

# **El transporte de mercancías por carretera entre España y el Magreb**

**Pablo Pérez de Villar Cruz**

Jefe de Planeamiento, Proyectos y Obras, Ministerio de Fomento. España

**José Manuel Vassallo Magro**

Profesor Titular, Departamento de Ingeniería Civil: Transportes, Universidad Politécnica de Madrid, España

## **RESUMEN**

El transporte por carretera entre España y Marruecos es el de mayor importancia de nuestro país hacia el exterior de la Unión Europea. Aún así, el volumen de mercancías y pasajeros a través del Estrecho dista mucho de alcanzar al que cruza los Pirineos. A pesar de la proximidad, Marruecos es un país muy distinto al nuestro cultural, social y administrativamente, lo que supone una barrera para las relaciones comerciales. Además, la precariedad de sus infraestructuras limita la capacidad del transporte de mercancías. A pesar de eso, la diferencia de renta entre Marruecos y Europa hace que sus economías sean en cierta medida complementarias. Por esta razón, las relaciones comerciales y de transporte con Marruecos presentan un enorme potencial. En este artículo se analizan los flujos comerciales con Marruecos, sus infraestructuras y la situación del sector empresarial español del transporte que cruza habitualmente el Estrecho.

## **1. CONTEXTO SOCIAL, POLÍTICO Y ECONÓMICO DE MARRUECOS**

La población de Marruecos en 2005 ascendía a 31,5 millones de habitantes. Una cifra relativamente baja teniendo en cuenta su superficie, 447.000 km<sup>2</sup> (sin contar con los terrenos saharianos), lo que hace que la densidad de población (70 hab/km<sup>2</sup>) esté muy por debajo de la media europea. A pesar de esto, la población aumenta al ritmo del 1,5% anual, que es un crecimiento muy superior al que se presenta de media en los países de la Unión Europea. Es más, según previsiones de la Organización para las Naciones Unidas (ONU), en torno al año 2030, podría haber tantos marroquíes como españoles. Además, puede decirse que la población de Marruecos es relativamente joven con respecto a la española, como lo demuestra el hecho de que su edad mediana (aquella que divide la población en dos partes de igual tamaño) sea de 24,2 años, mientras que en España llega a los 38,6 años. El porcentaje de población rural ronda el 40%, cuando en países europeos se encuentra alrededor del 25%. Sin embargo, se está observando un acelerado proceso de concentración de la población en las ciudades; proceso que marcará fuertemente el desarrollo de Marruecos en los próximos años.

Desde el punto de vista social, Marruecos presenta muchas características propias de países no plenamente desarrollados. Por ejemplo, la esperanza de vida se sitúa diez años por debajo de la

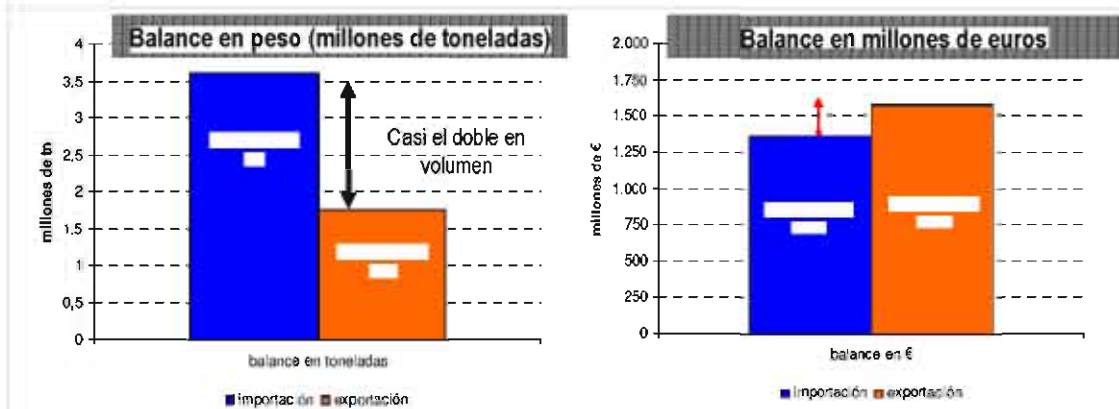
española y la mortalidad infantil se encuentra en los mismos índices que presentaba España en la década de los 60. Además, existe una elevada tasa de analfabetismo: 36,7% entre los hombres y 61,7% entre las mujeres. Este último dato pone de manifiesto otro aspecto que lastra el desarrollo de Marruecos: la discriminación de la mujer en el plano educativo; discriminación que también se da en el plano laboral.

