

# El futuro puerto Tánger-Med: ¿signo de renovación de los puertos del sur del Mediterráneo o proyecto único?

**Delphine Dubreuil**

Consultora

CATRAM Consultants, París

Esta aportación se centra en los recientes acontecimientos a nivel portuario en el sur del Mediterráneo y se interesa particularmente por las perspectivas que ofrece el futuro puerto marroquí Tánger-Med, situado en el estrecho de Gibraltar.

En el mercado del transporte de contenedores en el Mediterráneo Occidental, los dos puertos españoles, Valencia y Barcelona, parecen registrar en la actualidad los crecimientos más sólidos, mientras que Gioia Tauro (Italia) está viviendo un retroceso sensible y Algeciras (España) está alcanzando el nivel de saturación de sus actuales instalaciones. La próxima entrada en servicio de Tánger-Med (la primera terminal se abrirá en julio de 2007) debería poner en tela de juicio este equilibrio.

Desde hace una veintena de años, las evoluciones del transporte marítimo de contenedores han permitido la implantación de nuevos puertos de contenedores en el Mediterráneo y cabe preguntarse legítimamente si este puerto no es más que un nuevo *hub-port* destinado a absorber el crecimiento de los flujos marítimos de contenedores procedentes de Asia, si representa el pistoletazo de salida de una modernización de los puertos de la ribera sur del Mediterráneo Occidental o si se asemeja a una experiencia singular por su situación geográfica y por su posicionamiento comercial estratégico.

## **Tráfico de contenedores y dinámica portuaria mediterránea**

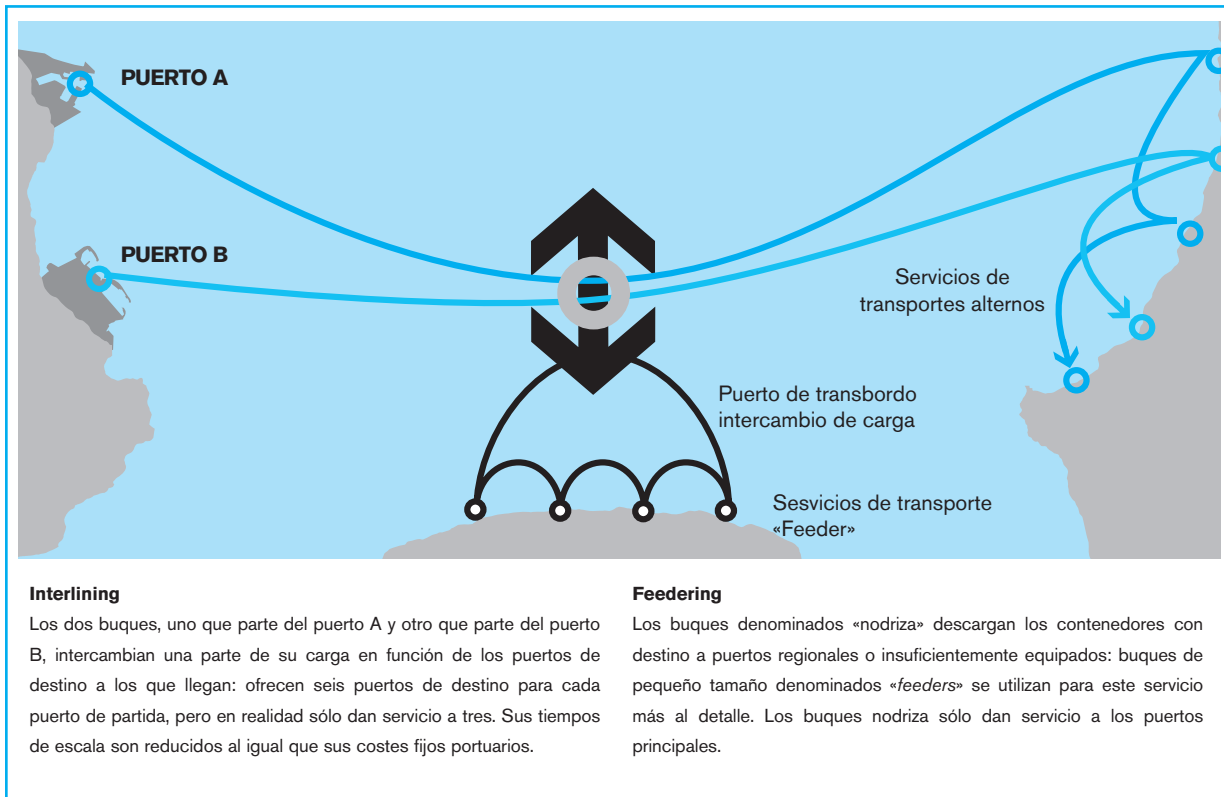
Puede resultar de utilidad hacer un repaso rápido de los mecanismos en los que se basa la renovación portuaria de la zona mediterránea.

