



Luis Óscar Moreno García-Cano\*

Eloy Rodríguez Fernández\*\*

## EL APROVECHAMIENTO DE LAS RENTAS DE SITUACIÓN DEL ESTRECHO: HACIA LA TRANSFORMACIÓN DEL ESTRECHO EN UN *HUB* DE INVERSIONES Y LOGÍSTICA

El estrecho de Gibraltar es un paso estratégico localizado en una de las rutas marítimas más concurridas del mundo. Esto ha hecho que los países ribereños inicien una carrera por hacerse con las rentas de situación de este nodo de comunicación que une el este con el oeste y el norte con el sur. Marruecos ha cogido ventaja gracias a la política de Estado implementada en torno a Tánger-Med. No obstante, España, en un contexto de mayor demanda de proximidad de las cadenas de valor (mayor flexibilidad de respuesta y menor huella de carbono, entre otras razones) y de liberalización del comercio africano (entrada en vigor del AfCFTA), tiene ante sí la oportunidad de aprovechar el impulso de los fondos europeos (Next Generation EU) para mejorar su posicionamiento estratégico en el Estrecho, a través de la creación de un *hub* de inversiones y logística en el Campo de Gibraltar, Ceuta y Melilla.

**Palabras clave:** estrecho de Gibraltar, rentas de situación, redefinición de las cadenas de valor, zona económica especial, competitividad, puerto de la bahía de Algeciras, Tánger-Med.

**Clasificación JEL:** F52, R12, R40.

### 1. Introducción

El estrecho de Gibraltar es un paso estratégico para el comercio de mercancías y la seguridad mundial al conectar el Mediterráneo con el Atlántico y el continente europeo con el africano. Por el Estrecho transitan **115.000 buques** al año —una cifra similar a la del estrecho de

Malaca y superior a los 18.000 buques al año que pasan por el canal de Suez y que suponen el 12% del comercio mundial, según la Autoridad del Canal (Myers, 2021)— y es un nodo crítico para la fluidez de las cadenas de suministro tanto a nivel regional como global.

El aprovechamiento de las rentas de situación del Estrecho (Velarde Fuertes, 2009) ha lanzado a los países ribereños a una carrera portuaria por hacerse con el mayor tráfico marítimo posible. España cuenta con el puerto de Algeciras, el mayor del Mediterráneo y el ▷

\* Técnico Comercial y Economista del Estado.

\*\* Diplomático.

Versión de marzo de 2022.

<https://doi.org/10.32796/bice.2022.3144.7364>

quinto mayor de Europa por conectividad (vigésimo segundo a nivel global [[Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2010](#)]), y aunque el puerto andaluz sigue siendo el líder del Mediterráneo, con **105,2 millones de toneladas** movidas en 2021, Tánger-Med cerró el año 2021 muy cerca del puerto español, con 101,1 millones ([Descamps, 2022](#)). Esta cifra es un 25% superior a la del año anterior, y, además, en 2021 Tánger-Med ha logrado rebasar a todos los puertos españoles en unidades de TEU<sup>1</sup> manejados: 7,2 millones en el puerto marroquí contra 4,7 millones en Algeciras y 5,6 millones en Valencia ([Palau, 2022](#)). Las navieras que trabajan en Tánger-Med son las mismas que lo hacen en Algeciras, que ven el Estrecho como un mismo puerto con una dársena en cada costa separadas por 14 kilómetros; es decir, han identificado ventajas logísticas y económicas en el hecho de «disponer» de puerto en ambas orillas, la europea y la africana.

Esta carrera portuaria se ve intensificada por la concentración de rutas mundiales y el gigantismo de los buques mercantes. Así, el estrecho de Gibraltar, y Algeciras con él, se ha convertido en el nodo marítimo que es hoy en día y del que dan buena cuenta sus dos terminales —la de TTI (Total Terminal International Algeciras), con una concesión de 60 hectáreas, y la de APM Terminals, con 67 hectáreas—. La infraestructura genera un impacto directo de 1.135,79 millones de euros en su entorno y más de 28.170 empleos, un 7,72% del empleo provincial ([Coronado et al., 2017](#)). Por su parte, Tánger-Med, que en 2019 inauguró la ampliación Tánger-Med 2 con capacidad para seis millones de contenedores más (Tánger-Med

cuenta ahora con espacio para un total de **9 millones de contenedores**), se ha erigido en el primer puerto del Mediterráneo por capacidad.

Así las cosas, la relación entre los dos grandes puertos de ambas orillas es un prisma con diferentes caras. Si bien en los tráficos este-oeste (los de trasbordo de contenedor) existe una competencia intensa, el crecimiento del flujo comercial bilateral ligado a la cadena de valor hispano-marroquí ha supuesto también un empuje al eje comercial norte-sur y, por tanto, a la complementariedad entre países y puertos. De este comercio bilateral, apoyado cada vez más en la cadena de valor entre España y Marruecos, conviene resaltar que el **puerto de Algeciras canaliza el 50% del total** (el tráfico comercial rodado en Algeciras alcanza cifras superiores a los **340.000 camiones cada año**).

Este modelo de éxito de la cadena de valor bilateral y regional euromarroquí se ha afianzado especialmente con el Acuerdo Euromediterráneo de Asociación UE-Marruecos, firmado en 1996 y en vigor desde 2000, que tras un periodo transitorio redujo, en 2012, los aranceles a los productos industriales e incluyó ese año un protocolo agrícola (European Commission, 2021a). Tras el acuerdo, España, Francia y otros países de la Unión fueron integrando progresivamente a Marruecos en sus cadenas de suministro de acuerdo con el siguiente patrón de especialización: aguas arriba (producción de bienes intermedios) al norte del Estrecho y aguas abajo (producción de bienes finales) al sur del Estrecho. Este es un modelo similar al que se estableció entre EE. UU. y México tras la entrada en vigor del NAFTA (North American Free Trade Agreement, hoy T-MEC) en 1994 ([Moreno García-Cano y Fernández de Bobadilla Fernández, 2019](#)).

El desarrollo de esta cadena de valor con Marruecos hace que se deba pensar más ▷

<sup>1</sup> TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) es la unidad de medida de contenedores más utilizada en el transporte marítimo. Equivale a 6,1 m de largo (20 pies) por 2,4 m de ancho y 2,6 m de alto. Sirve para medir la capacidad y el tamaño de buques y para calcular la actividad portuaria.

allá de los puertos y prestar atención al *hinterland*. En el caso marroquí, históricamente, el norte del país estaba infradotado en infraestructura e inversiones. No obstante, Rabat supo identificar los beneficios de las rentas de situación del Estrecho e impulsó el proyecto Tánger-Med en 2002 —cuyo puerto entró en funcionamiento en 2008— como herramienta para crear oportunidades económicas en la región norte de Marruecos (Sbyh Rehab, 2020) y, en especial, en la vecindad de Tánger (la extensión de las zonas francas de Tánger-Med al este de Tánger llega prácticamente hasta la frontera con Ceuta). De esta manera, el puerto y las zonas francas de Tánger-Med han sido capaces de atraer empleo e inversión a territorios que se encontraban económicamente deprimidos apoyándose en su ubicación geoestratégica.

De igual forma, la bahía de Algeciras y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, en ambos casos zonas de desempleo elevado, contarían también con la capacidad de aprovechar las rentas de situación si se pusieran en práctica políticas que favorecieran la conectividad y el establecimiento de procesos de alto valor añadido en la cadena de suministro regional. Conviene recordar que, históricamente, la provincia de Cádiz y la zona del Estrecho fueron de las zonas más ricas de España y mejor conectadas con el mundo hasta entrado el siglo XIX. El desvío de atención de nuestro país hacia otros ámbitos y territorios se tradujo en un paulatino desaprovechamiento de sus fortalezas geográficas e históricas: el mundo se conecta a sí mismo a través del Estrecho, y España con él.

Por tanto, de cara a generar una zona de riqueza en la bahía de Algeciras y las ciudades autónomas, se deben desarrollar actuaciones dirigidas a crear un ecosistema atractivo para

la inversión y el empleo, como mejorar las conexiones logísticas, aplicar incentivos fiscales para fomentar actividades de alto valor añadido o reducir cargas administrativas mediante sistemas de ventanillas únicas. El planteamiento, que debería ser holístico por la naturaleza del proyecto, debe basarse en la creación de un *hub* logístico y de inversiones que permita la atracción de procesos aguas arriba de la cadena de valor con el objetivo de que las empresas establezcan sus filiales para el mercado africano en esta zona. Además, el contexto actual de reconfiguración de las cadenas de valor a nivel global (impulsado por exigencias de mayor control y diversificación de las fuentes de suministro, flexibilidad en la respuesta y reducción de la huella de carbono) y el desarrollo del AfCFTA (African Continental Free Trade Area) abren oportunidades para un mayor aprovechamiento de las rentas de situación si se acometen las medidas fiscales, administrativas y de infraestructura física y digital necesarias.

## 2. El contexto competitivo en el estrecho de Gibraltar

### 2.1. El estrecho de Gibraltar

Al conectar el Mediterráneo con el Atlántico —la ruta este-oeste— y Europa con África y Sudamérica —la ruta norte-sur—, el estrecho de Gibraltar representa un nodo crítico para la fluidez de las cadenas de suministro tanto a nivel regional como global. Se trata de la segunda ruta más concurrida del comercio marítimo mundial: según la Tanger-Med Special Authority (TMSA), por ella transitan 60.000.000 de TEU y 6 millones de pasajeros cada año, y en ella se concentra el 20% del comercio mundial (Alamillos, 2021). ▷

El estrecho de Gibraltar constituye así un paso estratégico para el comercio de mercancías al situarse como un nodo intermodal en el corazón de las vías marítimas. Y se trata de un centro neurálgico no solo para el Mediterráneo, sino también para el suministro de productos procedentes de Asia y del resto del mundo al mercado europeo y a África Occidental; es decir, para más de 600 millones de consumidores. Esta es, precisamente, una de las bazas que el Estrecho confiere a los puertos de la bahía de Algeciras y de Tánger-Med. Por este motivo, por ejemplo, en el marco de la visita de Estado del presidente chino Xi Jinping a España, en noviembre de 2018, se firmó un memorando de entendimiento entre los puertos de la bahía de Algeciras y el de Ningbo, el tercer mayor puerto del mundo en recepción de TEU<sup>2</sup>.