En cuanto al sistema político y administrativo, Marruecos se rige por una monarquía parlamentaria, habiendo, al menos de forma teórica, división de poderes. En contraposición, tanto la administración pública como la justicia se encuentran excesivamente centralizadas, a lo que hay que sumarle la influencia que ejerce la Casa Real a muchos niveles de decisión. Según Amira (2004), en la sociedad marroquí existe una notable división social entre el ciudadano medio y el denominado majzén, que es el colectivo próximo a la Casa Real. El majzén es considerado la élite política y administrativa y constituye la estructura de poder.

El PIB de Marruecos es alrededor de un octavo del de España, sin que su tendencia sea creciente de una forma estable. Además los indicadores más representativos no anuncian una rápida mejora en el plano económico, aunque tampoco demuestran lo contrario. Por un lado, la tasa de inflación está ciertamente controlada, e incluso se sitúa por debajo de la española. Sin embargo, existe un elevado déficit público, de alrededor del 7,5% y una excesiva tasa de paro, que alcanzó el 11% en 2005. Por el contrario, la economía marroquí presenta otras características que incentivan la inversión extranjera; la más destacada es el bajo coste de la mano de obra. Además, la estructura productiva de Marruecos es predominantemente agraria y está poco tecnificada, lo que hace que la economía marroquí y la europea sean complementarias. Por otro lado, el Gobierno de Marruecos está impulsando profundas reformas estructurales en busca de una mayor competitividad de su economía, yendo hacia una mayor liberalización de los mercados. Del mismo modo, en los últimos años, se han firmado acuerdos internacionales para fomentar su comercio exterior; por ejemplo, cabe citar el acuerdo firmado con la U.E. para la reducción de aranceles en las exportaciones, en vigor desde 2000.

## **2. DEMANDA DE TRANSPORTE**

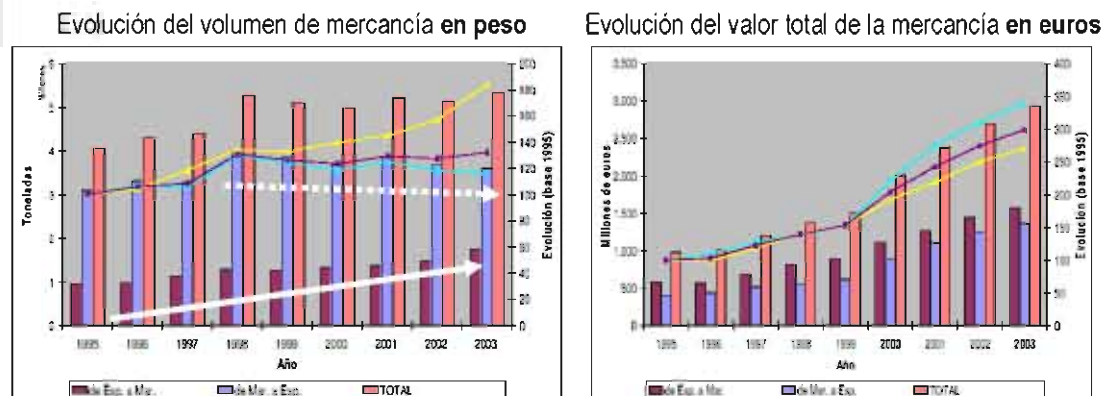
En el año 2005 se transportaron entre España y Marruecos un total de 5,4 millones de toneladas con un valor próximo a los 3 millones de euros. Si se analiza el balance entre importaciones y exportaciones se observa que el saldo es diferente en peso que en valor. Concretamente, el balance en peso está notablemente descompensado a favor de las mercancías importadas (flujo desde Marruecos a España), que ascendieron a 3,6 millones de toneladas en 2005, mientras que las mercancías exportadas (flujo desde España a Marruecos) no llegaron a los 2 millones. Por el contrario, el balance en euros es positivo para España, ya que el valor de las importaciones fue de 1.370 millones de euros, cuando las exportaciones ascendieron a 1.570 millones de euros. Este análisis puede observarse de forma gráfica en la figura 1.