A medida que los buques utilizados para el transporte de contenedores han ido aumentando de tamaño, se han reorganizado las condiciones de su explotación para mejorar la productividad. La reducción del número de escalas para los buques más grandes, la introducción de servicios de buques colectores, de menor tamaño, para los puertos regionales, la generalización del *interlining* a partir de *hubs* portuarios, la emergencia de partenariados técnicos entre las empresas navieras (alianza o explotación conjunta de servicios) han producido los beneficios de productividad consecuentes en la industria marítima. (Véase esquema a continuación).

La utilización de buques de gran tamaño –de 5.000 EVP a, en la actualidad, 11.000 EVP (unidad equivalente a veinte pies)– se ha convertido así en una realidad y ha permitido absorber el crecimiento histórico que vive el comercio mundial desde el año 2000 y en particular los intercambios con los países asiáticos. Estas innovaciones en la explotación de buques de contenedores también ha fomentado el desarrollo de *hub ports* dedicados a los transbordos de buques nodriza entre sí (*interlining*) y de buques nodriza a buques colectores (*feeder*). Estos *hubs* se han localizado en las grandes rutas marítimas o en la periferia de mares cerrados o de archipiélagos. Así, el Báltico, el mar Negro, los puertos atlánticos europeos y la mayoría de islas del mar Caribe reciben servicio esencialmente de buques colectores a partir de varios puertos pivote que forman parte de las líneas intercontinentales y que, por tanto, reciben a los grandes buques.

Alguno de estos puertos también se dedican al intercambio de contenedores entre buques nodriza, y se encuentran cerca de los pasillos marítimos más transitados: en la gran mayoría de los casos se trata de la ruta este-oeste: Asia – América – Europa.

En este contexto de racionalización han surgido nuevos puertos en el Mediterráneo que garantizan las dos actividades de transbordo: *feeder* e *interlining*.



El primero de estos puertos fue Algeciras, en el estrecho de Gibraltar, y luego le siguieron Giaio Tauro, Marsaxlokk en Malta, Cagliari en Cerdeña, para la mitad occidental del Mediterráneo, mientras que Port Said, Damiette y el nuevo puerto del Canal de Suez en Egipto son los principales puertos de transbordo del Mediterráneo Oriental.

El advenimiento de estos puertos mediterráneos no ha tenido impacto en los puertos del norte de Europa. Éstos últimos han conservado su función de redistribución local a los puertos regionales así como su función de puerta interoceánica para el continente. Los contenedores manipulados en Amberes, Rotterdam o Hamburgo en parte también son redirigidos hacia los puertos suecos, irlandeses, bálticos, etc., pero también abastecen a una amplia zona del interior desde Europa Occidental hasta Polonia, Hungría y Rumania.

A diferencia de los *hubs ports*, estos puertos de la zona norte son «puertos principales» o «puertos de acceso» y cumplen funciones de redistribución marítima regional (*feederling e interlining*) y de servicio al interior del continente.

El aumento en el tráfico de contenedores no sólo ha beneficiado a los nuevos *hub ports*: Valencia y Barcelona, los principales puertos españoles, han

confirmado su función de pivote en el Mediterráneo Occidental y mantienen su cuota de tráfico de transbordo en un 30 % de los volúmenes de contenedores gestionados. A menor escala, Beirut o Estambul (Amberly), en el Mediterráneo Oriental, han adquirido una posición similar añadiendo a las funciones de *hub ports* para el Mediterráneo Oriental la función de puertos intercontinentales para su propio territorio interior. En Egipto, Puerto Said, Damiette y el reciente puerto de Suez siguen siendo *hub ports* muy similares a sus homólogos de Algeciras o Giaio Tauro.

