

Situación socioeconómica e infraestructuras de transporte en el Magreb

Andreu Ulied

Dr. Ingeniero

Oriol Biosca

Ingeniero

MCRIT S.L., Barcelona

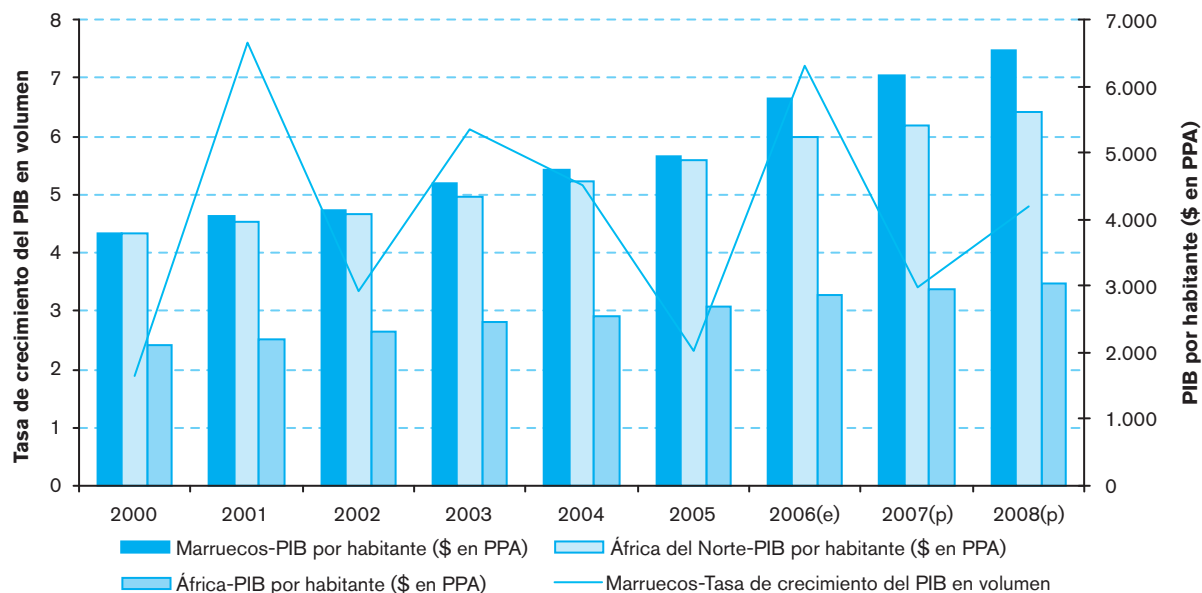
Situación socioeconómica en el Magreb

«Le partenariat euromaghrébin», dicen los participantes reunidos estos días, a finales de mayo de 2008 en Skhirate, el magnífico complejo turístico en la costa marroquí próximo a Rabat y al palacio del Rey de Marruecos, «est le maillon fort de la relation euro-africaine». Y a pesar de ello, la historia del proceso de construcción de las relaciones euromediterráneas, o transmediterráneas, ha sido hasta ahora mucho más difícil de lo que imaginábamos: la integración económica de los países del Magreb entre sí, impulsada por la Unión del Magreb Árabe (UMA), y con la Unión Europea (UE) aún no ha dado los frutos esperados. La frontera entre Marruecos y Argelia permanece cerrada, las relaciones entre Marruecos, Túnez y Libia son casi más complicadas que las relaciones bilaterales entre cada país y la UE. Y sin embargo, los participantes convocados por el ministro del Alto Comisionado del Plan Marruecos 2030, Ahmed Lahlimi Alami, insisten en su necesidad refiriéndose repetidamente a los costes del no Magreb y a las oportunidades de desarrollo que se pierden por falta de cooperación entre los países del Magreb. De aquí el interés de lanzar un proceso de trabajo prospectivo que integre, a escala del Magreb, los trabajos realizados o que se están llevando a cabo en Marruecos, Argelia, Túnez, Libia y Mauritania, todos ellos previstos para el año 2030. Un trabajo de reflexión y debate prospectivo realizado conjuntamente por todos los países permitirá visualizar escenarios de futuro de prosperidad compartida e

identificar más claramente sus intereses compartidos, más allá de las posiciones concretas que hoy tienen los países.