**Fig. 1 – Balance comercial entre España y Marruecos**

Con el conjunto de la Unión Europea, Marruecos comercializó en 2005 18,5 millones de toneladas, con un valor de 15.100 millones de euros. Además, el balance entre importaciones y exportaciones presenta los mismos signos que para el caso de España: menor exportación en peso, pero mayor exportación en valor. Por países, Francia es el que más comercializa con Marruecos en valor (tanto importaciones como exportaciones) y el que más exporta en peso. Por su parte, España es el que más mercancía importa en peso. Entre ambos, aglutinan dos tercios del total de las toneladas transportadas entre la Unión Europea y Marruecos. En orden de volumen comercializado con Marruecos, los países que siguen, aunque de lejos, son Polonia, Bélgica e Italia en peso, e Italia, Reino Unido y Alemania en valor.

La figura 2 muestra las importaciones y las exportaciones entre España y Marruecos durante el período comprendido entre 1995 y 2003. Puede observarse cómo la tendencia es notablemente distinta si lo que se analiza es el volumen en peso o en valor. En peso, las exportaciones presentan una ligera tendencia positiva, mientras que las importaciones incluso se encuentran en recesión. Por el contrario, en valor, tanto las importaciones como las exportaciones han crecido considerablemente, llegando a triplicarse en el período considerado. De este análisis se deduce una conclusión importante: España y Marruecos intercambian productos cada vez de mayor valor añadido.



**Fig. 2 – Importaciones y exportaciones de mercancías entre España y Marruecos en peso**

### **y en valor entre 1995 y 2003**

Analizando el transporte por tipología de productos, se comprueba que las importaciones abarcan una variedad muy acotada, mientras que las exportaciones presentan una amplia gama. En concreto, más del 90% en peso de las importaciones corresponde a productos minerales, fosfatos principalmente. A pesar de esto, en valor, la importación de productos minerales se ve superada por el comercio de textil elaborado, frutas y hortalizas. Esto es consecuencia del bajo valor añadido de las mercancías transportadas a granel. Por su parte, las exportaciones están mucho más repartidas, destacando los productos semielaborados y la maquinaria. Estas tipologías en las exportaciones e importaciones ponen de manifiesto la complementariedad entre las economías española y marroquí ya que, en síntesis, España importa mercancías en las que la mano de obra es determinante, mientras que exporta productos en los que el factor determinante es la tecnología.

En el reparto modal de transporte entre España y Marruecos a través de los puertos españoles se observa una preponderancia del transporte a granel para las importaciones (74%), siendo su cuota para exportaciones del 36%. Por su parte, el transporte en contenedor, aunque sólo representa el 10% de las importaciones, es el modo predominante para las exportaciones, llegando al 47%. Por último, el transporte ro-ro es utilizado porcentualmente por igual en importaciones y en exportaciones: en torno al 17%.

### **3. OFERTA DE TRANSPORTE**

La situación de las infraestructuras en Marruecos debe entenderse desde una perspectiva histórica. Marruecos no deja de ser un Estado de “reciente creación” en el que todavía es patente la influencia de los protectorados español y francés, especialmente este último, bajo los cuales estuvo gobernado el país hasta 1956. Esta condición permitió adoptar avanzados criterios constructivos de gestión que hasta la fecha eran utilizados en Francia, referencia de país industrializado. Sin embargo, como en cualquier colonia, gran parte de los recursos necesarios para emprender planes a largo plazo se encontraban supeditados a su condición de país dependiente. Este hecho es una de las causas imputables al retraso que sufre Marruecos en materia de infraestructuras aunque, como se desprende del análisis realizado, la gestión ineficiente o la falta de criterios económicos son razones que explican de forma más consistente el lento avance de Marruecos.

En los 3.500km de costas marroquíes se hallan 27 puertos: 11 puertos de mercancía general, 11 de tráfico local (fundamentalmente pesqueros) y 5 puertos deportivos. En cuanto a infraestructuras, los tres puertos más relevantes de Marruecos son: Casablanca, Agadir y Nador, siendo Casablanca el puerto de referencia de toda la costa marroquí, con un equipamiento mucho más desarrollado que en el resto y similar al de los principales puertos españoles. Por otro lado, en 2007 se puso en servicio el nuevo puerto denominado Tánger-Mediterráneo, frente a las costas de Tarifa, que pretende competir con el puerto de Algeciras

por la captación de las rutas mundiales de transporte marítimo.