### Marginalización de los puertos del Magreb

Numerosos puertos, incluso fachadas marítimas enteras, están ausentes de estas redes de *hub ports* y de puertos principales. Así, la progresión del tráfico de contenedores por el Mediterráneo no ha beneficiado por igual a los numerosos puertos, y en particular se puede afirmar que los puertos del Magreb han quedado marginados.

La mayoría de puertos de la costa magrebí poseen infraestructuras claramente insuficientes e incluso en ocasiones obsoletas: los calados limitan sus capacidades de acogida a buques de tamaño medio,

## La mayoría de puertos de la costa magrebí poseen infraestructuras claramente insuficientes e incluso en ocasiones obsoletas

los equipos de mantenimiento disponibles no siempre están adaptados y las condiciones de gestión de las mercancías (en particular los controles) alargan los tiempos de paso portuario e incluso provocan la congestión de las terminales. Por último, casi no reciben servicio directamente, sino sólo a través de buques feeder, lo que aumenta aún más los tiempos de tránsito totales.

En Argelia, el puerto de Argel, el primer puerto del país para contenedores y el flete rodado, sufre una congestión crónica pese a la puesta en marcha de puertos secos en Rouiba, en la periferia de la ciudad. El puerto, concebido en un principio para tráfico convencional, ha tenido que adaptarse al tráfico de contenedores sin por ello desplazar al resto de tráfico: rodado, de pasajeros, de distintas mercancías a granel y de pesca, que se siguen gestionando en las terminales de Argel. La principal estación ferroviaria de la capital se superpone a los terraplenes y las infraestructuras ferroviarias permanecen infrutilizadas. La vía existente dedicada al flete portuario corta una vía rápida litoral: el tráfico ferroviario interrumpe la circulación por carretera, por lo que sólo es posible realizarlo por la noche. Los terraplenes implican depósitos de almacenamiento donde una parte de los contenedores importados son controlados y descargados, las terminales no están informatizadas, y el almacenamiento de los contenedores se reparte entre varias zonas del puerto.

La situación es a todas luces mejor en las infraestructuras de Casablanca: la terminal de contenedores se ha planificado expresamente para el tráfico de contenedores, tiene una profundidad lo suficientemente importante como para organizar el almacenaje de manera eficaz; el material de mantenimiento, pórticos y puentes, está adaptado y la gestión del almacenaje de los contenedores está informatizada. Pero si las actividades de carga/descarga de los contenedores en el depósito así como los controles, entre ellos los aduaneros, se siguen realizando generalmente en el recinto portuario, la desmaterialización de estos procedimientos todavía está lejos de completarse.

Tanto en el caso de Casablanca como en el caso de

Argel, la ciudad ha crecido considerablemente y las infraestructuras portuarias están aprisionadas por núcleos urbanos de varios millones de personas. Las posibilidades de expansión son limitadas o casi inexistentes. Además, la localización de estos puertos ahora se considera estratégica desde el punto de vista de desarrollo urbano: ocupan superficies importantes en el centro de las ciudades, están muy bien comunicados por las infraestructuras de carreteras y autopistas y ofrecen perspectivas indiscutibles para las operaciones inmobiliarias de gran envergadura. Por último, la situación central de estos dos puertos, los más importantes del país con 500.000 contenedores anuales cada uno, es una fuente continua de molestias relacionadas con el tráfico por carretera.

El conjunto de los elementos aboga por un desplazamiento de determinados tráfico marítimos y una profunda reorganización de las instalaciones portuarias en Casablanca y en Argel.