Pero no son los políticos ni los altos funcionarios, afirma Rachid Tlemçani, director de desarrollo del Grupo ONA, holding industrial y financiero de Marruecos, los que harán posible la integración económica, ni tan siquiera política del Magreb, ni los que facilitarán la relación con la UE sino las decisiones de las empresas de localizarse en una u otra ciudad, de comerciar con unos u otros, y los flujos migratorios. En Marruecos, donde el Gobierno ha hecho progresos evidentes estabilizando los principales indicadores macroeconómicos y donde están en curso reformas de los sistemas jurídicos, financieros y de regulación social, se dan ya las condiciones para hacer posible un proceso de crecimiento económico acelerado, similar al que recientemente han vivido otros países tan distintos como Chile, Corea del Sur, China o Irlanda. En estos momentos los planes de inversión en infraestructuras, afirma Rachid Tlemçani, son estratégicos para facilitar la implantación de empresas industriales y favorecer el turismo y el comercio internacional. Y las grandes infraestructuras sólo se pueden impulsar en un entorno de baja demanda, cuando responden a lógicas de oferta, a partir de visiones estratégicas de futuro.

En efecto, los países del Magreb, especialmente Marruecos y también Túnez, han realizado en los últimos años esfuerzos importantes para modernizar sus economías y el clima de inversión. Se han hecho progresos notables en la estabilización de los precios, la reducción de la deuda pública, la reforma del sistema financiero, la mejora de las infraestructuras, la reforma de la educación, los procesos de privatización o el lanzamiento del turismo. El PIB ha crecido a un término medio del 5% desde el año 2001, aunque es aún muy sensible en el sector agrícola que depende excesivamente de la climatología muy variable



Fuente: BAID/OCDE *Perspectives économiques en Afrique 2007*. Cálculos de los autores del gráfico para las estimaciones (e) y las previsiones (p).

de la región. La tasa de fecundidad, situada en unos 2,5 hijos por mujer, continúa evolucionando a la baja y se espera que llegue a valores de 2 hijos por mujer antes de 2015, momento a partir del cual la población nacional ya no se incrementará. El papel activo de la mujer en la sociedad, tanto a través de su integración en el mercado laboral como en instituciones, partidos políticos u organismos de gobierno, es clave en el avance de la modernización de las estructuras sociales y culturales de la región.

Marruecos, además, dispone de una situación geográfica especialmente favorable, a caballo entre África y Europa, los organismos internacionales valoran su clima de estabilidad política y social, y los inversores extranjeros reconocen su atractivo.

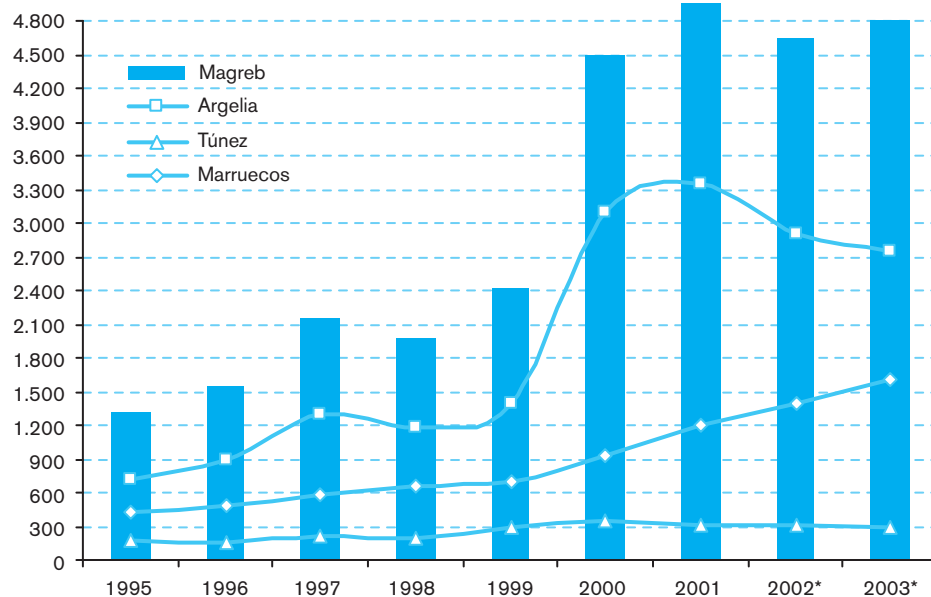
Los planes Vison 2010 (impulso de la economía), Azur 2010 (impulso del turismo), Génie (formación de 10.000 ingenieros antes del año 2010 para alimentar los sectores tecnológicos), entre otros, han generado confianza en los mercados internacionales. España ha invertido entre 2006 y 2007 más de 1.500 millones de euros en el país, sumando ya 900 empresas implantadas de las que más de 300 se hallan en la región de Tánger. El volumen de exportaciones españolas hacia Marruecos se ha triplicado en el período 1995-2003, superando los 1.800 millones de euros en 2003 y convirtiéndose en el tercer cliente español fuera de la UE, sólo por detrás de los Estados Unidos y México, y las importaciones aumentan a razón del 15% anual, siendo ya el primer socio comercial de Marruecos por delante de Francia.