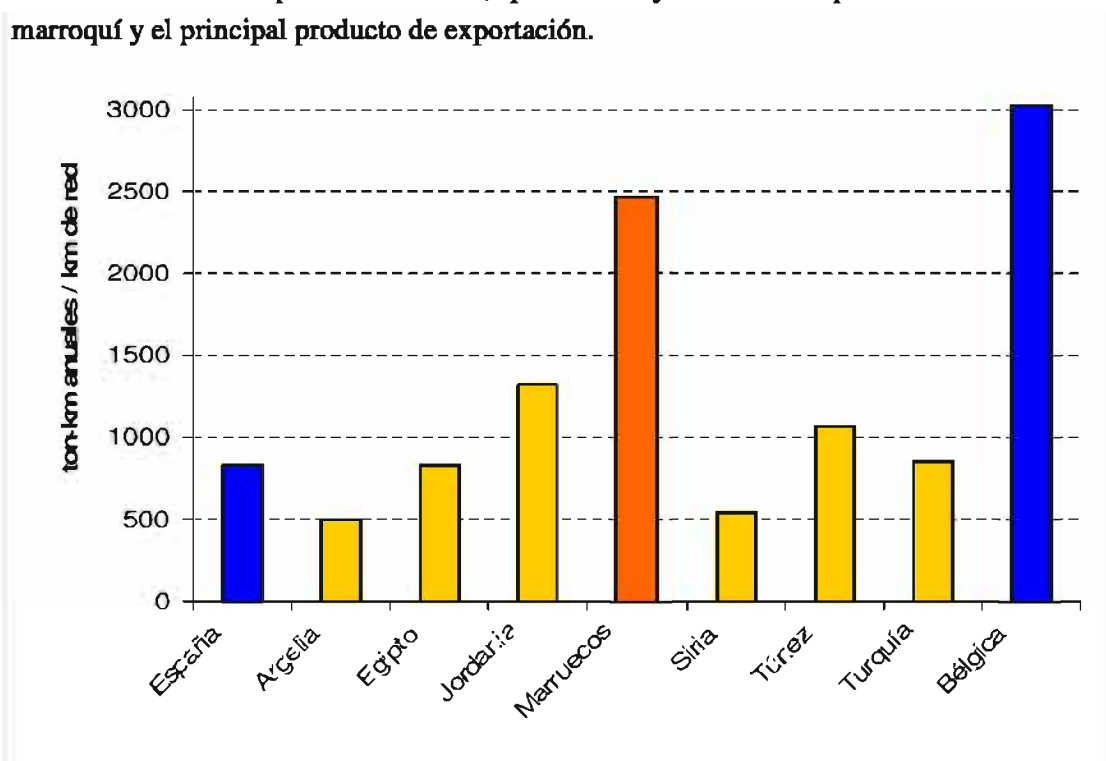
La gestión de los puertos marroquíes está fuertemente centralizada, corriendo a cargo de ODEP, entidad pública dependiente del gobierno central. La ODEP, además de llevar la dirección estratégica de todos los puertos, explota directamente servicios, como la estiba y desestiba o el avituallamiento de los buques. Otros servicios esenciales para los puertos también son prestados por empresas estatales, por ejemplo, el dragado de las bocanas de acceso. Este fuerte intervencionismo estatal en la gestión de los puertos no favorece la eficiencia del sistema portuario marroquí. Entre otras cosas no permite regir los puertos con criterios comerciales y no hay incentivos por mejorar la calidad en los servicios prestados. A pesar de todo esto, parece que el Gobierno de Marruecos está decidido a liberalizar gran parte de la actividad relacionada con el sistema portuario. Por ejemplo, en Julio de 2005 se aprobó una reforma legislativa con el fin de separar las dos funciones principales de la ODEP (regulación del dominio público y explotación de los servicios). Como máximo exponente de esta política, se encuentra el nuevo puerto Tangiers-Med, en el que se ha adoptado un sistema de gestión "land-lord".