El puerto de Túnez presenta una problemática algo distinta de la de los anteriores. El puerto histórico de Túnez, que se comunicaba con el mar por un largo canal a través del lago de Túnez, pronto se reveló insuficiente y muy costoso de mantener. Se construyó un nuevo puerto, Radès-La Goulette, a ambos lados del canal y de la carretera que lleva a Túnez. Diseñado en su origen para buques de transbordo rodado, dispone de instalaciones poco adaptadas para el tráfico de contenedores y está claramente poco equipado. Además, tiene calados insuficientes y terraplenes infradimensionados. Pero al contrario que en el puerto de Argel, los problemas de falta de capacidad aún no son demasiado graves. Está localizado en la periferia del núcleo urbano tunecino y esta situación es una ventaja notable. Así, el puerto de Radès tiene posibilidades de ampliación limitadas, pero reales, en su ubicación actual para las terminales que gestionan mercancías diversas: la reconversión de muelles actualmente utilizados para carga a granel y una gestión adecuada de las instalaciones debería permitir absorber el crecimiento del transporte de contenedores durante varios años sin llegar a una situación de congestión perjudicial para los intercambios tunecinos. Nuevas infraestructuras viarias, actualmente casi terminadas, facilitarán el acceso al puerto y deberían eliminar la circulación de tráfico actual por el centro de Túnez.

No obstante, aunque la situación del puerto tunecino parece menos complicada, cabe decir que el lugar es limitado. El puerto de La Goulette se transformará próximamente en puerto deportivo, el desarrollo de una

## El puerto de Tánger-Med debe ser considerado sin duda como una operación particularmente innovadora y ambiciosa

parte de los municipios costeros del lago de Túnez se ha confiado en forma de concesión a arquitectos urbanos y se destinará a infraestructuras turísticas. Paralelamente, las normativas ambientales se han endurecido y la creación de nuevos terraplenes mediante el terraplenado de zonas lacustres ya no es (afortunadamente) posible.

En un futuro inmediato, las perspectivas de crecimiento del puerto de Túnez/Radès son más sólidas que para los puertos de los países vecinos, pero a más largo plazo no será posible realizar crecimientos de mayor amplitud en la zona.

A más o menos largo plazo, la falta de capacidad portuaria amenaza con asfixiar las economías de los países del Magreb y pese a una relativa sobrecapacidad portuaria general en el Mediterráneo Occidental, a nivel local las necesidades son evidentes.

El diagnóstico ha sido precoz en Marruecos y ha conducido a una profunda reflexión sobre el papel de Marruecos en los intercambios mediterráneos y sobre las posibilidades de desarrollo económico e industrial que ofrece una mejor organización de los transportes. La localización en la región de Tánger, en el estrecho de Gibraltar y en el cruce de las rutas marítimas norte-sur y este-oeste se ha impuesto rápidamente.

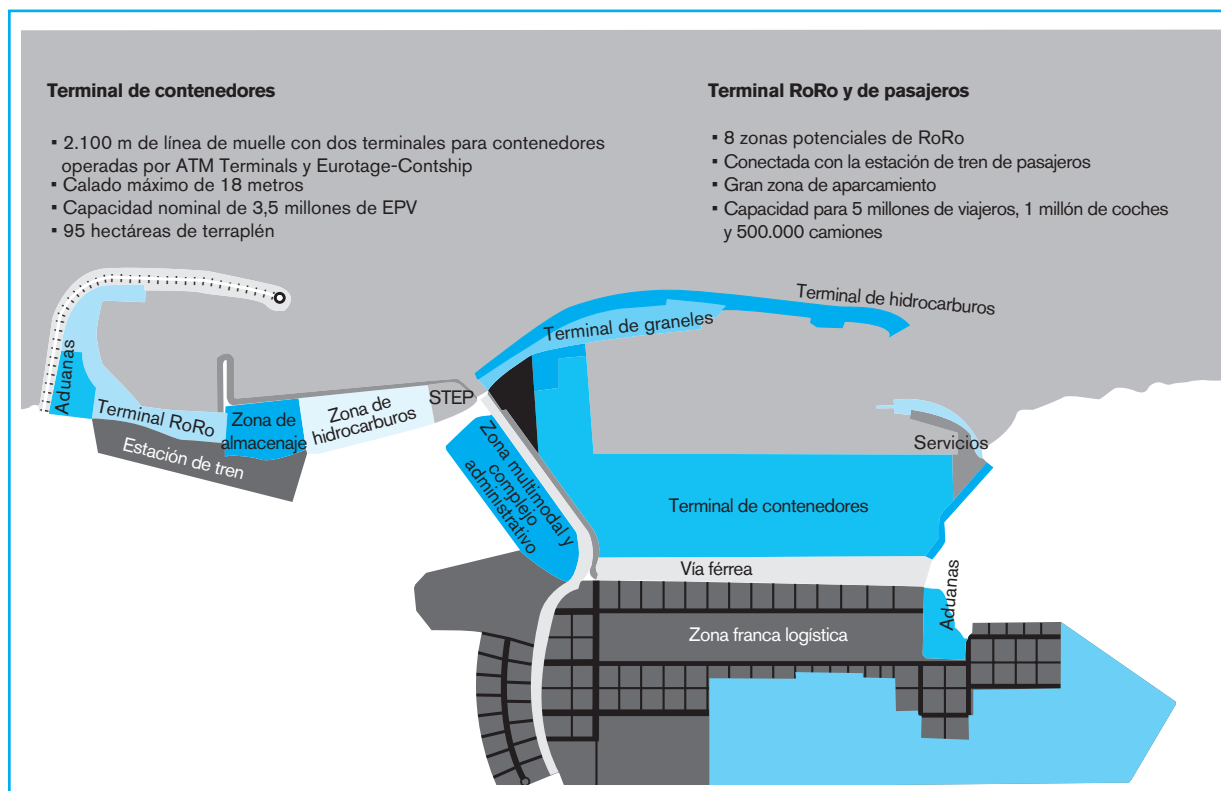
Paralelamente, Marruecos se ha beneficiado de una nueva dinámica tras la llegada del nuevo equipo directivo. La necesidad de desarrollo económico de la región noroeste de Marruecos, deliberadamente marginada a lo largo de los últimos treinta años, se ha concretado en un proyecto global de despliegue económico y social. El futuro puerto Tánger-Med constituye la piedra angular de este proceso.