El consumo de cemento en Marruecos ha pasado de 7,5 millones de toneladas en 2003 a 13 millones en 2007, y se espera que llegue a 20 millones en 2012. Con la crisis de la construcción en España, los grandes grupos españoles encuentran en Marruecos un mercado, el inmobiliario, con un fuerte potencial. Fadesa, instalada en el país desde el año 2000 y adjudicataria de la construcción de Guelmim-Smara, uno de los complejos del Plan Azur en la costa Atlántica frente a las Islas Canarias –450 millones de euros, 650 hectáreas, 8 hoteles, 5.000 apartamentos, campo de golf y centro comercial– ha establecido una *joint venture* con Addoha, empresa nacional especializada en vivienda social, para desarrollar promociones de gama alta. Se estima que el déficit inmobiliario en Marruecos se cifra en alrededor de un millón de viviendas, con una demanda anual de 40.000 viviendas nuevas. El metro cuadrado de suelo en Tánger llega ya a cotas de 2.000 €/m².

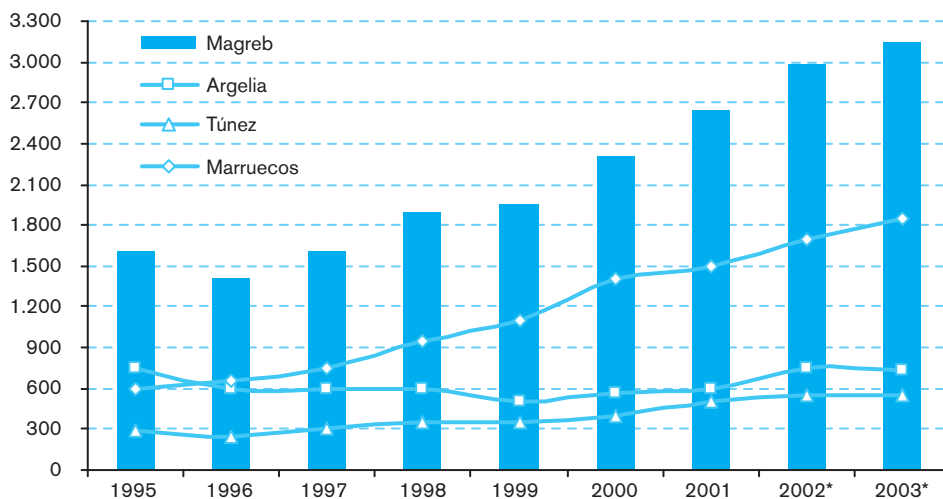
Las infraestructuras de transporte

Un estudio reciente del Banco Mundial (2006) sobre la integración de los países del Magreb pone de relieve la importancia que tienen las infraestructuras de transporte en el crecimiento de las relaciones comerciales en estos países. Un aumento del 10% de los costes del transporte puede reducir en un 20% el volumen de los intercambios; la duplicación del número de aeropuertos del país puede incrementar en un 14% las importaciones; la duplicación de la lon-

Importaciones España-Magreb



Exportaciones España-Magreb



Fuente: Iván Martín (2004). *Datos de 2002 y 2003 no definitivos.

gitud de la red de carreteras pavimentadas por cada 100 km² puede aumentar en un 13% el volumen de intercambios comerciales.