Además, los puertos de la bahía de Algeciras y de Tánger-Med no solo permiten el acceso a los mercados europeo y africano, sino que también recortan las travesías realizadas entre el canal de Suez y el Atlántico. Ya no es preciso desviarse de esta autopista marítima que conecta el Atlántico Norte con Asia y Asia con Europa haciendo escala en Malta, Génova o Marsella, como antaño. Hoy, estos y otros puertos reciben contenedores gracias a la eficiencia y la versatilidad de Algeciras y de Tánger-Med y sus operaciones de transbordo marítimo, que son las que más realizan y en las que han tendido, por tanto, a especializarse. De hecho, se calcula que componen más del 85% de su actividad (Shipping Business Consultants, 2021).

En suma, el Estrecho, esta franja de 14 kilómetros que separa y conecta Europa y África,

se halla en una posición privilegiada y especialmente bien adaptada para recibir una parte del flujo comercial internacional de mercancías, que, según las NN. UU., se canaliza en más de un 80% por vía marítima (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2010). Con estos parámetros en mente cabe analizar, a continuación, el contexto actual de reconfiguración de las cadenas de suministro y la interacción complementaria y de competición que existe entre los puertos de la bahía de Algeciras y de Tánger-Med.

## 2.2. Redefinición de las cadenas globales de valor

Las cadenas globales de valor (CGV) pueden definirse como el conjunto de actividades o etapas de producción que se realizan en diferentes países y que son requeridas para la elaboración y venta de bienes y servicios finales (Prades y Villanueva, 2017). Según la OCDE, las CGV están actualmente involucradas en hasta el 70% del comercio mundial. Entre los años 1990 y 2010, el comercio internacional experimentó una época de expansión gracias a la liberalización comercial<sup>3</sup>, a la revolución de las tecnologías de la información, al abaratamiento de los costes de transporte y a la entrada de China en la economía mundial<sup>4</sup>, que puso a disposición de multinacionales europeas y norteamericanas abundante mano de obra barata. Como consecuencia, el proceso de producción a nivel global se fragmentó, dando lugar al despliegue definitivo de las CGV. ▷

<sup>2</sup> En 2019 movió 27.530.000 TEU. Según la *Lloyd's List of One Hundred Container Ports 2020*, Shanghái y Singapur ocupan el primer y el segundo puesto. Además de puertos chinos, entre los diez primeros se encuentran el de Busan (en Corea del Sur) en el sexto lugar y el de Róterdam en el décimo. Algeciras figura en el puesto 32, por delante de Tánger-Med (35) y por detrás de Valencia (28) y Pireo (26).

<sup>3</sup> El proceso de liberalización comercial en esta época fue impulsado por la Ronda de Uruguay, que se abrió en Punta del Este (Uruguay) en 1986 y concluyó en Marrakech (Marruecos) el 15 de diciembre de 1993. Un total de 123 países firmaron un acuerdo sobre la liberalización comercial a nivel global. Además, en la Ronda de Uruguay se preveía la transformación del GATT en la OMC, que finalmente tuvo lugar el 1 de enero de 1995.

<sup>4</sup> China entró en la OMC en 2001.

No obstante, el fenómeno de la globalización de la cadena de valor parece estar sufriendo en los últimos años un proceso de desaceleración. Varios economistas ya hacen referencia a esta nueva era como de globalización ralentizada (*slowbalisation*) o de globalización de bloques (*blockalisation*) (Moreno García-Cano y Fernández de Bobadilla Fernández, 2020). El primer concepto alude a que, después de varias décadas de hiperextensión, las cadenas de valor se habrían estancado o acortado desde la crisis financiera (Berglöf, 2020) y el segundo se refiere a la separación de las cadenas de suministro en bloques por razones de índole geopolítica. Esta geopolitización de las cadenas globales de valor se produce fundamentalmente como efecto de la competencia estratégica entre Estados Unidos y China y se traduce en desviaciones de las cadenas de suministro como consecuencia de la existencia de distintos estándares (ligados a la tecnología o a los datos, por ejemplo) o de la imposición de sanciones (*Huawei*, por ejemplo) o aranceles (Bown, 2021) —tras la guerra comercial iniciada por la Administración Trump en 2018, México superó en 2020 a China como primer socio comercial de EE. UU., coincidiendo con un periodo de desviación de comercio de China a México (Nicita, 2019)—.

Con este telón de fondo estalló la pandemia provocada por la COVID-19 en 2020, que ocasionó cuellos de botella y interrupciones considerables en las cadenas de suministros. Como reacción, las empresas han tratado de aumentar el control de su cadena de suministro trazando el producto desde su origen y ganar flexibilidad diversificando o acortando su cadena de suministro (Montes, 2020). Además, el creciente peso del comercio de servicios, que privilegia la proximidad al cliente, unido a las preocupaciones de índole medioambiental y

sanitaria, en este caso avivadas por la excesiva dependencia de terceros países en insumos estratégicos, también han acelerado la tendencia de diversificación y acortamiento de las cadenas de suministro.

En este marco temporal se produce además la redefinición de la política comercial de la UE acorde con estas coordenadas, que por su propia naturaleza está ligada a la promoción de una autonomía estratégica abierta. Por eso la Comisión, en una Comunicación de 18 de febrero de 2021 titulada *Trade Policy Review – An Open, Sustainable and Assertive Trade Policy* (European Commission, 2021b), resalta la necesidad de encontrar un equilibrio en términos de «diversificación de fuentes de suministro domésticas y externas y la creación de reservas y de capacidades de producción estratégicas». Precisa que esto también se hará «en países vecinos y en África», puesto que «mejorar las relaciones y la integración económica con la Vecindad Sur supone una necesidad estratégica para la estabilidad a largo plazo». Por este motivo, se deberán desarrollar «interdependencias estratégicas» e «iniciativas de integración en las que todos salgamos ganando, sobre todo en materia de cadenas de valor estratégicas». Probablemente, la Comisión pretendería traducir esto en la firma de acuerdos de libre comercio amplios e integrales (European Commission, 2021a) con los países de la Vecindad Sur, como los que se deberían negociar con Marruecos y con Túnez. Sin embargo, hay que reconocer que en los últimos tiempos no ha habido excesivo apetito por este tipo de acuerdos por parte de los países ribereños del sur.

Además de firmar tratados de libre comercio, que permiten proyectar el poder normativo de la UE, en la actualidad se apuesta por la construcción de infraestructuras que refuercen las cadenas de valor de la Unión Europea con sus ▷

socios regionales; es decir, no solamente se trata ya de reducir aranceles y de aproximar normas, sino que se empieza a querer transformar la arquitectura física y digital del comercio mundial. De ahí nace el nuevo proyecto **Global Gateway** —o Pasarela Mundial—, anunciado por la UE en septiembre de 2021 y que puede interpretarse como una estrategia para contrarrestar la Ruta de la Seda (Tanchum, 2021). Supone que, entre 2021 y 2027, las instituciones de la UE y los Estados miembros se comprometen a movilizar conjuntamente hasta **300.000 millones de euros** para crear conexiones inteligentes, limpias y seguras en materia digital, energética y de transportes, y para reforzar los sistemas sanitarios, educativos y de investigación en todo el mundo (European Commission, 2021). La cumbre UE-Unión Africana de febrero de 2022 ha sido la primera ocasión en que se ha abordado esta estrategia de conectividad verde y digital con socios regionales.

Conviene subrayar que estas estrategias y proyectos se enmarcan en un contexto en el que la relocalización y la diversificación de las cadenas de suministro de la producción ya son una realidad. Por ejemplo, Inditex y Mango ya fabrican la mitad de sus productos en la UE, Turquía o Marruecos, y esta proximidad les brinda una mayor flexibilidad y capacidad de respuesta frente a sus competidores, especialmente en un contexto de cuellos de botella de los suministros (Jiménez, 2021).

La cadena de valor bilateral entre España y Marruecos podría beneficiarse de este viento de cola favorable a la proximidad en las cadenas de suministro, lo que a su vez reforzaría el «colchón de intereses» entre ambos países. Desde 2013, nos hemos convertido en el primer socio comercial de Marruecos, y frente a la crisis provocada por la pandemia (que hizo que se desviara una parte del comercio hacia Asia

en 2020 por la importación de productos sanitarios) la cadena de valor bilateral se ha mostrado resistente. De hecho, tras la caída de los flujos comerciales bilaterales del año 2020 (las exportaciones cayeron un 13% y las importaciones, un 8%) (ICEX España Exportación e Inversiones, 2022) y a pesar de la crisis política, en 2021 no solo se ha recuperado el valor de los flujos comerciales bilaterales anuales, sino que estos han superado su récord histórico, alcanzando los 16.800 millones de euros (las exportaciones crecieron un 29% y las importaciones, un 15%). De este modo, la cadena de valor bilateral ha hecho que las crisis políticas no tengan un elemento de *pass-through* directo sobre el comercio bilateral. De cara al futuro esto podría ir a más, teniendo en cuenta que algunas de las principales partidas de exportación —entre ellas la automoción, el textil o la electrónica— pertenecen a las ramas de actividad más proclives a la reconfiguración de las cadenas de suministro. Por supuesto, también influirá la cooperación entre los puertos de la bahía de Algeciras y de Tánger-Med y la apuesta por el desarrollo del comercio con África a través del Estrecho.

En otras palabras, España puede aprovechar este contexto de redefinición de las cadenas de valor y de renovación de la política comercial comunitaria potenciando esta cadena de valor, donde España es y puede convertirse aún más en un *hub* de inversiones y logística para la región y el continente.

### **2.3. El Puerto Bahía de Algeciras y Tánger-Med**

La relación entre ambos puertos comenzó, incluso, antes de la inauguración de Tánger-Med 1. En efecto, con vistas a acaparar el ▷

tráfico de navíos que transitan entre Asia, Europa y África Occidental, en 2005 firmaron un acuerdo de asociación para promover «el Estrecho» como marca. Recientemente, han reforzado también su colaboración poniendo en marcha nuevas tecnologías para trazar y gestionar la carga rodada entre ellos. Este esfuerzo de digitalización tiene por objetivo último crear un único espacio entre ambos para el tránsito aduanero norte-sur.

