

Transición energética y hub transmediterráneo: Marruecos aspira a potencia regional

IGNACIO URBASOS ARBELOA

Máster en Energía Internacional por Sciences Po, París

El reinado de 22 años de Mohamed VI se ha caracterizado por una apuesta decidida por transformar la economía marroquí a través del desarrollo de polos industriales, el despliegue de energías renovables y el desarrollo de infraestructura logística. En clara competición con Argelia por el liderazgo regional, Marruecos ha tratado de reducir su dependencia económica de la Unión Europea estrechando lazos con los países del Golfo y rompiendo su aislamiento tradicional en el continente africano a causa del contencioso del Sáhara Occidental. El reino alauí afronta una ambiciosa transición energética que le permitirá reducir su histórica dependencia de los combustibles fósiles y desarrollar energías renovables con el objetivo a largo plazo de exportar electricidad e hidrógeno. Además, a través de la ampliación de su capacidad portuaria, una nutrida red de carreteras y el primer tren de alta velocidad en África, Marruecos espera posicionarse como la puerta de entrada a África Occidental, afianzando su posición de potencia regional.

Todos estos planes no están exentos de enormes desafíos, como las complejas relaciones de vecindad con Argelia, la generalizada insatisfacción de los

marroquíes con su nivel de vida o la tozudez de la geografía. España, como primer socio comercial de Marruecos y país de tránsito hacia Europa, es un aliado necesario para el éxito de esta estrategia. Se trata de una posición privilegiada, con una marcada asimetría de intereses, que puede ayudar a España a incrementar su influencia sobre Marruecos e incrementar el famoso “colchón de intereses” que ha dominado las relaciones bilaterales en las últimas décadas.

MARRUECOS EN LA ENCRUCIJADA ENERGÉTICA

Históricamente, Marruecos ha sido un país dependiente de las importaciones para satisfacer sus necesidades energéticas, condición que lastró su desarrollo económico en comparación con sus vecinos Argelia y Libia, que gozaban de abundantes ingresos para desarrollar ambiciosos planes económicos, sociales y militares. En 2009, comenzando la segunda década del reinado de Mohamed VI, Marruecos lanzó la Estrategia Nacional de Energías Renovables con el objetivo de alcanzar un mayor nivel de autosuficiencia energética, aprovechar sus abundantes recursos eólicos y solares, además de ganar el favor de la Unión Europea, cada vez más implicada en la diplomacia ener-

SUMARIO

MARRUECOS EN LA ENCRUCIJADA ENERGÉTICA
P. 28

EL SUEÑO DE MOHAMED VI: MARRUECOS COMO EX-PORTADOR DE HIDRÓGENO Y FERTILIZANTES VERDES
P. 30

MARRUECOS COMO PUERTA DE ÁFRICA Y HUB COMERCIAL EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL
P. 32

ESPAÑA ANTE LAS AMBICIONES MARROQUÍES DE POTENCIA REGIONAL: ENTRE LA RIVALIDAD Y LA COOPERACIÓN
P. 33

gética. Con un espectacular crecimiento de la potencia eólica y solar instalada en el país, Marruecos pasó de producir en 2010 el 1,7% de su electricidad de fuentes renovables a alcanzar la cifra del 20% en 2020. De forma similar, desde la llegada de Mohamed VI al poder en 1999, la tasa de acceso a la electricidad en las zonas rurales ha crecido desde un 37% hasta el 99,7% en 2020, un éxito político y económico sin paliativos para la monarquía. El Parlamento marroquí determinó en 2017 el objetivo de alcanzar una potencia instalada de energías renovables del 52% para 2030, cifra que se espera se alcance con antelación en 2025, demostrando el dinamismo del sector.

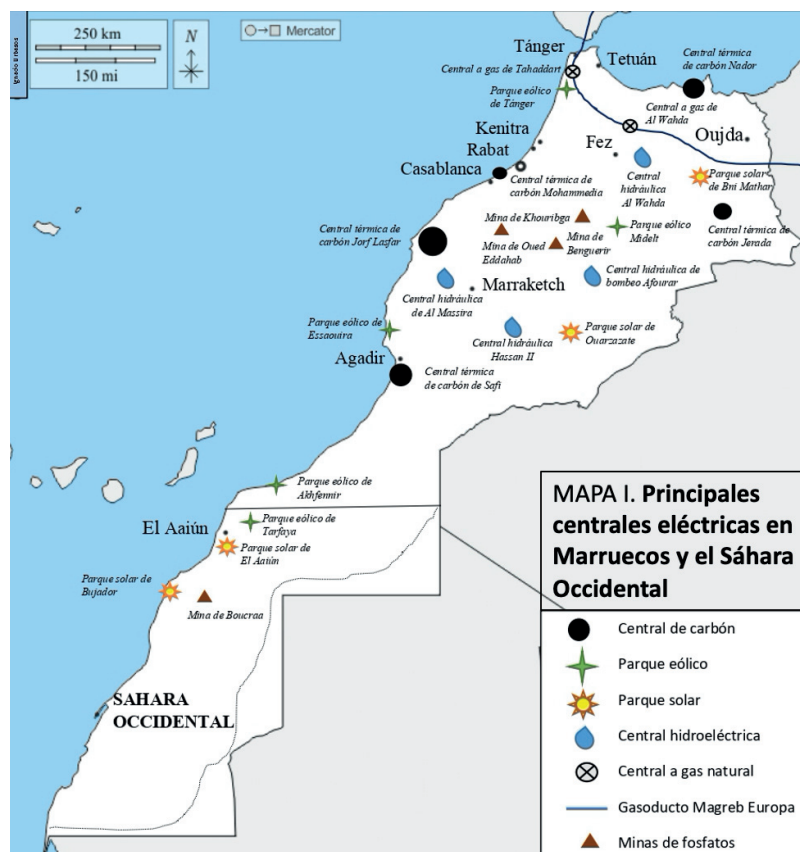
El parque solar de Noor Ouarzazate es la viva imagen de las ambiciones marroquíes, siendo uno de los mayores parques solares del mundo con 1,2 GW de potencia instalada y propiedad del fondo saudí ACWA en un consorcio con la empresa marroquí Masen. El proyecto, al igual que buena parte de las instalaciones de parques eólicos, implicó empresas españolas como Acciona, TSK o Sener, que han encontrado en Marruecos un mercado muy atractivo. Además, Marruecos ha apostado por el despliegue de energías renovables en el Sáhara Occidental para suministrar a la