En Marruecos, el programa de autopistas del Gobierno tiene como finalidad la construcción de 1.500 km de vías de alta capacidad en el horizonte del año 2010. Iniciado a finales de la década de 1980, el ritmo de construcción de autopistas ha pasado de unos 40 km cada año durante la década de 1990, a más de 150 km anuales a finales de la década actual, superando en estos momentos los 800 km de vías rápidas. Así,

las principales ciudades del país estarán todas ellas conectadas en 2010, desde Tánger hasta Agadir, desde Casablanca hasta la frontera argelina. La fórmula de financiación escogida ha sido el peaje, dado que los recursos nacionales son limitados; la misma fórmula, por otra parte, que se concibió para el corredor del Mediterráneo español cuando se construyó en la década de 1970. Vale la pena recordar que tanto España como Francia desarrollaron aproximadamente el 40% de sus redes de autopistas en períodos muy cortos de tiempo, inferiores a 10 años.

TABLA 33

Indicadores de transporte marítimo, 2004

	Acceso		Coste		Calidad
	Tráfico de contenedores (EVP)	Flota mercante total (en millares TRB)	Coste flete CIF/FOB (% de las importaciones)		Índice de Percepción Comercial de las instalaciones de los puertos
Argelia	354.724	862	9,3		-
Marruecos	560.682	523	17,4		3,7
Túnez	230.671	175	5,2		4,4
Este de Asia y Pacífico	102.039.032	1.766	9,9		4,2
Europa y Asia Central	-	1.011	4,5		3,6
Oriente Medio y Norte de África	1.039.369	832	-		4,1

Nota: Datos más recientes disponibles desde 2004. Para el Índice de Percepción Comercial, 1 = peor y 7 = mejor. Fuente: WDI, 2005; *Review of Maritime Transport 2005*; y Estache y Goicoechea, 2005.

En 2006, los ferrocarriles marroquíes transportaban 23,5 millones de pasajeros, un 12,2% más que el año anterior. El transporte de mercancías por ferrocarril es sensiblemente más importante en Marruecos que en el resto de países del Magreb principalmente por el papel que juega el transporte de fosfatos, que representa el 75% de los 35,5 millones de toneladas transportadas en 2006. Desde finales de la década de 1980, la Office National des Chemins de Fer (ONCF) ha iniciado un programa de modernización de la red ferroviaria nacional, que tiene 1.907 km de longitud, con el acondicionamiento de vías, reforma de estaciones y electrificación de algunos tramos. La compañía presenta cuentas de explotación positivas desde finales de la década de 1990, lo que facilita la viabilidad de las inversiones planeadas. Se prevé la implantación de una nueva red de alta velocidad, que empezaría por el tramo entre Tánger y Casablanca, y se extendería a continuación hacia Marrakech y Agadir, y hacia Fez y Oudja. El objetivo es construir 1.500 km de vías en 20 años. Con los estudios

informativos ya realizados y un precontrato firmado con Alstom, el tramo Tánger-Casablanca debería entrar en servicio en 2013, con un coste estimado de 2.000 millones de euros.

En diciembre de 2006 entró en vigor la reforma del sector portuario marroquí, que clarifica y simplifica los trámites necesarios para operar en un puerto marroquí e introduce la figura de competencia entre diferentes puertos del país. El 90% de los intercambios comerciales de Marruecos con el extranjero se hace por vía marítima. Con 3.000 km de costa y una situación geográfica estratégica, la marina mercante marroquí mantiene un puesto preponderante entre las flotas árabes y africanas. Sin embargo, los costes del transporte marítimo en el Magreb son aún superiores a los de otras regiones competidoras, principalmente a causa de los costes de manutención portuaria –mayor número de servicios obligatorios– y los trámites aduaneros más lentos. Si en Estonia y Letonia, por ejemplo, sólo es preciso un día para superar el proceso aduanero, en Marruecos se necesitan 8.