Por su situación geográfica, por la diversidad de los equipamientos e infraestructuras planificados y por el apoyo que recibe de las autoridades marroquíes, el puerto de Tánger-Med debe ser considerado sin duda como una operación particularmente innovadora y ambiciosa.

### Tánger-Med, un puerto y algo más,

MAPA 4

El puerto de Tánger-Med I, plano provisional



## Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA)

La agencia responsable del desarrollo de la zona económica especial norte y del puerto de Tánger-Med, TMSA, tiene competencias excepcionalmente amplias: como organismo público de ordenación territorial es responsable del contenido del proyecto y de su realización. Es, por tanto, la autoridad de referencia en la concesión de los diferentes equipamientos y zonas logísticas a las empresas privadas responsables de su explotación. Responsable de la ordenación territorial y del desarrollo de distintas zonas logísticas y zonas de actividades alrededor del nuevo equipamiento portuario. Como tal, puede recalificar terrenos para declararlos de utilidad pública y para ello posee competencias para expropiar.

Al ser la autoridad encargada de la explotación, de la valorización y del desarrollo de las terminales portuarias, poseerá de facto el estatuto de autoridad portuaria cuando entre en servicio el nuevo puerto.

### El proyecto portuario de Tánger-Med

El proyecto de la zona económica especial incluye varios aspectos: una componente portuaria que nos interesa particularmente y una componente industrial y logística que integra varias zonas en la región de Tánger, algunas pendientes de realización y otras ya existentes e integradas en el nuevo proyecto.

El emplazamiento portuario propiamente dicho –Tánger I desde el anuncio de la realización de un Tánger II (2008-2012)–, incluye una terminal de descarga a granel dedicada a los cereales, una terminal petrolera, una terminal para mercancías diversas, tres terminales para contenedores con una zona logística y el puerto para buques de transbordo rodado. Desde las fases preliminares del proyecto, las perspectivas de adjudicación de las concesiones de terminales de contenedores han suscitado un vivo interés por parte de los grandes operadores privados. Al final, los resultados de las distintas licitaciones para la explotación del puerto de Tánger-Med han hecho emerger una colaboración inusitada entre los mayores operadores portuarios procedentes de los mundos árabe y europeo.

Inicialmente estaban previstas dos terminales de contenedores a la que se ha añadido una tercera recientemente. Los muelles tienen un calado de 18 m y ofrecen potencialmente una capacidad de gestión

## Una manera de favorecer la posible diversificación de las repercusiones de las inversiones portuarias ha consistido en la creación de zonas logísticas y de zonas de actividades en su mayoría con un estatus de zona franca

de más de tres millones de contenedores.