población local, las plantas desalinizadoras y la industria de los fosfatos. Han sido principalmente empresas francesas las que se han involucrado en estos proyectos, que incluyeron el que en 2014 fue el proyecto eólico más grande de África, desarrollado por Engie, de 300 MW en Tarfaya.

No obstante, pese al optimismo dominante entre el gobierno y los inversores, la realidad del sistema eléctrico marroquí es diferente, teniendo en cuenta que el carbón representó en 2020 el 68% de la electricidad producida en el país. Una cifra que no se reducirá drásticamente en las próximas décadas, teniendo en cuenta que ONEE, principal operador eléctrico en el país firmó en 2020 un acuerdo con la mega planta de carbón en Jorf Lasfar de 2,1 GW para comprar la totalidad de su producción hasta 2044. La planta de Jorf Lasfar es una de las mayores centrales eléctricas de África y cubre cerca del 40% de la demanda eléctrica marroquí. Fue construida en 2014 con la financiación del fondo emiratí Taqa y es operada por la francesa Engie, tratándose de un auténtico quebradero de cabeza para ambas instituciones, que cuentan ahora con ambiciosos planes de descarbonización.

El otro gran proyecto asociado al carbón es la central de Safi, propiedad de la francesa Suez y la japonesa Mitsui, que aporta cerca de un 22% de la electricidad del país. Finalizada en 2018 con un coste estimado de 2.600 millones de dólares, la central a carbón representa a la perfección las contradicciones de la política energética marroquí. En la COP26 celebrada en Glasgow, Marruecos se ha comprometido a no construir más centrales eléctricas de carbón una vez termine su último megaproyecto, la central de Nador, construida por la empresa china Sepco en la región del Rif. Después de una apuesta decidida por el carbón durante la pasada década, Marruecos corre el riesgo de terminar con activos muy contaminantes, a décadas de

LA SITUACIÓN DE MÁXIMA TENSIÓN CON ARGELIA, CON EL CORTE EN EL SUMINISTRO DEL GAS ARGELINO A TRAVÉS DEL GASODUCTO MAGREB-EUROPA, SUPONE UN PROBLEMA PARA EL FUTURO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES EN MARRUECOS, QUE NORMALMENTE NECESITAN DE UN RESPALDO DE GAS