En este tráfico norte-sur, asociado al Ro-Ro (*roll on-roll off*<sup>5</sup>) —es decir, el que va en camión ya sea de principio a fin o en remolque, en este caso conectado con vías ferroviarias—, existe una interacción complementaria entre ambos puertos. Aquí priman los incentivos para colaborar, pues se fortalece la relación comercial bilateral y la actividad económica portuaria en ambas orillas. De hecho, como ya se ha mencionado, de los flujos comerciales entre España y Marruecos, se calcula que el puerto de la bahía de Algeciras canaliza la mitad. Juntos ofrecen así un puente intercontinental, entre Europa y África, que no solo conecta a España con Marruecos, sino que lo hace también con otros países africanos, como pueden ser Mauritania o Senegal.

Sin embargo, en el tráfico este-oeste, asociado a los buques portacontenedores de larga distancia, la relación que existe es de competencia. Aquí el crecimiento de Tánger-Med no se ha hecho en beneficio, sino en detrimento de Algeciras, sobre todo desde 2019. Esto se debe a que, en este caso, son puertos alternativos y ambos están especializados en las operaciones de transbordo.

De momento, el puerto de la bahía de Algeciras figura como el más eficiente de Europa

según el Índice de Rendimiento de Puertos de Contenedores de 2021, elaborado por el Banco Mundial y la consultora IHS Markit. Con el décimo puesto, representa el único puerto no asiático del top 10; Tánger-Med, el mejor clasificado de África, ocupa el vigesimoséptimo puesto. Para mantener y mejorar esta posición, ha aprobado el Plan Hércules, que, además de la trazabilidad digital de la mercancía, prevé mejorar las infraestructuras del muelle Isla Verde Interior, construir la segunda terminal de tráfico pesado en el muelle Isla Verde Exterior, localizar nuevos espacios para gestionar servicios exteriores al puerto, digitalizar el Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) y dotarlo de más personal, construir una terminal intermodal en San Roque para ganar en conectividad e invertir en conexiones e infraestructuras ferroviarias (Transporte XXI, 2021, pp. 6-8).

No obstante, a pesar de su rendimiento y de estas inversiones, el puerto de la bahía de Algeciras corre el riesgo de perder su prevalencia si no se adoptan las medidas adecuadas. Conviene recordar que convive en un área geográfica de fuerte competencia para los flujos de tránsito, con el puerto portugués de Sines —al que está previsto que llegue la Ruta de la Seda— y Tánger-Med como grandes rivales. A ellos se añadirá Nador West Med en 2023, cuando se prevé su inauguración junto con una zona franca industrial y otra reservada a los servicios para el tratamiento de productos derivados del petróleo. Pero, además de rivales, también arrastra un déficit en sus conexiones ferroviarias con los corredores central y mediterráneo. Aunque haya logrado tejer una red de interconexiones con puertos de todo el mundo, una de sus principales fortalezas (con 157 conexiones directas, se encuentra en el top 20 mundial en conectividad [Hoffmann & Hoffmann, 2020]), hoy resulta imperativo ▷

<sup>5</sup> Ro-Ro es un acrónimo del término inglés *roll on-roll off* que hace referencia al transporte de vehículos, tanto automóviles como camiones, por medio de buques u otras embarcaciones.

invertir en infraestructuras ferroviarias para explotar todo su potencial y para que su conectividad terrestre se asemeje a la marítima. De entre los corredores ferroviarios prioritarios para las redes transeuropeas de transporte, dos pasan por España —el Mediterráneo y el Atlántico—, y ambos concluyen en Algeciras. No obstante, hoy solo avanza el tren por el Levante hasta Murcia, y la línea Algeciras-Bobadilla sigue siendo de vía única sin electrificar.

Otro de los desafíos que pende sobre el futuro del puerto de la bahía de Algeciras y su competitividad es la aprobación del paquete Fit for 55. Anunciado en julio de 2021, se incardina en el Plan Verde Europeo y en los objetivos de alcanzar la neutralidad carbónica en 2050 y de reducir en un 55% las emisiones de gases de efecto invernadero en 2030 con respecto a 1990, frente al 40% previsto antes de diciembre de 2020. Precisamente, el nuevo nivel de ambición requiere una revisión de los actos legislativos en materia climática, energética y de transporte, a los que trata de dar respuesta este nuevo paquete —todavía en fase de tramitación— mediante la formulación de propuestas.

Entre ellas, destacan dos que afectan al puerto de la bahía de Algeciras: de un lado, la actualización del Régimen de Comercio de Emisiones de la UE (conocido como EU Emissions Trading System, o EU ETS), que incluiría en él el transporte marítimo, y la propuesta de Reglamento relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo (conocido como FuelEU Maritime por un espacio marítimo europeo verde). En caso de aprobarse, las medidas contenidas en ellos añadirían sobrecostos al conjunto del tráfico marítimo interior dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) y al 50% de las emisiones originadas por el tráfico

marítimo externo, entre puertos del EEE y de fuera de él.

Estas medidas repercutirían, principalmente, en la competitividad de los puertos europeos del Mediterráneo frente a los del norte de África, y especialmente afectaría al puerto de la bahía de Algeciras, que se encuentra a una distancia de apenas 14 kilómetros de Tánger-Med. En el caso del Estrecho, afectarían sobre todo al tráfico este-oeste, en el que, como ya se ha mencionado, existe una relación de competencia entre el puerto de la bahía de Algeciras y el de Tánger-Med por la recepción de contenedores.

Teniendo presente el comportamiento de las líneas y la interacción entre los dos puertos, en términos logísticos, tanto el puerto de Algeciras como el de Tánger-Med deben considerarse elementos de un mismo *hub* de transbordo. Es decir, compiten por compartir ubicación, prestar los mismos servicios y registrar volúmenes de tráfico similares. Sin embargo, al no pertenecer Tánger-Med al EEE, la aplicación del EU ETS y del FuelEU afectaría solo a Algeciras, aumentando así el coste de sus escalas de transbordo. Como consecuencia, las navieras que exploten buques portacontenedores podrían evitar este sobrecoste en la realización de transbordos desviando parte del tráfico este-oeste a un puerto no perteneciente al EEE como es Tánger-Med.

### **3. La transformación del Estrecho en un *hub* de inversiones y logística a través de la creación de una zona económica especial**

La propuesta de transformar el Estrecho en un *hub* de inversiones y logística a través de la creación de una zona económica especial ▷



supondría delimitar un área y someterla a un marco reglamentario y de incentivos especial, con el propósito de atraer inversión extranjera que fomente el crecimiento y la diversificación de la economía de la región aprovechando las rentas de situación del Estrecho.

Para desarrollar esta propuesta es relevante recordar las políticas de desarrollo industrial llevadas a cabo en el contexto de los planes de desarrollo de los años sesenta y setenta del siglo pasado y, en especial, tomar como referencia otros modelos de éxito en la gestión de diferentes vecindades en un territorio próximo. En relación con modelos de gestión que puedan servir como casos espejo, se puede destacar el modelo de Zona Económica Especial (ZEE) implantado por China en la ciudad de Shenzhen y las ZEE de Marruecos puestas en marcha en la región norte, en torno a Tánger-Med y de manera contigua a Ceuta.

### **3.1. Antecedentes de política industrial en la comarca de Gibraltar. Los Planes de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar (1965-1977)**

Los Planes de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar se incardinan en un contexto de giro en la política económica española. El Plan de Estabilización, aprobado por el [Decreto-Ley 10/1959](#), de 21 de julio, puso fin a la política económica de carácter autárquico e inició un período de liberalización comercial y de estabilización macroeconómica. Una vez realizado este empeño, ya con la economía saneada y las bases para recibir IED establecidas, la nueva política económica se concretó en los Planes Nacionales de Desarrollo Económico y Social, impulsados desde 1963 por Laureano López Rodó. En este marco, se crearon

polos de desarrollo para atraer empresas extranjeras (p. ej., la factoría de Citroën en Vigo o la industria química en Huelva) mediante la planificación industrial y la colaboración con la banca.

Naturalmente, estos planes también persiguieron objetivos políticos. Tal fue el caso del primer Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar, aprobado por Decreto de 28 de octubre de 1965. Este se enmarca en el impulso que cobró el proceso de descolonización de Gibraltar, tanto a nivel bilateral como en las Naciones Unidas, teniendo en cuenta la ola internacional de descolonizaciones. En los años sesenta, la Asamblea General de las Naciones Unidas dictó resoluciones para tratar de poner fin al contencioso hispano-británico, el Reino Unido organizó un referéndum de forma unilateral en Gibraltar en 1967 y aprobó una Constitución para ella dos años después. Al contravenir el Tratado de Utrecht de 1713 y dificultar la resolución del contencioso por vía bilateral, España decidió entonces suprimir las comunicaciones terrestres con Gibraltar; es decir, decretó el «cierre de la Verja».

Fue en este contexto de planificación industrial y de tensión por la descolonización de Gibraltar, por tanto, cuando se impulsaron los planes para la comarca de Gibraltar entre 1965 y 1977. La política industrial aplicada en la comarca se articuló en torno a tres pilares: apoyo a la industria pesada, por carecer la comarca de recursos naturales y energéticos propios; abastecimiento de la misma por vía marítima, debido a la falta de infraestructura terrestre de conexión con el interior; y consideración del valor estratégico del puerto de la bahía de Algeciras (Foncubierta Rodríguez, 2010, pp. 45-46).

Con vistas a poner en marcha esta política, se construyeron polígonos industriales que fueron acogiendo las empresas ▷

beneficiadas por los concursos públicos. Los primeros que se crearon fueron el de «Campaño», entre La Línea y San Roque, y el de «Cortijo Real», en Algeciras. En 1965 se construyó el embalse de Guadarranque en Castellar de la Frontera y en 1978 San Roque acogió la refinería de Cepsa. Paralelamente, también se adecuaron la enseñanza y la formación profesional a las necesidades de mano de obra cualificada que demandarían estas industrias. En lo referente al puerto, se inició la construcción del muelle de la Isla Verde y su ampliación (entre 1968 y 1982), la habilitación de nuevas líneas de atraque y el dragado en la dársena pesquera, para grandes buques, y la prolongación del dique norte para ampliar la superficie de aguas abrigadas (Torremocha, 2017).