La primera concesión se adjudicó en 2004 a la agrupación de empresas APM Terminal (Maersk)-Akwa (grupo marroquí). La primera empresa naviera del mundo y su filial de explotación portuaria ya están presentes en las terminales de Algeciras desde principios de los años 1990.

En 2006 la gestión de la segunda terminal se adjudicó a un consorcio formado por Eurogate, un especialista europeo en mantenimiento (40 %), y por tres operadores marítimos (20 % cada uno): CMA-CGM y MSC, dos navieras europeas de contenedores con presencia en todo el mundo, y la empresa naviera Comanav, antigua naviera estatal marroquí y en la actualidad comprada por CMA-CGM.

Como la primera, esta segunda concesión está sometida a cierto número de condiciones (en particular en términos de inversiones mínimas que hay que realizar en un período determinado) y se ha asignado con una duración de 30 años para el acondicionamiento y la explotación de las terminales. No obstante, la segunda concesión se diferencia de la primera por una disposición particular: el segundo consorcio se ha comprometido a crear compañías marítimas regionales y a organizar servicios *feeder* desde su terminal. De hecho, uno de los temores de las autoridades marroquíes era que las instalaciones estuvieran completamente utilizadas para los transbordos relacionados con el tráfico de contenedores asiáticos sin repercusiones regionales, en particular para las compañías marítimas locales.

Una segunda manera de preparar esta posible diversificación de las repercusiones de las inversiones portuarias ha consistido en la creación de zonas logísticas y de zonas de actividades en su mayoría con un estatus de zona franca.

La primera –situada directamente detrás de las terminales de contenedores– es la zona Medhub, gestionada conjuntamente por TMSA y Jebel Ali Free

Zone Internacional-Jafza, el responsable de explotación de la zona logística de Dubai. Se dedica a las actividades logísticas o de post-producción de los bienes destinados a los mercados europeos. Una vez tratados, estos flujos se distribuirán por Europa directamente hacia los lugares de venta o a los almacenes regionales de los distribuidores en camión desde el puerto de carga de transbordo rodado de Tánger-Med.

El conjunto de líneas de ferry de pasajeros o RO-RO (*roll-on roll-off*) existentes actualmente en Tánger ciudad se desplazaría a la terminal de carga de transbordo rodado. Se esperan nuevas acciones en el estrecho, en la parte de Algeciras, para poder absorber el crecimiento previsible del tráfico rodado entre los dos puertos.

Otras zonas se sitúan en el exterior del recinto montañoso y se desarrollarán ya sea para actividades industriales de transformación –aquí el objetivo son también los mercados europeos– o bien para operadores logísticos orientados al mercado marroquí.

Tánger-Med intenta resolver una difícil ecuación: crear valor añadido para Marruecos con la captación de tráfico de contenedores sin perjudicar las cuotas de mercado de los puertos marroquíes existentes, con Casablanca a la cabeza. En otros términos, se trata de crear actividad económica a partir de flujos de mercancías sin enlace con el territorio interior marroquí. Para ello, y para proteger la actividad del resto de puertos –que además dependen de una autoridad portuaria, la recientemente creada Agencia Nacional de Puertos (ANP)– la cuota de tráfico de Tánger-Med destinada al mercado nacional se ha limitado voluntariamente al 15 % del total, pero los operadores y TMSA piden ya una revisión al alza de esta cuota.

Por último, para las terminales petroleras, la concesión ha caído en manos de un consorcio formado por una empresa marroquí, un operador kuwaití y un operador de los Emiratos Árabes Unidos por un período de 25 años.

La última concesión realizada hasta la fecha, el servicio de remolcado, corresponde a Bourbon SA, una empresa francesa de remolcadores con particular presencia en Le Havre.