La red viaria de Marruecos está constituida por 57.200 km de carreteras, de las cuales, únicamente el 30% (35.000 km) están asfaltadas. Además, las características de la mayor parte de la red son bastante deficientes comparadas con los estándares de calidad de las carreteras europeas. En cuanto a vías de alta capacidad, su longitud también es reducida (550km), y no llegan a mallar el territorio. Sin embargo, las características de éstas sí se corresponden con las de las autopistas de cualquier país desarrollado. La explotación de las autopistas de peaje corresponde a la sociedad estatal ADM. Cabe señalar que el gobierno marroquí ha planificado la construcción de 850km de autopistas para 2010, con lo que se llegaría a 1.400km. También están previstas grandes inversiones en la fachada mediterránea (Tánger-Tetouan-Nador-Argelia); concretamente la construcción de 300km de nuevas carreteras y el acondicionamiento de otros 200km.

Hay que destacar el hecho de que, a diferencia de España, la financiación de las carreteras en Marruecos no se rige únicamente por el principio de caja única, sino que la mayor parte de los fondos provienen de una partida extrapresupuestaria denominada FSR (Fonds Spécial Routier). El FSR, se nutre de impuestos específicos sobre el transporte por carretera, con lo que el coste de conservación de la red recae en gran medida sobre los usuarios, y no sobre los contribuyentes

La longitud de líneas ferroviarias de Marruecos asciende a 1.907km, de las cuales el 80% son de vía única. De esta forma, la dotación de infraestructura ferroviaria es baja tanto en superficie (4,2 km por cada 1000 km<sup>2</sup>) como en población (0,6 km por cada 10.000 hab), presentando los peores ratios de todos los países de su entorno. Además, la red no llega a configurar una estructura mallada, sino que apenas contornean el país. En cualquier caso, a

pesar de esta deficiente dotación, las existentes sí se adecúan a los estándares de calidad recomendados por la UIC. Otro aspecto positivo del transporte ferroviario de Marruecos se encuentra en la elevada utilización de la infraestructura puesta en servicio. De hecho, el tráfico ferroviario en este país llega a los 13,5 millones de viajeros anuales y cerca de 27,5 millones de toneladas al año, que son cifras nada desdeñables. Es más, si se analiza el ratio veh•km anuales / km de red, puede observarse que Marruecos no sólo presenta una utilización mucho mayor de su red ferroviaria que el resto de países del Magreb, sino que el tráfico por unidad de red es incluso mayor que el de España, tal y como muestra la figura 3. Desde este punto de vista, la red ferroviaria marroquí está mejor dimensionada y aprovechada que la española. La explicación de esta elevada utilización se encuentra en el papel tan importante que tiene el ferrocarril en el transporte de fosfatos, que constituye uno de los pilares de la economía marroquí y el principal producto de exportación.



**Fig. 3 – Comparación entre el grado de utilización de la red ferroviarias en Marruecos y otros países de su entorno**

Desde 2004, la gestión de los ferrocarriles corre a cargo de la SMCF (antigua ONCF), que es una sociedad anónima de capital público que se autofinancia con la explotación de los servicios. La SMCF ejerce la administración de la infraestructura y también presta servicios ferroviarios. Sin embargo, al hilo de la reforma llevada a cabo en la Unión Europea en cuanto a la separación de ambos conceptos, recientemente en Marruecos se ha abierto la posibilidad de subcontratar a otros operadores la prestación de servicios de transporte.

Centrándonos en el transporte aéreo, actualmente existen en Marruecos 28 aeropuertos, de los que 17 son internacionales. Sin embargo, únicamente tres de ellos tienen cierta relevancia,

siendo además los únicos que, por tráfico, son capaces de autofinanciarse. En conjunto, el sistema dispone de una capacidad de 12 millones de viajeros al año, una cifra baja comparándola con las que se manejan en Europa (el aeropuerto de Madrid-Barajas mueve 38 millones de viajeros al año). El sistema se encuentra centralizado en el aeropuerto de Casablanca (Mohammed V) que ejerce las funciones de aeropuerto Hub para las conexiones con otros aeropuertos menores del interior. Esta situación de “monopolio” en la captación de viajeros no sólo no tiende a compensarse, sino que el próximo plan de infraestructuras pretende reforzarlo. De hecho, del total de inversiones previstas en infraestructuras aeroportuarias en los próximos años, más del 70% irán destinadas a la nueva terminal de este aeropuerto, del cual se pretende que alcance los 8 millones de pasajeros/año.

La gestión del sistema aeroportuario se encuentran en una fase avanzada de liberalización; por ejemplo, el “handling” de los principales aeropuertos es explotado a través de concesiones donde, además, varias empresas españolas tienen fuerte presencia. Por otro lado, el órgano estatal que ejerce las funciones de regulación, es distinto del que tiene encomendada la gestión de los aeropuertos. La regulación le corresponde a la Dirección General de Aviación Civil, mientras que la gestión de los aeropuertos recae en la agencia estatal ONDA.