Entre los beneficios ofrecidos a las empresas destacaron los de carácter fiscal —que podían alcanzar una reducción de hasta el 95% en los impuestos relacionados con la constitución de la empresa— y de carácter financiero, tales como la reducción de hasta el 50% de los tipos de gravamen del impuesto sobre las rentas del capital o la subvención con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (PGE) de hasta el 20% de la inversión en capital fijo aprobada por la empresa.

Al amparo de estas ayudas, se instalaron empresas de diversas ramas de actividad. Entre otras, cabe destacar la capacidad de arrastre que tuvo el sector energético. En los años sesenta, Cepsa necesitaba ampliar su capacidad de refino, así que en 1962 presentó al Gobierno la propuesta de construir una nueva refinería en Vizcaya. Sin embargo, el Gobierno había aprobado el Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar, por lo que le formuló una contrapropuesta para que la nueva refinería se estableciera en esta zona. Cepsa presentó el proyecto en la nueva zona en 1964, comenzó

la construcción en 1965 e inauguró la refinería de Gibraltar-San Roque en 1967. También destaca en el sector energético la creación de la Central Térmica Bahía de Algeciras. La central original, anteriormente propiedad de la Compañía Sevillana de Electricidad y luego de Endesa, se componía de dos grupos térmicos convencionales de fuel-gas, uno de 220 MW y otro de 553 MW, e inició su operación comercial en 1970.

No obstante, a pesar de los esfuerzos de política industrial, la comarca y en particular el puerto se desarrollarían de manera incompleta y con numerosos déficits, todavía visibles en la actualidad, que les confieren un carácter de «isla». Esto se debe a dos factores. Primero, a la ausencia de zonas industrializadas colindantes a Algeciras, que concentraba el 80% de la población activa y del comercio del Campo de Gibraltar (las economías de Tarifa y del interior, por ejemplo, se centraban en el sector agrícola y el turístico). Segundo, a la inexistencia de conexiones terrestres y aéreas adecuadas con el centro de la Península (Foncubierta Rodríguez, 2020, pp. 49-50). Entonces, y todavía hoy, el Campo de Gibraltar y su puerto contaban con el tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla, una línea de 1892 todavía pendiente de electrificar.

### **3.2. Casos espejo de la comarca de Gibraltar**

#### *3.2.1. El caso de Shenzhen (1980-hoy)*

El caso de Shenzhen resulta paradigmático en el universo de las ZEE de éxito e inspirador para España dada su proximidad con Hong Kong; un factor que permite establecer paralelismos entre este y el del Campo y la colonia de Gibraltar. Por eso, España no puede tener ▷

un Hong Kong sin su Shenzhen; es decir, para evitar una relación de estricta dependencia no conviene profundizar en la integración económica y comercial con la colonia de Gibraltar sin crear una ZEE a su alrededor.

Ambos territorios, Hong Kong y Gibraltar, han servido a Reino Unido de base estratégica para promover sus intereses comerciales y financieros mediante la aplicación de una regulación más laxa, lo que les ha permitido atraer flujos de inversión considerables, especialmente de carácter financiero. Como consecuencia, las economías circundantes han dependido de estos territorios y han arrastrado índices de desarrollo más bajos. Además, ambos fueron entregados tras la finalización de episodios bélicos en los que Reino Unido logró alzarse como vencedor. En nuestro caso, la ciudad y castillos de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortalezas que le pertenecen fueron cedidos a Reino Unido conforme al artículo X del Tratado de Utrecht de 1713, tras la Guerra de Sucesión (1701-1713). En el caso de Hong Kong, China cedió esta base naval y comercial a través de la firma de uno de los conocidos como «tratados desiguales», concretamente el Tratado de Nankín de 1842, una vez concluida la Primera Guerra del Opio (1839-1842).

En cuanto al proyecto de creación de Zona Económica Especial (ZEE) de Shenzhen, este se enmarca en la política de Reforma y Apertura impulsada por Deng Xiaoping desde que llegó al poder en 1977. Junto a la ZEE de Shenzhen, también se crearon otras dos en la región de Guangdong (en Zhuhai y Shantou) y otra en la región de Fujian (en Xiamen), concebidas como zonas francas con ventajas fiscales y aduaneras para atraer capitales extranjeros (tanto de inversores extranjeros como de la diáspora china, a la sazón cifrada en treinta millones de personas). Entonces constituían

laboratorios que buscaban familiarizar la sociedad china con la economía de mercado «socialista» y crear motores de crecimiento económico para desarrollar la región costera. En particular, se promovió la creación de empresas conjuntas —*joint ventures*— que permitirían también la transferencia de tecnología (Pernas Ramírez, 2018, pp. 30-34).

Naturalmente, como en el caso de los Planes de Desarrollo del Campo de Gibraltar, la creación de ZEE en China también persiguió objetivos políticos y se articuló como una política de Estado a medio y largo plazo. En efecto, su localización no se escoge por casualidad, sino que tiene presente el potencial económico de Hong Kong, de Macao y de Taiwán. Pekín trataba así de crear sinergias con territorios en los que aspira a ejercer soberanía o mayor influencia, situados en su mayoría en el área de la Gran Bahía, contigua al delta del río Perla. La ciudad de Shenzhen, del mismo modo que el Campo de Gibraltar y la colonia de Gibraltar, se sitúa en el *hinterland* de Hong Kong, como también lo hace la ciudad de Shantou. En el caso de Zhuhai, esta hace frontera con Macao; en cuanto a Xiamen y su puerto, estos miran hacia Taiwán.

No se trataba de absorber el potencial económico de Hong Kong, sino de aprovecharlo, como lo demuestra el que los territorios se hayan especializado en ámbitos distintos. Mientras que Hong Kong destaca como plaza cambiaria y centro financiero (para la gestión de activos de riesgo), de transporte (tanto aéreo como marítimo) y comercial (como referente para el arbitraje en materia comercial y de inversiones en la región de Asia-Pacífico), Shenzhen lo hace en el ámbito tecnológico, como capital china de innovación y de creatividad. Por ejemplo, fue aquí donde se fundaron Huawei (1987) y Tencent (1998), creadora de WeChat ▷

(2011), y donde se desarrolla la tecnología china usada en drones. Estas y otras empresas han acudido a Hong Kong para financiarse o para salir a bolsa. Del mismo modo, Macao se ha alzado como destino internacional de ocio y turismo, así como centro comercial y base para la cooperación entre China y los países de habla portuguesa. Cantón, por su parte, destaca como centro cultural, tecnológico, educacional y *hub* industrial y comercial internacional, además de servir de eje de la Ruta de la Seda por vía marítima desde 2013 (Pernas Ramírez, 2018, pp. 65-68). Aplicado este razonamiento al caso español, se podrían buscar y crear sinergias con los servicios financieros y turísticos ofrecidos por Gibraltar para así impulsar, de manera complementaria, la bahía de Algeciras y el Estrecho como *hub* de inversiones y logística.

En lo que se refiere a Shenzhen, en suma, gracias a su temprana conversión en una ZEE, China logró convertir una situación adversa para una de sus regiones fronterizas en uno de los mayores focos económicos del país y en una de sus mayores fuentes de riqueza. De esta manera, se ha transformado en uno de los principales centros productivos de China y en el mayor polo de atracción de IED del país. Su ZEE establece un marco de incentivos, operacional y regulatorio diferente del que rige en la China continental, lo que permite crear sinergias con Hong Kong y desarrollar un ecosistema tecnológico puntero.

### 3.2.2. *El desarrollo del norte de Marruecos (2002-hoy)*

El segundo caso espejo se encuentra del otro lado del Estrecho. Desde la proclamación de Mohamed VI como rey, en 1999, dos han sido los objetivos prioritarios perseguidos por la monarquía alauita. De un lado, lograr el

reconocimiento internacional de la «marroquinidad» del Sáhara Occidental. Del otro lado, conseguir integrar el norte de Marruecos con el resto del país, y en particular el Rif —una región que tradicionalmente ha recelado del poder de Fez o de Rabat—, para así cohesionar el reino y, a largo plazo, ejercer soberanía sobre Ceuta y Melilla, que Marruecos considera «todavía ocupadas». El desarrollo económico de esta área se enmarca en este objetivo y constituye, por tanto, una política de Estado o «visión real».

Este carácter de «política de Estado» se puede también inferir del discurso del rey Mohamed VI, pronunciado en febrero de 2003, al presentar el proyecto de Tánger-Med:

Procedemos al lanzamiento de uno de los mayores proyectos económicos en la historia de nuestro país. Se trata del nuevo puerto Tánger-Mediterráneo, que consideramos como el núcleo de un gran complejo portuario, logístico, industrial, comercial y turístico. [...] Marruecos consolida así su presencia en el espacio euromediterráneo y en su entorno magrebí y árabe. Valoriza su vocación de polo de intercambios entre Europa y África, el Mediterráneo y el Atlántico. [...] Un marco económico sólido, de nivel internacional, y zonas francas, que le permiten valorizar su gran potencial y lograr crear un modelo de desarrollo regional integrado [...] (Mohamed VI, 2003)<sup>6</sup>

Anunciado un año antes, las obras de construcción del puerto Tánger-Med 1 comenzaron en 2004 y terminaron en 2007, permitiendo que parte de la actividad portuaria iniciara un año después, a tan solo 40 kilómetros de ▷

<sup>6</sup> Este discurso y los datos recogidos en los siguientes párrafos pueden encontrarse en la página web oficial de Tánger-Med: <https://www.tangermed.ma/es/>

Tánger. Entretanto, ya había atraído la atención de grandes armadores internacionales, a los que se concedió la gestión de las dos terminales de contenedores durante treinta años<sup>7</sup>. Desde entonces se han inaugurado la plataforma industrial de Tánger-Med, los puertos de pasajeros y de carga rodada (Ro-Ro), un terminal ferroviario y otro de hidrocarburos, el complejo Renault Tánger-Med, el Export Access y una autopista que conecta Tánger-Med con la red marroquí de autovías. Asimismo, se iniciaron las obras de construcción del Tánger-Med Port Center, de SAS Export y del puerto Tánger-Med 2, una ampliación, esta, que finalizó en 2019 y que inauguró el príncipe heredero Moulay Hassan.