Del proyecto Tánger-Med se ocupa una agencia especial ad hoc y no la ODEP (la oficina de puertos marroquíes) que acumulaba ya en 2002 las concesiones de autoridad portuaria y de proveedor de servicios portuarios (monopolístico en el mantenimiento de buques). La creación de TMSA y de

TangerMed introducía de hecho la competencia en territorio marroquí y sin duda ha acelerado la reforma portuaria iniciada en paralelo por las autoridades marroquíes. En diciembre de 2006 la ODEP fue dividida en dos entidades, la ANP y la SODEP, la sociedad de explotación portuaria, que en adelante deberá hacer frente a la competencia de otros operadores para los servicios de mantenimiento. Aunque es conveniente no relacionar los dos acontecimientos, se puede celebrar que hayan tenido lugar afortunadamente en paralelo.

## El puerto de Tánger-Med puede ser considerado como una réplica exacta del puerto español de Algeciras. Sin embargo los dos puertos no se pueden comparar desde el punto de vista de servicio a las tierras interiores

### El posicionamiento geoestratégico: una apuesta casi ganada

Localizado en el estrecho de Gibraltar, en la zona de travesía más corta hacia Europa, el puerto de Tánger-Med goza de una situación excepcional:

- Está situado en los cruces de numerosas rutas marítimas: cualquier barco que conecte un puerto del norte de Europa o del este del Atlántico con Asia, el Mediterráneo o el océano Índico, debe atravesar el estrecho de Gibraltar y pasar por el puerto de Tánger-Med. La situación parece ideal para uno de estos puertos *hubs* de que se hablaba anteriormente. El desarrollo precoz de Algeciras en este sentido confirma este posicionamiento.
- Una travesía de 30 minutos basta para recorrer los escasos 16 km que lo separan de la costa española: es el corto eslabón marítimo de una carretera casi ininterrumpida entre el norte de África y Europa.

El puerto de Tánger-Med puede ser considerado una réplica exacta del puerto español de Algeciras. Sin embargo, un examen más detallado muestra que los dos puertos no se pueden comparar desde el punto de vista de servicio a las tierras interiores. De hecho, el puerto de Tánger debería acumular las dos

funciones de *hub port* y de puerto principal: dará servicio a una parte de Marruecos y ambiciona captar actividades logísticas e industriales para una zona de clientes ampliada a Europa Occidental, pero principalmente está pensado como puerto de transbordo en el cruce de las líneas este/oeste y norte/sur, y se posiciona para prestar servicios regionales al Magreb y África Occidental.

## El impacto en el terreno está lejos de ser neutro. La erosión del macizo y la escorrentía de las aguas aumentarán debido a la creación de las explanadas y de las infraestructuras viarias

### Limitaciones del proyecto

El proyecto tiene cualidades notables y los párrafos anteriores confirman la solidez de los argumentos adelantados para justificar un proyecto de este tipo. No obstante, pese a las brillantes perspectivas de desarrollo, Tánger-Med plantea algunos interrogantes relativos a las consecuencias de una reordenación de este tipo.

#### *Medio natural*

El emplazamiento portuario está particularmente limitado debido a la topografía que lo rodea. La creación de terminales ha requerido obras de gran envergadura: el litoral montañoso se ha alisado literalmente y se ha acondicionado en terraza de manera que pueda albergar las infraestructuras y superficies necesarias para el funcionamiento de un gran puerto de transbordo rodado y también de un gran puerto de contenedores. Las rocas extraídas como resultado de estas obras se han utilizado evidentemente para la creación de los terraplenes de las terminales. Futuras ampliaciones de las primeras terminales implicarían sin duda unas obras de importancia similar.

El impacto en el entorno de esta reordenación territorial está lejos de ser neutro: la configuración del litoral nunca volverá a ser la misma, la erosión del macizo y la escorrentía de las aguas aumentarán debido a la creación de las explanadas y de las infraestructuras viarias.

Detrás del litoral, las localidades acondicionadas como zonas de actividades y zonas logísticas corren el riesgo de extenderse de manera incontrolada a lo largo de las nuevas infraestructuras de carreteras y de complicar así la organización de los servicios urbanos. Otro problema es el incremento del tráfico rodado que el puerto puede llegar a generar a la vez a escala local (los intercambios entre zonas aumentarán sin duda) y a escala nacional, ya que las principales cuencas de empleo y de población de Marruecos recibirán en parte servicios de Tánger-Med.