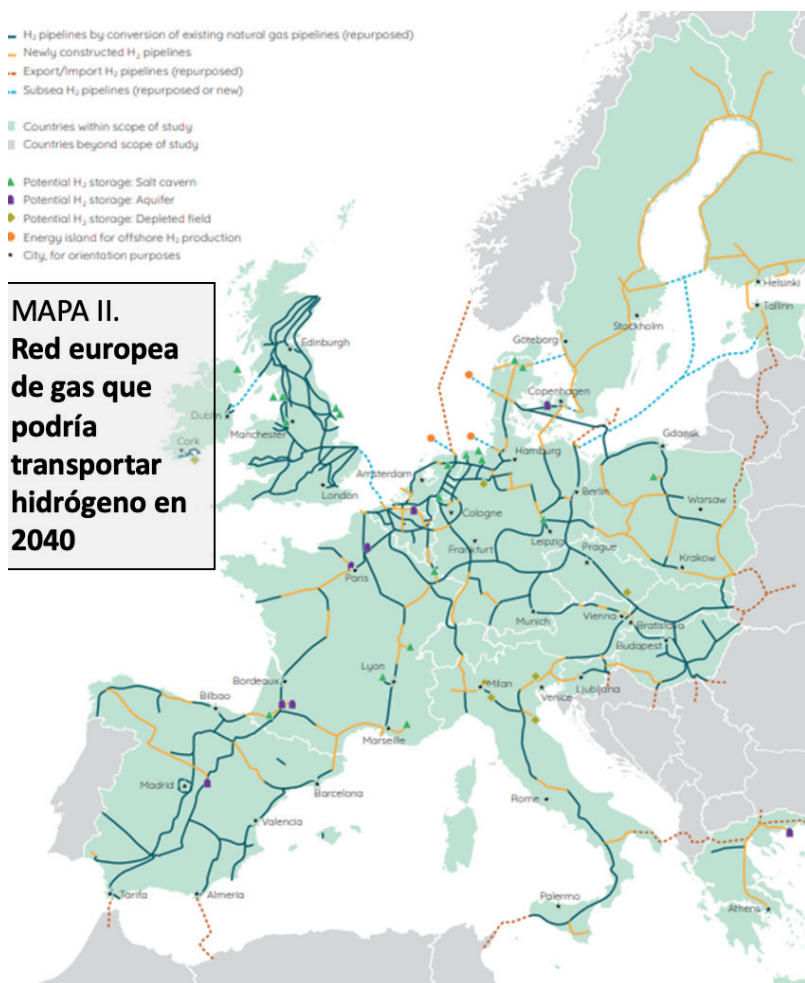
Fuente: Ignacio Urbasos Arbeloa

ser amortizados, que terminen en un cierre anticipado con cargo al contribuyente.

Otro elemento limitante para la estrategia energética marroquí es el corte en el suministro del gas argelino a través del gasoducto Magreb-Europa (GME). Si bien el gas representó solamente un 11% de la producción eléctrica en 2020, la flexibilidad de las plantas de ciclo combinado de Tahaddart (32% propiedad de Endesa), y Ain Béni Mathar (operada por Abengoa), permitían una mejor integración de las renovables eólica y solar, por definición imprevisibles. La terminación del contrato del GME el pasado 31 de octubre supone un duro golpe para el sistema eléctrico marroquí, que por el momento carece de alternativa para el suministro de gas argelino y supone la pérdida de 200 millones de euros anuales en derechos de tránsito. La situación de máxima tensión con Argelia supone un problema para el futuro de las energías renovables en Marruecos, las cuales normalmente necesitan de un respaldo de gas,

y generan menos sinergias positivas con las centrales de carbón, con tiempos de arranque y parada mucho mayores.

Pese a ello, Marruecos representa un caso de éxito en África, con una penetración de renovables y una universalización en el acceso a la energía en dos décadas que se presenta como un modelo a seguir. Marruecos pretende obtener influencia y poder geoeconómico a través de las energías renovables, aprovechando la ventaja competitiva que sus recursos renovables le ofrecen. Sin embargo, las ambiciones de convertirse en un electroestado, con capacidad de generación excedentaria orientada a la exportación se topa con la tozudez de la geografía. Por un lado, Marruecos va a mantener un mix de generación relativamente sucio hasta mediados de la década de 2040, debido a la vida útil y los contratos existentes de las recientemente construidas centrales a carbón. Esto implicaría un problema para entrar en el mercado europeo, teniendo en cuenta que el sistema ibérico estará práctica-



Fuente: European Hydrogen Council

mente descarbonizado para 2035. Actualmente Marruecos está conectado a España por medio de dos cables de 1,4 GW en total, mientras que otro cable con Portugal está en fase de estudio.

La Comisión Europea, en su propuesta para un nuevo arancel conocido como Ajuste de Carbono en Frontera (BCAM), incluyó –junto al cemento, el acero, los fertilizantes y el aluminio– la electricidad. Este arancel programado para 2026 supondría una barrera de entrada para la electricidad marroquí, que tendría que incluir los precios de emisiones de carbono en el precio final, perdiendo toda competitividad. Argelia, en la actual coyuntura de las relaciones bilaterales y con precios eléctricos enormemente subsidiados no es un mercado potencial para la electricidad marroquí a corto plazo. Mauritania, con una población de 4,6 millones de habitantes situados en el

extremo meridional del país tampoco parece una opción viable, más si cabe teniendo en cuenta los recientes descubrimiento de gas en su frontera con Senegal, la existencia de una central a gas infrautilizada en Nuakchot y las enormes distancias que incrementarían los costes de una interconexión eléctrica.

Quizá por estas razones, Marruecos aceptó la propuesta de Xlinks para construir un parque eólico y solar de 10,5 GW conectado al Reino Unido por medio de un cable submarino de 3.500 km hasta Devon, comprometiendo 1.500 km² para su desarrollo. El proyecto de Xlinks pretende transportar toda la electricidad generada en lo que sería el cable submarino de corriente continua y alta tensión más largo del mundo, suministrando cerca de 7,5% de la demanda británica a un precio competitivo cercano a los 48€/MWh, que estaría ope-

LA VIABILIDAD DE CONECTAR UN PROYECTADO PARQUE EÓLICO Y SOLAR CON EL REINO UNIDO HA SIDO PUESTA EN DUDA POR LAS PÉRDIDAS ELÉCTRICAS ASOCIADAS AL CABLE SUBMARINO, DE 3.500 KM; SU RECORRIDO POR AGUAS INTERNACIONALES DE ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA SERÍA OTRO ESCOLLO

rativo para 2027, según la compañía. La viabilidad del proyecto ha sido puesta en duda por las pérdidas eléctricas asociadas al cable submarino, estimadas en un 10-12% por la compañía, pero que podrían ser mucho mayores. Igualmente, la necesidad de recorrer aguas internacionales de España, Portugal y Francia podría ser otro escollo para el proyecto, que requeriría de aprobación por parte de cada uno de los países. Finalmente, el fracaso de Desertec, una iniciativa alemana lanzada en 2009 que pretendía exportar electricidad desde el Sáhara hasta los polos industriales europeos, es uno de los argumentos empleados para dudar de la viabilidad del proyecto.