De esta manera, Tánger-Med se ha convertido en un *hub* logístico mundial. Está conectado con más de 180 puertos de todo el mundo, es el puerto más grande de África y cuenta con capacidad para gestionar 9 millones de contenedores, 7 millones de pasajeros, 1 millón de vehículos y 700.000 mil camiones cada año ([Grupo Tanger Med —TMSA—](#)). Actualmente, Tánger-Med canaliza el 38% del tráfico marítimo con África (40 puertos en 22 países, principalmente en África Occidental), el 26% con Asia y el 27% con Europa. En 2018 se realizaron 14.000 escalas de buques, para 3,5 millones de contenedores manipulados al año, es decir, 52 millones de toneladas de mercancías ([Berrada, 2019](#)).

Su plataforma industrial (enmarcada en una red de zonas francas) acoge a más de 1.100 empresas con vocación global, muchas de ellas españolas, que pertenecen a distintas ramas de actividad, entre las que destacan la

automoción (CIE Automotive, Delphi, Yazaki), la logística (Gefco o Grupo Romeu), el textil (subcontratación de Inditex o Mango) y las energías renovables (Siemens Gamesa). En conjunto, representan un volumen de negocios de alrededor de 5.300 millones de euros anuales.

Conviene recordar que antes de 2002 el norte de Marruecos estaba desierto desde el punto de vista industrial. La evolución y el desarrollo que ha conocido desde entonces, que no solo se aplica al complejo portuario, sino también a la plataforma industrial impulsada por la creación de zonas francas, sirve como caso espejo para el futuro del Campo de Gibraltar y de las ciudades autónomas. En 2001, ningún inversor habría apostado por un entorno descapitalizado y deprimido, con una elevada tasa de desempleo y un capital humano poco cualificado, que además carecía de infraestructuras adecuadas para la logística y de provisión de servicios empresariales. Sin embargo, algo más de veinte años después, ya son más de 1.100 las empresas instaladas en esta zona. Se benefician tanto de las rentas de situación propias del Estrecho como de un entorno fiscal y aduanero propicio como puerta de entrada al mercado africano o para que las empresas europeas relocalicen parte de su producción destinada al mercado europeo. Por ejemplo, Decathlon ha establecido una base logística en Tánger-Med, ampliada en 2017, que recibe productos de diecisiete países y que está pensada para abastecer las futuras diez tiendas que piensa abrir en África, teniendo en cuenta el futuro potencial demográfico y económico del continente.

Por supuesto, esto también ha sido el resultado de una política centralizada en la Tanger Med Special Agency (TMSA). Se trata de una agencia especial creada en 2002 y ▷

<sup>7</sup> Concretamente, a CMA-GMA y a APM Terminals. Esta última empresa también gestiona una de las dos terminales de Tánger-Med 2; la segunda lo hace Marsa Maroc, que controla grandes puertos de Marruecos.

participada al cien por cien por el Estado, que dispone de prerrogativas de poder público para asegurar la gestión unificada del complejo portuario (Tanger Med Port Authority), de las zonas económicas especiales (Tanger Med Zones) y de los servicios portuarios (Cires Technologies, Tanger Med Engineering y Tanger Med Utilities). Tanto en la construcción de Tánger-Med 1 como en la de Tánger-Med 2, TMSA asumió el 58% de la inversión. De esta manera, Marruecos ha creado un sistema de ventanilla única para las empresas, diseñado para facilitar la ejecución de proyectos, y dispone todavía de una gran reserva de terrenos (casi el doble de los que ya ha utilizado: 16 millones de metros cuadrados contra 30 millones). Y además de eliminar trabas burocráticas, suprime el control de divisa mediante acuerdos especiales y facilita la fiscalidad de las empresas gracias a regímenes ultrasimplificados.

Tánger-Med se ha erigido así en el «núcleo de un gran complejo portuario, logístico, industrial, comercial y turístico», retomando las palabras del discurso pronunciado por Mohamed VI. En la periferia de este núcleo se han construido tres tipos de infraestructuras para articularlo: primero, seis zonas económicas especiales (ZEE); segundo, conexiones ferroviarias y, tercero, instalaciones portuarias<sup>8</sup>.

Las seis ZEE se han erigido en torno a Tánger-Med y a Ceuta. La primera, Tanger Free Zone, de 1999, considerada la mayor plataforma industrial del norte de África —por encima de la Casablanca Finance City, centrada en servicios financieros—, acoge empresas textiles,

automovilísticas, aeroespaciales y agrícolas y se encuentra a cuatro kilómetros del aeropuerto Tanger-Ibn Battuta, el más grande en la región, que sirve a Ceuta y va a ampliarse. La segunda, Logistics MedHub Free Zone, de 2008, ofrece una zona aduanera para el comercio entre Europa y África, especializada en actividades de logística, distribución entre ZEE marroquíes, almacenamiento, ensamblaje, etiquetado y control de calidad. La tercera, Tanger Automotive City, de 2012, se especializa en la industria del automóvil y se sitúa al lado de la Renault Tanger Med Free Zone, fundada en 2008, que administra las plantas de Renault-Nissan y abastece a marcas como Sander, Lodgy o Logan MCV. La cuarta, Commercial Zone of Findeq, de 2012, se creó para el desarrollo del comercio mayorista. La quinta, Tétouan Shore, de 2013, ofrece servicios empresariales subcontratados en materia de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y de procesos empresariales. La sexta, Tétouan Park, tiene por objeto estimular los procesos industriales de la región una vez se ponga plenamente en funcionamiento. Valga señalar que estas ZEE han atraído grandes y medianas empresas al norte de Marruecos, donde han fomentado el sector terciario, la industria, la presencia de mano de obra femenina y los procesos de urbanización, de capitalización empresarial y de privatización de la economía (Bencardino y Esposito, 2020, p. 46). Además, desde 2017 se construye la Mohammed VI Tangier Tech City, una futura ciudad inteligente centrada en la promoción industrial y tecnológica en colaboración con China que podría estar lista en 2027.

Esta evolución ha venido acompañada, en segundo lugar, de nuevas conexiones ferroviarias. Concretamente se trata de nuevas líneas de alta velocidad, tal como prevé el Plan ▷

<sup>8</sup> Existen también otras, como los aeropuertos o las autopistas; p. ej., el puente atirantado Rey Mohamed VI entre Rabat y Sale, el más largo de África, que fue construido por la China Railway Bridge Engineering Group y financiado por la Sociedad Nacional de Autopistas de Marruecos junto con el Banco Europeo de Inversiones (BEI). Este ejemplo permite cuestionar el rol del BEI, pues financia infraestructuras en países competidores, mientras que en Europa y en España existen carencias todavía pendientes de corregir.

Rail Maroc 2040, anunciado en 2015. En 2018, se inauguró el primer segmento de la línea Al-Boraq, la primera de alta velocidad de África, que conecta la ciudad industrial y portuaria de Tánger con Casablanca, el corazón de la economía marroquí, a través de Kenitra y Rabat. Lo hace en apenas dos horas y diez minutos, contra cinco horas anteriormente. Fue el resultado de una empresa conjunta (*joint venture*) entre la SNCF y la ONCF<sup>9</sup> y de la colaboración de Alstom, la multinacional francesa que diseñó y fabricó el Avelia Euroduplex, el modelo de tren que opera en la línea Al-Boraq (Tanchum, 2020).

De cara al futuro, el Plan Rail Maroc 2040 prevé la construcción de 1.500 kilómetros de vías ferroviarias de alta velocidad adicionales. Esto es importante por dos razones. La primera por el carácter prioritario con que se cifra la creación de una línea de alta velocidad que conecte Tánger con Lagouira (La Güera), una localidad situada en el extremo meridional del Sáhara Occidental. Además de recordar el carácter de política de Estado del Plan, esta línea también abriría un corredor comercial desde el Mediterráneo occidental hasta la frontera con Mauritania; es decir, con el África Occidental. Segundo, y relacionado con lo anterior, porque estas líneas vertebran la cadena industrial euroafricana. Por ejemplo, en junio de 2019, el Grupo Stellantis (antes PSA), uno de los grandes grupos de automóviles a nivel global, abrió una planta industrial en Kenitra. Siguió el ejemplo del Grupo Renault, su competidor, que abrió su segunda planta manufacturera en 2012 en Melloussa (Tánger) y actualmente remite cada día seis trenes de vehículos Renault a Tánger-Med para su exportación por vía marítima (Tanchum, 2020).

<sup>9</sup> SNCF: Société Nationale des Chemins de Fer Français.  
ONCF: Office National des Chemins de Fer.

En tercer lugar, las instalaciones portuarias. Así como Marruecos ha desarrollado una estrategia a largo plazo para las conexiones ferroviarias, también lo ha hecho para las portuarias. Se trata de la Estrategia Nacional Portuaria 2030, anunciada en 2012 y dotada de 7.000 millones de dólares, que fija como meta principal convertir Marruecos en un nodo de conectividad para las rutas comerciales entre Europa, África y Oriente Próximo especializando los puertos y creando ZEE contiguas. Al margen de Tánger-Med, la joya de la corona, la estrategia prevé la construcción de Nador West Med, en torno a Melilla, con capacidad para recibir 3,5 millones de TEU y buques portacontenedores ultragrandes (*ultra large container vessels*) que transporten petróleo y productos derivados, así como dos zonas francas: una industrial y otra de servicios empresariales. Las obras comenzaron en 2017 y se prevé que finalicen en 2023. Entretanto, la sociedad marroquí MYA Energy prevé construir con la empresa estatal rusa VEB un complejo petroquímico y una refinería de petróleo para refinar hasta 200.000 barriles al día.