El tráfico por carretera también aumentará de manera significativa en dirección a Europa, ya que el servicio directo a mercados europeos (Francia, España, Portugal, Italia) es uno de los principales ejes de desarrollo del proyecto. ¿Aceptarán la UE más camiones de gran tonelaje en sus carreteras, sobre todo si este tráfico está relacionado con una deslocalización de las actividades logísticas fuera de su territorio?

Es de esperar que los transportistas por carretera marroquíes y españoles sabrán crear servicios multimodales innovadores sobre el modelo de los existentes en Estambul hacia Austria y que combinan el transporte marítimo con el transporte ferroviario.

#### *Seguridad*

El complejo de Tánger-Med podría canalizar con el tiempo el grueso de los intercambios comerciales del reino alauí con Europa y una parte importante de sus intercambios con todo el mundo. Paradójicamente, la convergencia de flujos hacia Tánger-Med llevaría a fragilizar los accesos de Marruecos al instaurar una dependencia demasiado importante.

Actualmente, el estrecho es uno de los principales puntos de paso de las corrientes de inmigración ilegal hacia Europa desde el norte de África y el África subsahariana así como del contrabando de productos derivados del cannabis. Esta situación, que prevalece desde hace años, ha provocado un endurecimiento de los controles en los pasos portuarios y una mayor vigilancia de los vehículos u otras unidades de carga con destino a los países de la UE. Pese a la presión ejercida por la policía, los que están dispuestos a emigrar, que a veces pasan allí meses, no parecen desanimarse. La situación sigue siendo incómoda y tensa en la región del norte y es legítimo preguntarse si las precauciones adoptadas para la organización de un tránsito portuario protegido bastarán para

garantizar un acceso ininterrumpido al paso del estrecho.

#### *Daños socioeconómicos colaterales*

La creación de zonas manufactureras en la región de Tánger-Med, el desplazamiento de las actividades portuarias existentes en la ciudad de Tánger y la gestión parcial de los flujos de contenedores intercontinentales marroquíes por parte de Tánger-Med repercutirán sin duda en el territorio: asistiremos a un cambio en la localización de las actividades existentes al tiempo que a la creación de actividades claramente nuevas. La ciudad de Tánger será sin duda la más afectada, pero también se verán implicadas algunas ciudades industriales como Casablanca.

#### **¿Qué oportunidades tienen el resto de puertos?**

Pese a la situación excepcional de la que disfruta, Tánger-Med no debería atraer fletes mucho más allá de los límites de Marruecos.

La atracción de flete tunecino, teniendo en cuenta las distancias por carretera comparadas con las travesías marítimas, no parece muy creíble.

La situación argelina es distinta: los puertos argelinos están sin duda poco equipados, pero las distancias son importantes. No obstante, la mejora de las infraestructuras por carretera y en particular la cons-

trucción de la autopista transmargrebí abre, sin lugar a dudas, perspectivas para Tánger-Med, y si no para el flete europeo, sí para los contenedores marítimos.

Actualmente, los *hubs* de contenedores del Mediterráneo Occidental están en situación de exceso de capacidad. Numerosos puertos han visto cómo su tráfico se estancaba en los últimos años en esta parte del Mediterráneo mientras que los puertos de servicio al interior del continente se dotaban de equipamientos de mejor calidad. Esta situación no debería prolongarse. Podemos afirmar sin temor a equivocarnos que el transporte marítimo de contenedores ofrece capacidades de crecimiento importantes sin que se pueda determinar aún si esta progresión alcanzará un techo a corto o a medio plazo.

Así pues, ¿existen futuras oportunidades para puertos similares en los países vecinos?

Los próximos *hubs* de contenedores en Túnez –el proyecto de Enfidah está actualmente en estudio– o en Argelia –el antiguo puerto siderúrgico de Djen-Djen se está planteando, ya existen los muelles y conexiones por carretera y ferroviarias– ¿tendrán posicionamientos similares al de Tánger-Med?

Está claro que no, ya que no tendrán la muy particular localización geográfica de éste último. Conviene pues examinar con detalle las repercusiones positivas reales de los *hub ports* sobre las economías locales sin perder de vista las reestructuraciones a menudo colosales que suponen este tipo de instalaciones.