TABLA 34

Indicadores de transporte aéreo, 2004

	Acceso			Coste		Calidad		
	Transporte aéreo, pasajeros transportados (millones)	Transporte aéreo, carga (millones de toneladas por km)	Transporte aéreo, salidas de transporte internacional registradas	Tasas de aterrizaje y despegue diarias (\$)	Tasas vinculadas a los pasajeros transportados	Número de aeropuertos de primera categoría por millón de habitantes	Número de aeropuertos de primera categoría por 100.000 km ²	Índice de Percepción Comercial de los servicios de transporte aéreo
Argelia	3,2	21,44	48.531.862	734	125	0,53	0,71	-
Marruecos	3,0	61,90	41.526	2.020	2.137	0,34	2,24	4,8
Túnez	1,9	20,29	20.554	2.120	2.517	0,60	3,86	5,4
Este de Asia y Pacífico	203,3	13.730,1	2.078.864	1.168	1.942	0,33	1,69	0,0
Europa y Asia Central	65,1	2.138,5	984.537	2.765	2.818	0,29	2,28	3,9
Oriente Medio y Norte de África	34,0	1.103,5	357.602	884	2.236	0,69	2,08	4,9

Nota: Datos más reciente disponibles desde 2004. Para el Índice de Percepción Comercial, 1 = peor y 7 = mejor. Coste hace referencia a un avión B767-300 dedicado a operaciones internacionales. Fuente: WDI, 2005; Estache y Goicoechea, 2005; ICAO, 2005.

Entre los 30 puertos que tiene Marruecos, 11 son de actividad portuaria comercial internacional, concentrando Casablanca el 40% del tráfico nacional de mercancías, que es de unos 70 millones de toneladas anuales. En clave estratégica, el puerto de TangerMed se encuentra en construcción a orillas del Estrecho de Gibraltar y substituirá al actual puerto de Tánger, que se reservará para escala de cruceros turísticos y embarcaciones de ocio. Además de acoger las líneas de pasajeros que cruzan el Estrecho –cerca de tres millones de viajeros anuales–, el puerto funcionará como punto de reparto de cargo en el Mediterráneo, en forma de *hub* y en competencia con Algeciras –primer puerto de contenedores de España– con el que se han firmado acuerdos de cooperación. A diferencia de Algeciras, TangerMed dispone de suelo para el desarrollo de actividades complementarias de logística e industriales, que se han urbanizado como zonas francas. TangerMed es una de las piezas clave en el programa de desarrollo de la región norte, que busca la implantación de actividad industrial extranjera.

Los costes del transporte marítimo en el Magreb son aún superiores a los de otras regiones competidoras, principalmente a causa de los costes de mantenimiento portuaria y los trámites aduaneros más lentos

Los esfuerzos de liberalización del sector aéreo de Marruecos (2004-2005) han comportado una fuerte bajada de las tarifas aeroportuarias, repercutiendo en un rápido aumento de la oferta de vuelos entre Europa y Marruecos. Air Europa, Clickair y Air Nostrum en España, Corsair y AirHorizon en Francia, las compañías alemanas LPU y Air Berlin, y la británica First Choice han establecido vuelos hacia las principales ciudades del mundo; Ryanair ofrece como destinos Marrakech, Fez y Tánger; el enlace Marrakech-Londres ha pasado en poco tiempo de 8 conexiones mensuales a más de 46. Ante esta competencia creciente, la compañía nacional Royal Air Maroc ha emprendido un proceso de reestructuración corporativa, lanzando una filial de bajo coste en 2004 con el nombre de Atlas Blue. El aeropuerto Mohammed V de Casablanca ha sido ampliado y modernizado hasta convertirse en