### 3.3. *Propuestas para crear un hub de inversión y logística en el estrecho de Gibraltar*

Tras ver los dos casos espejo anteriores, queda claro que para generar una zona de riqueza en el Campo de Gibraltar y en las ciudades autónomas se debe crear un ecosistema que atraiga inversiones y empleo a la zona. A tal efecto, se debe tener presente una serie de aspectos: los incentivos fiscales inteligentes, que trasciendan la reducción de tipos impositivos y fomenten actividades de alto valor añadido; la mejora de las conexiones ▷

logísticas, en particular las ferroviarias; y los sistemas de reducción de cargas burocráticas, especialmente los de ventanillas únicas.

El planteamiento debe basarse en la creación de un *hub* de inversiones y logística que permita atraer procesos productivos aguas arriba de la cadena de valor, de tal manera que las empresas europeas e internacionales establezcan sus filiales para el mercado africano en esta zona (tanto en el Campo de Gibraltar como en Ceuta y Melilla). Como ya se ha señalado, el nuevo contexto de redefinición de las cadenas de valor a nivel global favorece la diversificación de las fuentes de suministro, la flexibilidad en la respuesta y la reducción de la huella de carbono (cadenas de valor sostenibles); es decir, una mayor proximidad de los procesos productivos (*nearshoring*). Además, la entrada en vigor del AfCFTA también abre oportunidades para aprovechar mejor las rentas de situación al favorecer la integración del mercado africano.

Para ello, se debe articular una política de Estado que aúne la adopción de medidas fiscales y administrativas con la construcción de infraestructuras persiguiendo esta misma visión. Por separado, son proyectos que ya existen o se encuentran en curso de ejecución (p. ej., la ampliación del recinto fiscal de la zona franca de Cádiz a la localidad de Los Barrios). El valor añadido consistiría en plantearlos de forma conjunta, ante un objetivo y unos desafíos comunes, en vez de como elementos separados, al tiempo que se eleva su nivel de ambición (p. ej., ir más allá del recinto fiscal en Los Barrios ampliándolo al conjunto del Campo).

### 3.3.1. Crear una ZEE en el Campo de Gibraltar y Ceuta y Melilla

Crear una ZEE en el Campo de Gibraltar y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla

supone delimitar esta área geográfica y someterla a una regulación distinta de la vigente en el resto del territorio español, para así atraer inversión nacional y extranjera que fomente el crecimiento y la diversificación de la economía regional, aprovechando las rentas de situación del Estrecho. Esto podría lograrse creando una ZEE nueva o bien ampliando la zona franca de Cádiz; en este caso, se aprovecharía una estructura y unas industrias que ya existen.

En cualquier caso, para desarrollar esta nueva regulación conviene tomar como referencia otros modelos de éxito, tal como se ha hecho en el presente artículo; en particular, aquellos que gestionan diferentes nacionalidades y realidades económicas en un territorio próximo, como se observa en el caso del Campo de Gibraltar y de las ciudades autónomas con Gibraltar y el norte de Marruecos. De ahí también que se haya destacado el modelo de ZEE establecido por China en la ciudad de Shenzhen.

Por su parte, en el marco comunitario, se han encontrado experiencias de zonas económicas especiales en Polonia (Katowice y Lodz), Lituania, Letonia e Italia (Decree of the South, de 2018). En relación con los factores determinantes del éxito de estas experiencias en términos de inversión y empleo, diversos estudios (Næss-Schmidt *et al.*, 2020) sobre las zonas económicas especiales polacas concluyen que dicho éxito depende, principalmente, de la disponibilidad de empleo regional y de la estabilidad y predictibilidad en el tiempo de los incentivos fiscales (Næss-Schmidt *et al.*, 2020).

Por tanto, dada la disponibilidad de oferta de trabajo en la zona de la bahía de Algeciras, si se es capaz de crear un régimen de incentivos estable y predecible que ofrezca un terreno de juego equilibrado con las distintas vecindades, se estará dotando a la región de una herramienta de atracción de inversiones y ▷



creación de riqueza. Además, esta estrategia, que tiene una vocación regional al hacer de puente entre Europa y África, podría alinear la regulación y las infraestructuras de la zona con las prioridades recogidas en distintos documentos estratégicos de política exterior hacia el continente africano (como el III Plan África de 2019, la Estrategia de Acción Exterior 2021-2024 o Foco África 2023), creando un modelo colaborativo transfronterizo para el desarrollo conjunto a través de la creación de una zona de prosperidad compartida.

La especial confluencia de vecindades que se da en la región obliga a buscar un enfoque que integre tanto un único modelo económico en el Campo de Gibraltar y las ciudades autónomas como un modelo atractivo y unificado fiscalmente, bajo cuyo paraguas puedan convivir distintas vecindades. Concretamente, se podrían poner en marcha las siguientes medidas de carácter fiscal y administrativo<sup>10</sup>.

#### *En el Campo de Gibraltar:*

- Aplicar bonificaciones en cotizaciones para la formación de empleados y desempleados de larga duración, prestando especial atención al desarrollo de la trazabilidad digital en el sector de la logística y al clúster industrial alrededor del hidrógeno verde.
- Crear un régimen fiscal de deducción de todo gasto I+D o tecnológico del 100% sin necesidad de certificaciones.
- Establecer un sistema de ventanilla única para todas las Administraciones y régimen de declaración responsable.
- Implantar un régimen de creación de empresas en 24 h como proyecto piloto.

<sup>10</sup> La mayoría de estas medidas tienen su origen en conversaciones con Manuel Vicente Rodríguez Díaz, técnico comercial y economista del Estado con experiencia en el Ministerio de Hacienda.

#### *En las ciudades autónomas:*

- Fomentar un sector centrado en los servicios a empresas, al modo de Gibraltar, y en particular de empresas que exportan a África.
- Simplificar la contabilidad y las cargas administrativas para estas empresas.
- Introducir bonificaciones elevadas (idealmente del 100%) en el impuesto sobre sociedades para empresas con sede en estos territorios o con establecimiento permanente en ellos.
- Integrar el puerto de Ceuta en la APBA, para aprovechar las economías de escala y poder gestionar ambas orillas del Estrecho de manera centralizada y unificada.

#### *3.3.2. Conectar el puerto de la bahía de Algeciras con el interior del país y con Europa*

El puerto de la bahía de Algeciras funciona como una plataforma intermodal gracias al Área Logística Bahía de Algeciras, impulsada por la Junta de Andalucía y la APBA. Una vez finalice la construcción del «puerto seco» en la terminal intermodal de San Roque, previsiblemente en 2022, mejorará su conectividad ferroviaria con el puerto al conectarlo con la instalación «ferroportuaria» de Isla Verde Exterior, operativa desde 2012. No obstante, su conexión con el centro y el norte de España necesita ser reforzada para impulsar su desarrollo. Concretamente, debe terminar de conectarse a la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) a través del Corredor Atlántico y el Mediterráneo, de los que constituye el kilómetro cero. Se trata de una prioridad, ya que los destinos y orígenes principales de las mercancías son las terminales de Abroñigal y Coslada (Madrid), ▷

Azuqueca (Guadalajara), Zaragoza y Barcelona (Transporte XXI, 2021, pp. 20-24).

Con respecto a la conexión con Madrid y Zaragoza, conocida en España como el Ramal Central, la prioridad consiste en reformar el tramo Algeciras-Bobadilla-Córdoba mediante varias actuaciones en la infraestructura ferroviaria. Entre ellas, se deben construir once apartaderos para la circulación de trenes de 750 metros de longitud y elevar los gálibos de determinados túneles para que pueda ponerse en funcionamiento la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza. Para llevarlas a cabo, la línea de ancho ibérico Bobadilla-Algeciras requiere de unas inversiones de hasta 350 millones de euros para mejorar y renovar integralmente la plataforma y la superestructura existentes. Sin ellas, la línea seguirá siendo de vía única, sin electrificar, con limitaciones de velocidad por las pendientes y una longitud limitada de los trenes, sin tráfico nocturno, expuesta a inundaciones y cada vez más saturada por el incremento de tráfico previsto gracias al puerto de la bahía de Algeciras (Transporte XXI, 2021, p. 25).

En 2021, que ha sido designado como el Año Europeo del Ferrocarril, se han dado luces y sombras en este caso y en el del Corredor Mediterráneo. La Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 prevé destinar 35 millones de euros a la línea Algeciras-Bobadilla, de lejos, el mayor presupuesto de los últimos años, y financiarla al menos hasta 2025<sup>11</sup>. Como novedad, incorpora epígrafes destinados al Corredor Atlántico y al Mediterráneo. A su vez, en octubre, ADIF, la APBA, Aragón Plataforma Logística y el

operador logístico Rail&Truck Strait Union firmaron un protocolo para poner en marcha la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, que tiene como objetivo permitir el transporte ferroviario de semirremolques a partir de 2024. En cuanto al Corredor Mediterráneo, que pretende conectar los principales puertos de importación y de exportación de España (Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona y Barcelona), cabe referir sombras. A pesar de las inversiones previstas en el Proyecto de PGE, la dificultad propia de implantar el ancho de vía europeo y las trabas burocráticas hacen que finalizar el tramo Almería-Murcia en 2026 ya represente un desafío (Romero, 2021). Llegar hasta Algeciras llevará varios años más.

Por último, cabe recordar que la UE no solo apoya estas reformas, sino que también las impulsa. Dado que la competencia sobre construcción de infraestructuras de transportes corresponde a los Estados miembros, la integración de las TEN-T se promueve mediante la financiación de proyectos con fondos europeos a los que se podría recurrir, como el mecanismo Conectar Europa, el FEDER o el Fondo de Cohesión, y mediante la regulación de normas comunes sobre seguridad e interoperabilidad (p. ej., el ancho de vía europeo o la creación en 2006 del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario —ERTMS—). Además, estas reformas son prioritarias para lograr la transición ecológica. Así, con arreglo al Plan Verde Europeo, se han establecido como objetivos duplicar el tráfico de trenes de mercancías en 2050 y privilegiar el transporte por ferrocarril y vías navegables interiores para que canalicen una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías que actualmente se realiza por carretera. ▷

<sup>11</sup> La Ley 22/2021 de PGE para 2022 prevé una inversión total de 173 millones de euros entre 2013 y 2025: 10.199.000 en 2021, 34.934.000 en 2022, 8.555.000 en 2023, 9.870.000 en 2024 y 5.100.000 en 2025.