La realidad es que el cableado submarino de alta tensión está evolucionando de forma muy rápida gracias al desarrollo de la eólica marina y la instalación de interconexiones como la que une la Península Ibérica con las Islas Baleares o Noruega con el Reino Unido, actualmente el más largo del mundo con 720 km. La compañía Xlinks cuenta con participación de ACWA, el fondo saudí presente en el megaproyecto solar marroquí de Noor Ouarzazate, por lo que la financiación necesaria de 16.000 millones de libras, equivalente al 19% del PIB marroquí, no debería ser un problema insalvable. El proyecto de Xlinks debe ser tomado con cautela, pero demuestra el potencial de los cables de alta tensión para aprovechar los recursos renovables de Marruecos y encontrar un mercado más allá de su vecindario inmediato. Igualmente, expone las intenciones marroquíes de exportar electricidad baja en emisiones y dejar aquella producida por el carbón para consumo doméstico.

EL SUEÑO DE MOHAMED VI: MARRUECOS COMO EXPORTADOR DE HIDRÓGENO Y FERTILIZANTES VERDES

Como se ha mencionado, Marruecos cuenta con uno de los mejores recursos renovables del mundo, pero su posición geográfica y rela-

ciones de vecindad no le aseguran un mercado lo suficientemente grande como para desarrollarse en forma de electroestado. Recientemente, el hidrógeno ha surgido como un vector necesario para descarbonizar aquellos sectores que no pueden ser electrificados y aprovechar la producción excedentaria de renovables, cada vez a un precio más competitivo. Marruecos lanzó en enero de 2021 su estrategia nacional de hidrógeno verde, apostando por su producción a partir de electrolizadores con energías renovables. El plan espera alcanzar una cuota del mercado mundial del 4% para 2030, proveyendo a la industria doméstica de fertilizantes y con vistas al mercado exportador, principalmente la Unión Europea, que estableció en su Estrategia de Hidrógeno de 2020 desarrollar corredores de suministro de esta molécula desde el Norte de África y el Este de Europa hasta los centros de consumo europeos. Marruecos firmó con Alemania el primer acuerdo bilateral en el mundo para estudiar el desarrollo de hidrógeno verde con vistas a la exportación. El acuerdo ha quedado congelado después del enfrentamiento diplomático entre Berlín y Rabat a causa del contencioso del Sáhara Occidental, paralizando inversiones de hasta 300 millones de euros.

La cercanía a Europa y la existencia de gasoductos que conectan el país con la Península juegan a favor de Marruecos como proveedor para la industria europea. Las tuberías de gas natural se pueden utilizar para el transporte de hidrógeno con remodelaciones de relativamente bajo coste, tal y como publicaron en 2020 los principales operadores de la red de gas europea, que incluyeron el GME en las proyecciones de las rutas futuras.

La estrategia marroquí de convertirse en una potencia regional por medio de las energías renovables encuentra sinergias muy positivas con la producción de los fertilizantes, sector de vital importancia para su economía.

Marruecos y el Sáhara Occidental concentran el 70% de las reservas mundiales de fosfatos, elemento central en la producción de fertilizantes químicos juntos al amoníaco, combinación de nitrógeno e hidrógeno, que se ha producido históricamente a partir de combustibles fósiles. La necesidad de importar amoníaco del exterior impone en muchas ocasiones un coste demasiado alto para la industria marroquí, que exporta directamente la roca de fosfato, perdiendo buena parte del valor añadido de la industria de los fertilizantes. Con la producción de hidrógeno verde, la producción de amoníaco es posible sin emplear combustibles fósiles, lo que permitiría a Marruecos desarrollar toda la cadena de valor de fertilizantes fosfatados con recursos propios y con emisiones muy bajas.

La Office Chérifien des Phosphates (OCP), se convirtió en 2008 en la principal empresa marroquí, al unificar bajo una misma institución de propiedad estatal toda la producción nacional de fertilizantes y roca de fosfatos, y desde entonces es una herramienta más de la diplomacia marroquí. Las exportaciones de OCP representan un 18,5% del total del país, cuyo destino es principalmente Estados Unidos, Brasil, Argentina, India y países africanos, una estructura muy diferente a la del resto de la economía marroquí, cuyas exportaciones se dirigen en un 55% al mercado europeo. OCP cuenta con una cuota mundial de fertilizantes fosfatados del 32%, que asciende al 65% en el mercado africano o al 90% en países clave como Nigeria.

En este sentido, Marruecos concentra el 90% de su inversión en el exterior en países africanos, con inversiones asociadas a la banca, las telecomunicaciones y los fertilizantes. OCP juega un papel fundamental con las principales inversiones a gran escala. Este es el caso en Etiopía, donde se está construyendo una central petroquímica valorada en 3.000 millones de dólares, al igual que en Nigeria, donde OCP está desa-

rollando un polo petroquímico con una inversión de 1.500 millones. OCP también ha construido recientemente centros de mezclado de menor importancia económica en Costa de Marfil, Ghana y Ruanda.

En el futuro, la producción de fertilizantes bajos en emisiones abrirá la puerta a mercados con mayores exigencias medioambientales, como el de la Unión Europea o el de Estados Unidos, que muy probablemente impongan exigencias medioambientales a estas importaciones, como el BCAM, abriendo una oportunidad comercial para OCP, ante la pérdida competitiva de fertilizantes provenientes de Rusia o Argelia.