uno de los mayores de África, con funciones de *hub* en el noroeste del continente. Con una capacidad para 11 millones de viajeros, tiene actualmente un tráfico de 5,9 Mpax (ONDA, 2007) y ofrece conexiones, además de Europa, con Argelia, Mauritania, Senegal, Egipto, Oriente Medio, Siria y Turquía. Efectivamente, la llegada de compañías de bajo coste es un factor importante para la dinamización de la actividad turística nacional, tanto de sus formas tradicionales como otras más avanzadas, incluido el turismo residencial y las estancias de fin de semana, principalmente por parte de residentes europeos que buscan una calidad de vida y un clima privilegiados a costes asequibles. En este sentido, el sector residencial marroquí se desarrolla con fuerza en los alrededores de Marrakech, especialmente, pero también en Fez. El Gobierno marroquí, bajo el paraguas del Plan Azur, está construyendo seis grandes complejos turísticos de alto standing en diversos lugares del país con el objetivo de abrir el mercado turístico a operadores extranjeros y diversificar la oferta y la clientela. El plan prevé ampliar la capacidad hotelera nacional en 80.000 nuevas habitaciones y 170.000 camas adicionales y captar a diez millones de visitantes anuales de cara al 2010.

La reforma del sector de los transportes en los países del Magreb está en marcha. La extensión de las redes de autopistas, la reestructuración de los servicios ferroviarios, los proyectos de alta velocidad, la simplificación y agilización de los trámites portuarios, la liberalización del cielo magrebí o la privatización de las compañías nacionales de transportes son actuaciones que buscan una reestructuración del sector que permita mejorar su competitividad reduciendo costes y mejorando servicios. Marruecos es el país que más ha progresado en este sentido, pero también Túnez ha hecho avances importantes, sobre todo en el tráfico marítimo. De acuerdo con el Banco Mundial, la cooperación regional se vuelve necesaria a corto plazo a través de una cierta armonización de los gastos de tránsito y una reducción de las tarifas excesivas que aumentan los costes administrativos de los intercambios entre los países del Magreb. Una red integrada de plataformas portuarias y aeroportuarias multimodales y sus conexiones a las redes de transporte existentes o previstas es un factor clave para promover las oportunidades de intercambio y de inversión en el Magreb.

Cabe esperar que la profundización de las reformas estructurales de los países del Magreb, el mantenimiento de la estabilidad política y social, el recono-

cimiento de los magrebíes residentes en el extranjero como actores del desarrollo nacional, el avance en el capítulo de los derechos individuales y la continuación de la apertura hacia modelos de gobernabilidad más democráticos sigan adelante en el horizonte de la implantación de los estatutos avanzados con la UE. Si bien las simientes de un futuro promotor parecen estar plantadas, no parece aberrante pensar que los próximos años puedan comportar un cambio en el Magreb hacia un proceso virtuoso de desarrollo económico que sitúe a los países de la orilla sur del Mediterráneo en el marco de los países emergentes.

No parece aberrante pensar que los próximos años puedan comportar un cambio en el Magreb hacia un proceso virtuoso de desarrollo económico que sitúe a los países de la orilla sur del Mediterráneo en el marco de los países emergentes

Agradecimientos

- Sr. Ahmed Lahlimi Alami
- Sr. Najib Benchekrone
- Sr. Shafiq al-Yilani

Referencias

- COURBAGE, Youssef, «Migrations internationales, tension démographique, intégration régionale», *Forum International Maghreb 2030*, organizado por el HCP en Rabat, mayo de 2008.
- GRUPO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL BANCO MUNDIAL, *Une nouvelle vision pour l'intégration économique du Maghreb?* Noviembre de 2006.
- HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN (HCP), *Prospective Maroc 2030*, Royaume du Maroc.
- MARTÍN, Iván, «El desarrollo de los intercambios económicos entre España y el Magreb en la segunda mitad de los noventa», en *Atlas de la Inmigración Marroquí en España*, Bernabé López García y Mohamed Berriane (dirs.). Madrid: Taller de Estudios Internacionales Mediterráneos, Universidad Autónoma Ediciones, 2004, pp. 68-70.
- MARTÍN, Iván, «El fantasma de las deslocalizaciones y el modelo de relaciones económicas con Marruecos», *Iberglobal*, 2005.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC), *Examen des politiques commerciales, Maroc*, 2003.
- ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE), *African Economic Outlook 2007*, 2007.
- ROYAUME DU MAROC, *50 ans de développement humain et perspectives 2025*, 2006.