### 3.3.3. *Aprovechar los fondos Next Generation EU (NGEU) para transformar la refinería de Cepsa en Algeciras*

La refinería de Cepsa en la bahía de Algeciras se ha convertido en la principal empresa de exportación de productos derivados del petróleo a Marruecos desde que se estableció en 1967; sobre todo desde 2015, cuando cerró la Sociedad Anónima Marroquí de Industria de Refinado (SAMIR), la gran refinería de Marruecos. Hoy, Cepsa plantea convertir su refinería en un modelo de sostenibilidad mediante la inversión en hidrógeno verde y biocombustibles, entre otros, y que este proyecto reciba financiación de los fondos Next Generation EU (NGEU). Junto con una ZEE y una mejor conexión ferroviaria, este proyecto podría coadyuvar desde el plano energético en la transformación del Estrecho en un *hub* de inversiones y logística, puesto que retroalimentaría la cadena de valor norte-sur y mejoraría la posición de España en la vertiente este-oeste en el Estrecho.

No se trata de un proyecto aislado en lo referente al hidrógeno verde en la región. En julio de este año, Energías de Portugal (EDP) declaró querer transformar la antigua central térmica de Los Barrios en un centro de producción de hidrógeno. Nasser Kamel, el secretario general de la Unión por el Mediterráneo, ha recalcado el potencial del sur del Mediterráneo para producir hasta «cien veces las necesidades de Europa en términos de energía [...] directa o también en hidrógeno verde» (Alamillos, 2021). En la bahía de Algeciras, Fistera Energy, Enagás y White Summit Capital quieren poner en marcha una planta de producción de hidrógeno verde de hasta 237 MW. Esta instalación, así como los planes de EDP y de Cepsa, tienen por objeto abastecer de hidrógeno verde a la

industria local, que incluye grandes consumidores de hidrógeno y gas natural. Sirven también como combustibles limpios, de modo que podrían contribuir a posicionar Algeciras como un puerto central del abastecimiento verde de los buques portacontenedores (Transporte XXI, 2021, p. 27).

Recientemente, en noviembre, Cepsa ha suscrito una alianza con Endesa para que esta le suministre hidrógeno verde en la refinería de Algeciras y en la petroquímica de Huelva y sustituir así el gas natural, siempre y cuando el proyecto cuente con financiación de los fondos europeos para su desarrollo. El acuerdo se anuncia en un contexto en que Cepsa cambia de consejero delegado, Endesa busca captar hasta 2.955 millones de euros de los fondos europeos para promover el hidrógeno verde, y Algeciras —y Andalucía— podría convertirse en un referente español y europeo en el desarrollo de esta tecnología.

## 4. Conclusión

El estrecho de Gibraltar constituye un espacio geoestratégico que resulta esencial para las relaciones comerciales a nivel internacional. Dado el número de buques y de contenedores que lo atraviesan cada año, en esta zona se generan rentas de situación que pueden ser aprovechadas para el desarrollo económico de la bahía de Algeciras y de Ceuta y Melilla mediante la atracción de inversiones y la potenciación de su capacidad logística, siempre y cuando se mejoren las infraestructuras, se reduzcan las trabas burocráticas y se establezcan zonas francas para las empresas europeas y africanas, tal como lo lleva haciendo Marruecos desde 2002 en el complejo portuario, comercial y logístico de Tánger-Med. El ▷

potencial económico de la colonia de Gibraltar también puede ser aprovechado, como lo demuestra la evolución de Shenzhen desde que se creó una ZEE en 1980 junto a su vecina Hong-Kong.

En la actualidad, la transformación del Estrecho en un *hub* de inversiones y logística tendría además cabida en el propósito de la Unión Europea de promover la autonomía estratégica abierta, que tiene por objeto adaptarse y, a la vez, dar forma al nuevo orden económico internacional mediante el desarrollo de relaciones bilaterales mutuamente beneficiosas. Esto se ha traducido, entre otras cosas, en una revisión de la política comercial comunitaria que pretende reforzar las relaciones comerciales y de inversión con la Vecindad Sur y el África subsahariana. Estos países no solo ofrecen mercados emergentes de consumo, sino que son, cada vez más, una alternativa de producción para la cadena de valor europea.

Precisamente, en este contexto de reflexión geoestratégica en que está inmersa la Unión, el acortamiento y la regionalización de las cadenas de valor aparecen como las vías preferidas para lograr dicha autonomía estratégica abierta. El fomento de cadenas de suministro regionales o de proximidad puede reforzar las mayores demandas actuales de seguridad, supervisión, flexibilidad y lucha contra el cambio climático sin poner en riesgo la eficiencia y el coste.

Este nuevo telón de fondo ofrece a España una oportunidad única para repensar las relaciones tanto con la Vecindad Sur como con el conjunto del continente africano. Por ello, la apuesta por desarrollar un *hub* logístico y de inversiones en el Estrecho que fortalezca la cadena de valor con ambas regiones vecinas permitiría reforzar el atractivo de la zona como plataforma intermodal y, al mismo tiempo, apuntalar la posición de

España en el nuevo marco comunitario, de carácter más geopolítico.

Por lo tanto, la articulación de una política de Estado para transformar el Estrecho en un *hub* de inversiones y logística encuentra en la coyuntura actual un momento adecuado. Se han expuesto varias de las razones por las que esto es así: se aprovecharían las rentas de situación propias del Estrecho, daría una solución de futuro a unos territorios necesitados de un nuevo modelo para su desarrollo económico y social y aprovecharía un contexto propicio de redefinición de las cadenas de valor para ampliar la presencia comercial de España y de Europa en la Vecindad Sur y en el conjunto del continente africano. Se concilia, asimismo, con otros objetivos perseguidos por la política exterior y comercial española, tales como favorecer la integración económica de África y acelerar la transición ecológica (al incrementar la cuota de transporte ferroviario de las mercancías con origen o destino en Marruecos que actualmente van por carretera y contar con una menor huella de carbono en las cadenas de suministro).

Fundamentalmente, la creación de una zona económica especial podría revertir una situación adversa en términos económicos para el Campo de Gibraltar y las ciudades autónomas al atraer inversiones y empleo de calidad. No se trata de una iniciativa novedosa en el plano internacional o incluso regional, como hemos observado en los casos espejo de Shenzhen y Tánger-Med. Pero, para que esta tenga éxito, es necesario contar con un impulso inversor apoyado en los fondos comunitarios (Next Generation EU) para mejorar las infraestructuras físicas y digitales y desarrollar clústeres logísticos e industriales alrededor del puerto de la bahía de Algeciras y de la refinería de San Roque (*hub* de hidrógeno verde). ▷

Las zonas económicas especiales y sus zonas francas constituyen espacios idóneos para recibir inversiones, transformar mercancías y luego exportarlas, especialmente si cuentan con infraestructuras adecuadas para la logística y su gestión. Y en este punto, el Puerto Bahía de Algeciras debe convertirse en una gran plataforma digitalizada de gestión logística en el sur de Europa, contribuyendo así al posicionamiento de España como puerta de entrada al Mediterráneo para la recepción y reexpedición de los flujos de mercancías procedentes de todos los continentes.

Esta gran plataforma logística digitalizada iría en línea con las tendencias actuales y futuras de las cadenas de valor. Así, la gestión de la cadena de suministro está pasando de centrarse en la reducción de costes a incorporar la diferenciación en el servicio como elemento de mejora. Las empresas ya no piensan en las cadenas de suministro como series lineales de insumos y flujos, sino que comienzan a desarrollar redes interconectadas, digitalizadas y predictivas que sitúan al cliente en el centro, orientando su estrategia básicamente sobre dos ejes: la digitalización y el desarrollo de «microcadenas de suministro» (Cristeto, 2021). Estos esquemas operativos de logística ágiles exigen, cada vez más, una producción más cercana al punto de compra y una trazabilidad digital para gestionar la operativa *just in time* de la cadena de valor con garantías suficientes de seguridad y supervisión. La plataforma logística digitalizada del Estrecho estaría, por tanto, muy bien situada para cubrir las nuevas demandas de la cadena de valor, reforzando así el aprovechamiento de las rentas de situación al hacer coincidir las tendencias del comercio internacional con el posicionamiento geo-económico del *hub* de inversiones y logística.

## Bibliografía

- African Continental Free Trade Area Secretariat. <https://afcfta.au.int/en>
- Alamillos, A. (28 de noviembre de 2021). Entrevista a Nasser Kamel. *El Confidencial*. [https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-11-28/entrevista-nasser-kamel-union-por-el-mediterraneo\\_3328717/](https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-11-28/entrevista-nasser-kamel-union-por-el-mediterraneo_3328717/)
- Bencardino, M., & Esposito, V. (2020). Tanger MED SEZs: A Logistic and Industrial Hub in the Western Mediterranean. In O. Gervasi et al. (Eds.), *Computational Science and its Applications – ICCSA 2020. Lecture Notes in Computer Science*, 12255, (p. 46). Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-58820-5\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-030-58820-5_4)
- Berglöf, E. (2020, January 2). The decline of global value chains. *Project Syndicate*. <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-trump-global-value-chains-by-erik-berglöf-2020-01?barrier=accesspaylog>
- Berrada, M. (28 juin 2019). Transport maritime: avec Tanger Med 2, le Maroc renforce son leadership en Afrique. *Jeune Afrique*. <https://www.jeuneafrique.com/794818/economie/transport-maritime-avec-tanger-med-2-le-maroc-renforce-son-leadership-en-afrique/>
- Bown, C. P. (2021). *US-China Trade War Tariffs: An Up-to-Date Chart*. Peterson Institute for International Economics. <https://www.piie.com/research/piie-charts/us-china-trade-war-tariffs-date-chart>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2010). *Nuevos retos y acontecimientos recientes que afectan al transporte y la facilitación del comercio*. Junta de Comercio y Desarrollo. TD/B/C.I/MEM.1/8. [https://unctad.org/es/system/files/official-document/cimem1d8\\_sp.pdf](https://unctad.org/es/system/files/official-document/cimem1d8_sp.pdf)
- Consejo de Empresarios Iberoamericano, Secretaría General Iberoamericana y Federación Iberoamericana de Jóvenes Empresarios. (2020). *La regionalización de las cadenas globales de valor de bienes y servicios*. <https://www.segib.org/wp-content/uploads/Informe-La-regionalizacion-> ▷