Hay que tener en cuenta que los fertilizantes juegan un papel extremadamente relevante en la seguridad alimentaria y política doméstica de los países en desarrollo. En un contexto de crecimiento demográfico, escasez de recursos hídricos y calentamiento global; contar con un suministro de fertilizantes estable y económico puede suponer el éxito o el fracaso de cualquier grupo en el poder. La mayoría de los gobiernos en países en vías de desarrollo aplican subsidios a los fertilizantes como herramienta para incrementar su popularidad entre la población rural, lo que genera una especial vulnerabilidad de los países importadores ante cualquier incremento en su precio. Por ello, no debería sorprender que el posicionamiento de OCP en África y América Latina represente uno de los mayores éxitos de Marruecos a nivel diplomático.

A pesar de todo esto, es importante señalar la problemática asociada a la mina de Bou Craa, en el Sáhara Occidental, uno de los activos más prometedores de OCP. La presencia de OCP en el Sáhara Occidental ha generado diversos problemas legales con empresas de transporte, que se han negado a exportar los fosfatos del Sáhara Occidental por temor a represalias políticas en aquellos países históricamente más comprome-

CON LA PRODUCCIÓN DE HIDRÓGENO VERDE, LA PRODUCCIÓN DE AMONÍACO ES POSIBLE SIN EMPLEAR COMBUSTIBLES FÓSILES, LO QUE PERMITIRÍA A MARRUECOS DESARROLLAR TODA LA CADENA DE VALOR DE FERTILIZANTES FOSFATADOS CON RECURSOS PROPIOS Y CON EMISIONES MUY BAJAS

tidos con la causa del Polisario como Kenia o Sudáfrica.

MARRUECOS COMO PUERTA DE ÁFRICA Y HUB COMERCIAL EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

Aprovechando la triple herencia mediterránea, árabe y africana, Marruecos pretende posicionarse como un punto de encuentro para el comercio internacional europeo, africano y asiático. La Estrategia Portuaria 2030 anunciada en 2012 por Mohamed VI es un ambicioso plan de 7.000 millones de dólares para remodelar los puertos marroquíes y absorber el crecimiento del comercio internacional de contenedores y productos petroquímicos. La piedra angular del plan es el puerto de Tanger Med, inaugurado en 2007 y en continua expansión, actualmente tiene una capacidad de 5 millones de TEU y se espera alcance los 9 millones cuando se termine la tercera fase del proyecto. El puerto de Tánger Med ya es el más grande de África y el Mediterráneo por volumen y capacidad superando a Algeciras, Valencia, Génova o el Pireo. Además, el Puerto de Tánger se beneficia de una posición geográfica muy beneficiosa a tan solo 19 km de Europa y en pleno Estrecho de Gibraltar, reduciendo mínimamente los desvíos de las rutas comerciales internacionales.

La Zona Franca de Tánger Med que incluye las ciudades de Alhucemas y Tetuán es otro punto de gran dinamismo económico, siendo la más grande de África y ofreciendo descuentos aduaneros, incentivos fiscales y legislación simplificada. Además, esta zona comercial incluye acceso a electricidad baja en emisiones proveniente de las plantas de biomasa, energía solar y eólica adyacentes. Estas facilidades han atraído a la empresa Renault para la producción de modelos de gama baja de su filial Dacia, empleando a 6.500 personas y considerada la primera de la marca en ser emisiones cero. Este éxito es un claro contraste con el caso

EL TREN DE ALTA VELOCIDAD FINANCIADO POR FRANCIA PRETENDE LLEGAR PARA 2040 HASTA EL PUNTO MÁS MERIDIONAL DEL SÁHARA OCCIDENTAL EN LA CIUDAD DE LA GÜERA, HOY DESHABITADA AL ENCONTRARSE EN TERRITORIO CONTROLADO POR LA MINURSO

argelino, que ha experimentado en 2021 el cierre de las plantas de Hyundai y Volkswagen por la prohibición de importar componentes del exterior, afectando severamente la viabilidad de todo el sector automotriz. Igualmente, Siemens Gamesa construyó en 2017 la primera planta de turbinas eólicas de todo África y Oriente Medio, demostrando el atractivo de Marruecos en sectores en los que España ha sido históricamente superior.

Además de Tanger Med, se han comenzado la construcción o ampliación de cinco nuevos puertos importantes: Nador Mediterráneo Occidental, Kenitra Atlántico, el Puerto de Safi y el Puerto de Jorf Lasar, con una inversión combinada de 3.810 millones de dólares. Sin embargo, no es oro todo lo que reluce, tal y como demuestran los proyectos de Jorf Lasar, cuya expansión debía incluir una planta de regasificación de gas natural licuado que no encontró empresas interesadas, o el puerto de Nador, que incluía una terminal importadora de productos petrolíferos para una nueva refinería construida por la empresa estatal rusa VEB y que no se ha llegado a consumir por las pésimas relaciones de Marruecos con Argelia, socio preferencial de Moscú. Otro proyecto fallido ha sido la Ciudad Tecnológica de Tánger, concebida como la primera gran inversión de China en el país y que terminó en un estrepitoso fracaso por desacuerdos en asuntos de soberanía y propiedad del terreno.

