, the Public Railway Authority, together with the Autonomous Communities of Sicily and Calabria. The design was entrusted to the Company Eurolink S.C.p.A., with Webuild italia S.p.A. as agent and the principals: Società italiana per condotte d'acqua S.p.A.; Cooperativa muratori e cementisti - C.M.C. de Ravenna Soc Coop. A.R.L., the Spanish company SACYR S.A.U. together with Ishikawajima - Harima heavy industries Co. Ltd. A.C.I. S.C.P.A. - Consorzio Stabile. In addition to the 300 subcontractors who will have to build the Messina suspension bridge, we can understand the need for risk prevention and the obligation imposed by Italy by Decree of 18 September 2024, n. 132 Regulations on the identification of the modalities of submitting the application for obtaining a licence for companies and self-employed persons operating on temporary or mobile construction sites (24G00151) (General Series GU n.221 of 20.09.2024) by way of the implementation of the National Recovery and Resilience Plan (PNRR), converted, with amendments, by law of 29 April 2024, n. 56 and the Provisions relating to the prevention and fight against irregular work which, in paragraph 19, introduced amendments to article 27 of the legislative decree of 9 April 2008, n. 81, which contains the regulation on the System of qualification of companies and self-employed workers through credits.

We emphasize that: If accidents occur on the construction site that cause the death of the worker or a permanent, absolute or partial disability, the National Labour Inspection in Italy can suspend, as a precautionary measure, the license for up to twelve months. In view of all this, preventing from the beginning the Contracts with adequate multi-tiered clauses is not a scientific utopia, it is a necessary reality for all operators: Transnational companies because advising to resolve with a reduction of financial and moral damages is increasing social welfare.

This article has been published on El Economista Iuris & Lex Buen Gobierno y RSC n° 82, in Spanish and can be read here:

<https://www.eleconomista.es/opinion/noticias/13039295/10/24/transporte-multimodal-riesgos-y-prevencion-hoy.html>

---&---

- *Documentae:*

Docums from:

Giovanni Profazio, José Luis Almazán, Magdalena Prus, Bernardo Cartoni

[LINK Docums from Panellist 7 October 2024](#)

- CIArb - LinkedIn:
https://www.linkedin.com/posts/ciarbofficial_ciarb-legalprofessional-disputeresolution-activity-7246884132167852032-mkES?utm_source=share&utm_medium=member_desktop
- Arbitration Section ICAM:
[Sección de Arbitraje – Resolución de conflictos desde Europa hacia África: puente estrecho de Messina-Túnel España Marruecos - ICAM - Ilustre Colegio de la Abogacía de Madrid](#)
- Web Ovoli Frugoni Romero where you can find Programm and promotonal Video in Spanish, English, Italian:
<https://ovoli.net/europa-hacia-africa/>
- El Economista 18 october 2024, Xavier Gil Pecharromán, Journal Iuris & Lex Good Governance y RSC
<https://www.eleconomista.es/legal/noticias/13039293/10/24/las-grandes-obras-de-infraestructura-recurren-al-arbitraje.html>
- Otrosí 15 October 2024, Javier Escolano OTROSÍ, Digital Journal ICAM
<https://www.otrosi.net/el-transporte-multimodal-en-europa-y-africa-requiere-de-clausulas-arbitrales-para-prevenir-cualquier-contingencia/>
- Otrosí, 4 October 2024, Javier Escolano, Digital Journal ICAM:
<https://www.otrosi.net/las-grandes-construcciones-como-el-puente-de-messina-y-el-tunel-de-algeciras-deben-contar-con-clausulas-de-arbitraje-estructuradas/>
- Ciar Global 3 October 2024, Noelia Marcos <https://ciarglobal.com/resolucion-de-conflictos-europa-africa-estrecho-de-messina-tunel-espana-marruecos/>
- El Economista 22 September 2024, Nazareth Romero
<https://www.eleconomista.es/opinion/noticias/12998791/09/24/transporte-multimodal-vision-mision-hoy.html>
- UE Transport and infrastructure:
https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- Ministry Transport Spain:
<https://www.secegsa.gob.es/conocenos>
- Stretto Messina:
<https://strettodimessina.it/web/chi-siamo/>

- FIFA World Cup 2030:
<https://www.fifa.com/it/tournaments/mens/worldcup/articles/coppa-del-mondo-fifa-2030-la-proposta-congiunta-di-marocco-portogallo-e-spagna-candidata>

Digital Journals:

- <https://www.vozpopuli.com/espana/gobierno-contrata-servicio-geologico-eeuu-para-avanzar-tunel-marruecos.html>
- <https://elfarodeceuta.es/por-que-tunel-no-puente-espana-marruecos-estrecho-gibraltar/>
- <https://mundofluvialmaritimo.com/puertos-estrategicos-de-africa-motores-del-comercio-continental-y-global/>
- https://www.larazon.es/economia/que-tunel-40-kilometros-que-unira-espana-marruecos-estrecho-permitira-circulacion-vehiculos_20230203661acba9c0b95c0001f41714.html
- https://www.vozpopuli.com/economia_y_finanzas/sanchez-destina-750-000-euros-fondos-ue-reactivar-eterno-tunel-espana-marruecos.html
- <https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20240112/9312829/proyecto-tunel-submarino-unir-espana-marruecos-estrecho-gibraltar-no-materializa-tsc.html>
- <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/spain-morocco-tunnel-investigations-underway/66497.article>
- <https://www.elindependiente.com/espana/2024/03/17/espana-revive-el-proyecto-del-tunel-del-estrecho-una-obra-faraonica-para-conectarse-con-marruecos/>
- https://www.larazon.es/economia/tunel-que-unira-espana-marruecos-estrecho-gibraltar-tendra-coste-6000-millones-euros_20240626667c714609305200018e60fe.html

El Escorial, Madrid 7th October 2024

Nazareth Romero, F.CI Arb

Chair of The Iberian Chapter (European Branch)

Iberian Chapter EU Branch CI Arb

Juliana, 6 103. 28280 El Escorial – Madrid.

OVOLI ROMERO ABOGADOS, SL

Email: Iberian.Chapter@ciarb.org

Professional email: nazarethromero@ovoli.net

T| 34 918 969 416 Mv| +34 670 787 478