de-las-cadenas-globales-de-valor-de-bienes-y-servicios\_compressed.pdf

- Coronado Guerrero, D., Cerbán Jiménez, M. M. y Acosta Seró, M. (7 de julio de 2017). *Investigadores de la UCA realizan la evaluación del impacto económico del Puerto Bahía de Algeciras*. Universidad de Cádiz. <https://www.uca.es/noticia/investigadores-de-la-uca-realizan-la-evaluacion-del-impacto-economico-del-puerto-bahia-de-algeciras/>
- Cristeto, B. (2021). *La cadena de suministro en el punto de mira*. KPMG Tendencias. <https://www.tendencias.kpmg.es/2021/10/cadena-suministro-punto-de-mira/>
- Decreto-Ley 10/1959, de 21 de julio, de ordenación económica. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 174, de 22 de julio de 1959, pp. 10005 a 10007. <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1959/174/A10005-10007.pdf>
- Descamps, A. (14 Janvier 2022). *Tanger Med franchit la barre des 7 MEVP*. *Le Journal de la Marine Marchande*. <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/portuaire/tanger-med-franchit-la-barre-des-7-mevp>
- El puerto canaliza el 50% de tráfico Marruecos-España. (4 de abril de 2009). *Diario Sur*. <https://www.diariosur.es/20090404/campo-gibraltar/puerto-canaliza-traffic-marruecos-20090404.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.bing.com%2F>
- El Puerto de Algeciras, clasificado como el más eficiente de Europa. (29 de julio de 2021). *Algeciras al minuto*. <https://www.algecirasalminuto.com/articulo/bahia-de-algeciras/puerto-algeciras-clasificado-como-mas-eficiente-europa/20210729223526163775.html>
- European Commission. (n.d.). *Global Gateway*. [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway\\_es](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_es)
- European Commission. (2021a). *Countries and regions. Morocco*. [https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/morocco/#:~:text=The%20EU%20and%20Morocco%20also,into%20force%20in%20October%202012.&text=Negotiations%20for%20a%20Deep%20and,\(DCFTA\)%20started%20in%202013](https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/morocco/#:~:text=The%20EU%20and%20Morocco%20also,into%20force%20in%20October%202012.&text=Negotiations%20for%20a%20Deep%20and,(DCFTA)%20started%20in%202013)
- European Commission. (2021b). *Trade Policy Review. An open, sustainable and assertive trade policy*. [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2021/april/tradoc\\_159541.0270\\_EN\\_05.pdf](https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2021/april/tradoc_159541.0270_EN_05.pdf)
- European Commission. (2021, December 1). *Global Gateway: up to €300 billion for the European Union's strategy to boost sustainable links around the world*. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_21\\_6433](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6433)
- European Commission. (2022, February 21). *EU – Africa Summit announces investments in digital connectivity*. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/news/eu-africa-summit-announces-investments-digital-connectivity>
- Foncubierta Rodríguez, M. J. (2010). Origen de la gran industria en la comarca del Campo de Gibraltar. *Historia Actual on Line*, (22), 45-56.
- Groupe Tanger Med | Agence spéciale Tanger Med. (2022). <https://www.tangermed.ma/es/>
- Hoffmann, J., & Hoffmann, J. (2020, August 10). *Ports in the global liner shipping network: Understanding their position, connectivity, and changes over time*. UNCTAD. <https://unctad.org/es/node/3091>
- ICEX España Exportación e Inversiones. (2022). *Estadísticas de comercio exterior*. <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estadisticas/index.html>
- Jiménez, J. (25 de octubre de 2021). Inditex resiste la presión de los cuellos de botella que dejan tiritando al sector. *Finanzas.com*. <https://www.finanzas.com/ibex-35/inditex-resiste-la-presion-por-los-cuellos-de-botella-que-dejan-tiritando-al-sector.html>
- Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 312, de 29 de diciembre de 2021, pp. 165114 a 165875. <https://www.boe.es/eli/es/l/2021/12/28/22> ▷

- Montes, L. (6 de julio de 2020). De los bajos precios de Asia a la flexibilidad de Marruecos, ¿dónde fabrican Zara, Primark, H&M y Cortefiel sus prendas de ropa? *Business Insider*. <https://www.businessinsider.es/donde-fabrican-marcas-moda-zara-primark-hm-cortefiel-664631>
- Moreno García-Cano, L. Ó. y Fernández de Bobadilla Fernández, A. (2019). El futuro de la relación España-Marruecos: hacia una cadena de valor euromediterránea. *Boletín Económico de ICE*, (3115). <http://www.revistasice.com/index.php/BICE/article/view/6903/6924>
- Moreno García-Cano, L. Ó. y Fernández de Bobadilla Fernández, A. (2020). Retos y oportunidades de la cadena de valor europea ante el nuevo orden económico internacional. *Revista de Economía ICE*, (913). <http://www.revistasice.com/index.php/ICE/article/view/6996/6996>
- Murphy, T., & Tanchum, M. (2021, September 29). *The EU's Global Gateway and a new foundation for partnerships in Africa*. European Council on Foreign Relations (ECFR). <https://ecfr.eu/article/the-eus-global-gateway-and-a-new-foundation-for-partnerships-in-africa/>
- Myers, J. (2021, March 25). *The Suez Canal in numbers*. World Economic Forum. <https://www.weforum.org/agenda/2021/03/the-suez-canal-in-numbers/>
- Næss-Schmidt, S., Dahlberg, E., Hansen, M. M., & Ehmann, H. (2020). *European Special Economic Zones*. Copenhagen Economics. ESPON EGTC. <https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/Policy%20Brief%20SEZ%20corr%2003-12.pdf>
- Nicita, A. (2019). Trade and trade diversion effects of United States tariffs on China. *UNCTAD Research Paper*, (37). <https://unctad.org/webflyer/trade-and-trade-diversion-effects-united-states-tariffs-china>
- Palau, J. C. (2 de febrero de 2022). El tráfico de contenedores de los puertos españoles alcanza su máximo histórico en 2021. *El Mercantil*. <https://elmercantil.com/2022/02/02/el-trafico-de-contenedores-de-los-puertos-espanoles-alcanza-su-maximo-historico-en-2021/>
- Pernas Ramírez, F. (2018). El Área de la Gran Bahía: Motor de China en la era del tecno-nacionalismo. *Cuadernos de la Escuela Diplomática*, (66), 30-34.
- Pompeo, M. R. (2020, August 17). *The United States Further Restricts Huawei Access to U.S. Technology*. U.S. Department of State. <https://2017-2021.state.gov/the-united-states-further-restricts-huawei-access-to-u-s-technology/index.html>
- Prades, E. y Villanueva, P. (2017). España en las cadenas globales de valor. *Boletín Económico 3/2017*. Banco de España. <https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/InformesBoletinesRevistas/ArticulosAnaliticos/2017/T3/fich/beaa1703-art20.pdf>
- Puerto de Algeciras. (2021). *Estadísticas*. <https://www.apba.es/estadisticas>
- Puerto de Algeciras. (20 de octubre de 2021). *Las autopistas marítimas y ferroviarias: flexibilidad y sostenibilidad*. [http://www.shortsea.es/images/pdf/jornadasseminarios/BCN.21/4.-Juan-Jos-Aguilar.-SPC-Spain\\_Barcelona211021-AP-de-Algeciras.PDF](http://www.shortsea.es/images/pdf/jornadasseminarios/BCN.21/4.-Juan-Jos-Aguilar.-SPC-Spain_Barcelona211021-AP-de-Algeciras.PDF)
- Romero, V. (29 de noviembre de 2021). Corredor mediterráneo y puerto de Valencia piden paso en los fondos UE: «No van a fallar». *El Confidencial*. [https://www.elconfidencial.com/espana/comunidad-valenciana/2021-11-29/infraestructuras-corredor-puerto-valencia-fondos-bra\\_3331333/](https://www.elconfidencial.com/espana/comunidad-valenciana/2021-11-29/infraestructuras-corredor-puerto-valencia-fondos-bra_3331333/)
- Sbyh Rehab, B. (2020). *El proyecto Tánger Med: ¿Instrumento de desarrollo Territorial?* [Trabajo Fin de Máster, Universidad de Jaen]. <https://tau-ja.ujaen.es/bitstream/10953.1/13687/1/TFM%20Rehab%202020%20FINAL%2001.pdf>
- Shipping Business Consultants. (2021). *FIT for 55. Evaluación de impacto sobre el puerto de Algeciras*. Shipping Business Consultants, p. 7.
- Tanchum, M. (2020). Morocco's Africa-to-Europe Commercial Corridor: Gatekeeper of an emerging trans-regional strategic architecture. ▷

*Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik (AIES) Fokus*, 8. <https://www.aies.at/download/2020/AIES-Fokus-2020-08.pdf>

Tánger-Med en números. <https://www.tangermed.ma/es/tanger-med-en-bref-2/>

Tanger-Med Special Authority. (2021). *Tanger Med*. <https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2019/09/livret-corpo-Francais-2021-WEB.pdf>

Torremocha, A. (20 de noviembre de 2017). El Puerto y los planes de desarrollo del Campo de Gibraltar (1965-1977). *EuropaSur*. [https://www.europasur.es/algeciras/Puerto-planes-desarrollo-Campo-Gibraltar\\_0\\_1192680784.html](https://www.europasur.es/algeciras/Puerto-planes-desarrollo-Campo-Gibraltar_0_1192680784.html)

Transporte XXI. (Octubre 2021). El puerto de Algeciras. *Transporte XXI*, 1-36.

United Nations Conference on Trade and Development. (2021). *Port liner shipping connectivity index, quarterly*. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=170026>

Velarde Fuertes, J. (2009). *Ante la tercera encrucijada de la historia económica española*. Universidad CEU San Pablo. <https://repositorioinstitucional.ceu.es/bitstream/10637/3371/1/Lecci%c3%b3n%20Magistral%20Inaug%20%20Curso%2009-10%20USP%20%282%29.pdf>