Además de la expansión portuaria, Marruecos ha terminado la construcción del primer tren de alta velocidad conectando el eje productivo de Casablanca-Rabat-Kenitra-Tánger. Este proyecto ha permitido incrementar la base de la industria automovilística con la apertura de una nueva planta del grupo francés PSA en Kenitra, que envía directamente la producción al puerto de Tánger Med por ferrocarril. La industria automovilística representó en 2019 un 27,6% de todas las expor-

taciones y según prensa marroquí ya habría recuperado los niveles pre-pandemia en 2021, alcanzando la cifra de 700.000 vehículos para final de año, posicionándose como el mayor productor y exportador de África. El tren de alta velocidad financiado por Francia pretende llegar para 2040 hasta el punto más meridional del Sáhara Occidental en la ciudad de La Güera, hoy deshabitada al encontrarse en territorio controlado por la MINURSO.

En un emotivo discurso de Mohamed VI en El Ayún en 2015, el monarca citaba el ferrocarril y la carretera como el elemento con el que se vertebraría definitivamente Marruecos, incluyendo por supuesto el Sáhara Occidental. El ferrocarril, combinado con la remodelación de la carretera N1, que se espera llegue en forma de autopista a Dajla/Villa Cisneros en 2022, daría forma al objetivo marroquí de construir el primer eje comercial transahariano que conecte toda la costa Atlántica de África Occidental desde el Puerto de Tánger hasta Dakar. Este proyecto, no obstante, se encuentra lejos de ser una realidad teniendo en cuenta que la frontera del Sáhara Occidental con Mauritania, único punto de salida terrestre marroquí, se encuentra en la zona desmilitarizada del Guerguerat, bajo control de Naciones Unidas. Es precisamente en este punto en el que el Frente Polisario comenzó la guerra contra Marruecos en noviembre de 2021.

Marruecos exporta por esta ruta principalmente frutas, verduras y otros productos frescos a la ciudad mauritana de Nuadibú, intercambios que no permiten establecer una base suficiente para hablar de un eje comercial en el Atlántico. Mauritania ha mantenido históricamente relaciones de vecindad inestables con Senegal después de la guerra de 1989-1991 que dejó cerca de 250.000 desplazados. Sin una conexión terrestre, el único paso fronterizo es a través de un ferry en las ciudades gemelas de Rosso, que pronto quedarán conectadas gra-

cias a un nuevo puente que reducirá el trayecto Nuakchot-Dakar en dos horas. Las relaciones entre Mauritania y Dakar viven un momento dulce tras el descubrimiento de un gran yacimiento de gas natural en su frontera que ya han comenzado a explotar de forma conjunta y que podría dinamizar todavía más el eje comercial del atlántico africano.

Actualmente, Senegal está desarrollando un nuevo mega puerto en Ndyane, a 40 km de la congestionada Dakar y cerca del nuevo aeropuerto internacional de Blaise Diagne, que podría convertirse en una puerta de salida mucho más económica que Tánger para las mercancías de África Occidental. El puerto, desarrollado con fondos provenientes de la empresa estatal Dubai Ports World, quedaría integrado con la línea de ferrocarril que la empresa china CRCC está restaurando para reconectar Dakar y Bamako después de años de abandono. La capital de Mali, Bamako, está situada a las orillas del río Níger y serviría como puerto fluvial para las mercancías provenientes de Tombuctú, Niamey o incluso Nigeria. El potencial de esta ruta podría encontrar sinergias positivas con las ambiciones marroquíes de crear un corredor comercial en la costa atlántica, teniendo en cuenta las excelentes relaciones entre Marruecos y Senegal, pero es más probable que se desarrolle en paralelo ante la barrera que impone la geografía.

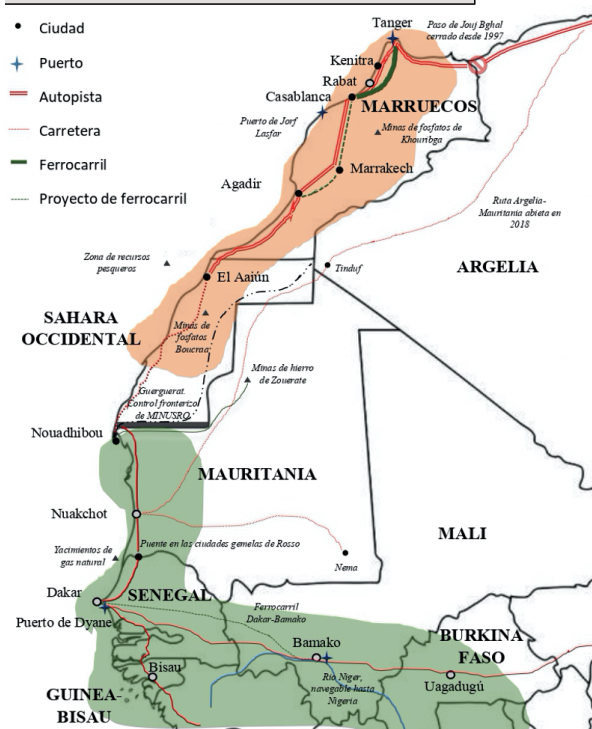
A pesar de ello, Rabat solicitó en 2017 su incorporación al ECOWAS, demostrando las ambiciones marroquíes de integrarse en la región de África Occidental en el mismo año que se reincorporaba a la Unión Africana. El proceso está congelado ante el escaso interés mostrado por los principales países del bloque, que perciben a Marruecos como un competidor para sus incipientes industrias. Además, el proceso de crear una moneda común en la región para 2027, el ECO, no parece del agrado de Marruecos, que preferiría continuar con el Dírham que ya funcio-

na prácticamente como una moneda de flotación libre desde 2015 y se ha demostrado muy estable. Por otro lado, el bloque comercial obliga a establecer un arancel común de entre el 5% y el 35%, algo incompatible con los acuerdos de libre comercio firmados por Marruecos con terceros países o bloques comerciales.