#### **4. SITUACIÓN DEL SECTOR ESPAÑOL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA**

El número de empresas españolas que operan en Marruecos es del orden de 500, cifra que representa aproximadamente el 18% del total de empresas de transporte internacional en nuestro país. Como características más definitorias cabe citar que son mayoritariamente andaluzas, con plantillas significativas y un volumen de negocio mediano. Por otro lado, según datos del Ministerio de Fomento, entre el año 2000 y el año 2006 el número de autorizaciones al viaje creció un 60%, mientras que las autorizaciones temporales se duplicaron durante el mismo período de tiempo. Se estima que, en su conjunto, las empresas españolas realizan alrededor de 30.000 viajes a lo largo del año a través del Estrecho.

Cabe destacar que las empresas españolas de transporte por carretera desempeñan un papel clave en el comercio exterior de Marruecos, como demuestra el hecho de que el 17% del tráfico rodado de mercancías a través de los Pirineos procedente del resto de países europeos hacia Marruecos corresponde a transportistas españoles. Esta participación llega hasta el 64% para los flujos con origen Marruecos y destino otros países de Europa. Sin embargo, sobre esta fortaleza a favor de la parte española se cierne el problema de la atomización del sector; una situación que no es exclusiva del transporte con Marruecos. Este problema es una de las principales causas de la disminución de calidad en los servicios de transporte y, por ende, de la pérdida de competitividad de las empresas españolas frente al mercado exterior.

Para conocer de cerca la situación y opinión de los transportistas que efectúan regularmente transporte con Marruecos, en Junio de 2006, se distribuyó una encuesta entre las 350 empresas asociadas a ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera). En síntesis, los

principales resultados fueron los siguientes:

- La mayor parte de las empresas (81%) disponen de filial en Marruecos y muchas cambian de tracción en Tánger.
- Hay poca presencia de empresas que realizan transporte Marruecos - Resto de Europa, pero las que lo hacen, se especializan en ese nicho.
- Lo principales puntos de carga y descarga en España son Madrid, Cataluña y Galicia, mientras que en Marruecos estos puntos son Tánger, por el cambio de tracción, Casablanca, y Agadir como punto de carga de mercancía con destino España.
- Sólo se usan cuatro itinerarios marítimos para el cruce del Estrecho: Algeciras-Tánger (76% del tráfico); Cádiz-Casablanca; Almería-Nador y Málaga- Melilla.
- Existe cierta sensación de inseguridad e indefensión debido a que se practica competencia desleal, a la rigidez e incertidumbres en las aduanas y a las responsabilidades que asume el transportista en referencia al exceso de carga.
- El desarrollo de las “autopistas del mar” no se ve como una amenaza para el sector, sino como una oportunidad para un posicionamiento estratégico dentro de la política de diversificación modal.

## **5. CONCLUSIONES**

El transporte de mercancías entre España y Marruecos es una actividad próspera y con buenas perspectivas de futuro. Prueba de ello es el gran crecimiento observado en las toneladas transportadas y en su valor unitario. Además, Marruecos y Europa son, en gran medida, mercados complementarios, situación que se refuerza ante el paso de una sociedad rural a urbana que está teniendo lugar al otro lado del Estrecho. A esto hay que sumarle que el gobierno marroquí está impulsando reformas que favorecen la inversión extranjera y fomentan el comercio exterior.

Por el contrario, estas expectativas de crecimiento no acaban de materializarse a pesar de que ya lleva años esperándose un fuerte cambio. Como causas más determinantes puede citarse la distinta cultura comercial (cultura occidental frente a cultura islámica), la falta de agilidad y transparencia de la Administración marroquí, las trabas que suponen las aduanas y la deficiente dotación y calidad de infraestructuras y servicios de transporte en Marruecos.

## **REFERENCIAS**

- AMIRAH, H. (2004) *El Marruecos que no despega*.
- CETMO (2003) *El comercio exterior entre la Unión Europea y los países terceros mediterráneos*
- MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT (2005). *Cinquante années de développement des infrastructures de transport*.
- NACIONES UNIDAS (2004). *World Population Prospects (The 2004 Revision)*.