Son precisamente estos bloques comerciales los que Marruecos pretende explotar para atraer inversores que localicen en el país actividades con escaso coste arancelario. Marruecos cuenta con acuerdos comerciales con la Unión Europea, Estados Unidos, Emiratos Árabes Unidos, Turquía y desde 2020 el Reino Unido. Actualmente se está negociando la firma de un acuerdo con Mercosur, lo que permitiría a Marruecos posicionarse como un centro manufacturero que se podría incorporar a las cadenas de valor de la cuenca mediterránea y atlántica. Marruecos es una historia de éxito en la industria del automóvil, la industria aeroespacial, la de los componentes tecnológicos de poca complejidad, los fertilizantes y de forma incipiente la industria eólica. Sectores que se unen a la industria agropecuaria, principalmente frutas y verduras mediterráneas, y en menor medida a la industria textil, muy dañada después del Acuerdo Internacional de Multifibras (MFA) que liberalizó el sector en 2005.

En este sentido, aunque España es el primer socio comercial de Marruecos, la inversión extranjera está dominada por Francia y los países del Golfo. La industria automotriz y aeroespacial francesa han invertido intensamente en Marruecos en las últimas décadas, deslocalizando la producción de aquellos productos de menor valor añadido. Parte de esta deslocalización se ha justificado en términos medioambientales, aduciendo el empleo de electricidad baja en emisiones, lo que demuestra el éxito de la diplomacia marroquí en ocultar una realidad incómoda, el dominio del carbón en su sistema

MAPA III. Eje comercial atlántico marroquí y ruta del Sahel potenciada por Senegal



Fuente: Ignacio Urbasos Arbeloa

AUNQUE ESPAÑA ES EL PRIMER SOCIO COMERCIAL DE MARRUECOS, LA INVERSIÓN EXTRANJERA ESTÁ DOMINADA POR FRANCIA Y LOS PAÍSES DEL GOLFO

eléctrico. Por otro lado, los países del Golfo, principalmente Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudí se han focalizado en el sector de la energía e infraestructura, empleando como vehículos sus poderosos fondos de inversiones, principalmente el saudí Acwa y el emiratí Taqa.

La ausencia de una estrategia europea común para integrar a Marruecos en la cadena de suministro europea es visto por varios analistas como un riesgo real para los intereses de la UE. La posibilidad de que inversores extraeuropeos pasen a controlar económicamente el país, erosionaría la influencia de la Unión Europea en Marruecos, un país clave en el Norte de África para la lucha contra el terrorismo y la inmigración ilegal.

ESPAÑA ANTE LAS AMBICIONES MARROQUÍES DE POTENCIA REGIONAL: ENTRE LA RIVALIDAD Y LA COOPERACIÓN

El desarrollo de Marruecos como potencia económica regional

BUENA PARTE DEL ÉXITO O FRACASO DE LOS PLANES DE MARRUECOS DEPENDEN DE UNAS BUENAS RELACIONES CON ESPAÑA. MARRUECOS NECESITA DE UNA CONEXIÓN ENERGÉTICA CON EUROPA PARA PODER EXPORTAR SU EXCEDENTE DE ENERGÍAS RENOVABLES. LOS NUEVOS CABLES ELÉCTRICOS OFRECERÁN A ESPAÑA UNA BUENA OPORTUNIDAD PARA LA NEGOCIACIÓN

supone una enorme oportunidad para España y las relaciones económicas bilaterales. Por un lado, existe una enorme complementariedad en los planes de expansión portuaria marroquíes, si tenemos en cuenta que España es el primer socio comercial de Marruecos, con una balanza exportadora positiva de más de 2.000 millones de euros, que ha crecido rápidamente en las últimas décadas. En este sentido, el puerto de Tánger y el eje comercial en el Atlántico marroquí podría servir de puerta de entrada a países como Mauritania, Senegal o Mali en los que España tiene una presencia mucho menor que Francia, tal y como ocurría en Marruecos hasta esta última década. El eje Tánger-Dakar obtendría un dinamismo mucho mayor si se acopla a los futuros corredores Mediterráneo y Atlántico, constituyendo un verdadero eje vertebrador del comercio transmediterráneo que colocase a España como país de tránsito y puerta de Europa. Además, el desarrollo de energías renovables ha demostrado ser un negocio muy lucrativo para las empresas españolas, que cuentan con décadas de ventaja, y

encuentran un mercado próximo en expansión.

Aunque en ocasiones los productos marroquíes y los españoles compiten directamente, sobre todo en el caso de la agricultura mediterránea, España cuenta con un sector industrial mucho más maduro que debería ser capaz de beneficiarse del desarrollo marroquí, integrando cadenas de valor como lo ha hecho el sector industrial francés. Tanto Marruecos como España pueden generar un polo industrial bajo en emisiones cercano a Europa y con costes laborales, aunque muy distintos, competitivos.

Igualmente, buena parte del éxito o fracaso de los planes de Marruecos dependen de unas buenas relaciones de vecindad con España. En primer lugar, Marruecos necesita de una conexión energética con Europa para poder exportar su excedente de energías renovables, que como ha sido señalado, carece de otro mercado que el europeo. Los nuevos cables eléctricos ofrecerán a España una buena oportunidad para la negociación, con la posibilidad de integrar Ceuta en el nuevo trazado del cableado, permitiendo mejo-

rar el suministro eléctrico de la ciudad y dotándola de una posición central en las futuras relaciones hispano-marroquíes. De forma similar, Marruecos necesita conectarse al sistema ibérico de gas para ejecutar sus ambiciosos planes de exportar hidrógeno verde a los centros industriales europeos por gasoducto, la forma más económica de transportar la molécula, y que sería una continuación del corredor Península Ibérica-Centroeuropa. Ciertamente, integrar a Marruecos en el sistema energético europeo permitiría romper con la condición de isla energética de la Península, incrementando los intereses franceses por construir más interconexiones transpirenaicas y reubicando a España en el centro, y no la periferia, del sistema europeo.

Todos estos factores generarían una relación de dependencia asimétrica entre España y Marruecos, en la que el país africano necesita de España como socio preferente pero no a la inversa, compensando otros desequilibrios asociados al papel marroquí en materia de inmigración, tráfico de drogas o radicalismo islámico ●

NOTAS

- 1 International Energy Agency, Morocco electricity production by source (2020) <https://www.iea.org/countries/morocco>
- 2 Operateur National d'Energie, Rapport annuel (2020), 15. <http://www.one.org.ma/>
- 3 Dominic Dudley, "Morocco Suffers Sharp Fall In Phosphate Sales From Disputed Territory Of Western Sahara", Forbes, 23 de febrero de 2020, sección Business: <https://www.forbes.com/sites/dominicdudley/2020/02/23/morocco-phosphate-exports-western-sahara/?sh=635318fd7761>
- 4 N/A "GDF Suez y Nareva conectan el parque eólico más grande de África" Energías Renovables, 14 de diciembre 2014. <https://www.energies-renovables.com/eolica/gdf-suez-y-nareva-conectan-el-parque-20141214>
- 5 El Mehdi Berrada "Taqa Morocco et l'Onée renouvellent leurs vœux sur Jorf Lasfar", Jeune Afrique, 12 de Marzo 2020. <https://www.jeuneafrique.com/mag/906656/economie/taqa-morocco-et-lonee-renouvellent-leurs-voeux-sur-jorf-lasfar/>
- 6 Ignacio Urbasos "Argelia y Marruecos: efectos del cierre del gasoducto Magreb-Europa" The Political Room. 10 de octubre de 2021. <https://thepoliticalroom.com/la-crisis-diplomatica-entre-argelia-y-marruecos-consecuencias-del-cierre-del-gasoducto-magreb-europe/>
- 7 Una planta eléctrica de carbón ultra super-crítica emite cerca de 0,97 toneladas de CO2 por MWh. Teniendo en cuenta los precios del carbono esperado para esa año por la consultora ICIS de 90 euros la tonelada, cada MWh producido por las centrales térmicas a carbón de Marruecos dejarían un precio desorbitado para el mercado europeo.
- 8 Kate Abnett and Susanna Twidal "EU proposes world's first carbon border tax for some imports" Reuters. 14 de julio de 2021. <https://www.reuters.com/business/sustainable-business/eu-proposes-worlds-first-carbon-border-tax-some-imports-2021-07-14/>
- 9 Mostefa Aouki "Mauritania - Senegal: an emerging New African Gas Province - is it still possible?" Oxford Energy Institute. Octubre de 2020. <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2020/10/Mauritania-%E2%80%93-Senegal-an-emerging-New-African-Gas-Province-%E2%80%93-is-it-still-possible-NG163.pdf>
- 10 Leslie Hook "UK start-up plans world's longest subsea electric cable with Morocco" Financial Times, 26 de septiembre 2021. <https://www.ft.com/content/d3b8947a-bdb1-445e-80f7-a19b-51dd977d>
- 11 Emiliano Bellini "Submarine cable to connect 10GW wind and solar complex in Morocco to the UK grid" PV Magazine, 25 septiembre 2021. <https://www.pv-magazine.com/2021/04/22/submarine-cable-to-connect-10-5-gw-wind-solar-complex-in-morocco-to-the-uk-grid/>
- 12 Jason Deign "Xlinks Revives Desertec's Dream, With a Few Twists" Green Tech Media, 4 de diciembre de 2021. <https://www.greentechmedia.com/articles/read/xlinks-revives-desertecs-dream-with-a-few-twists#.X85hGUUBtw8.twitter>
- 13 Leslie Hook "UK and Norway complete world's longest subsea

- electricity cable" *Financial Times*. 20 de junio de 2021. <https://www.ft.com/content/399c1c37-3f7a-4770-af13-66741df01135>
- 14 Comisión Europea "A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe" Julio de 2020. https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/hydrogen_strategy.pdf
 - 15 Layli Foroudi "Morocco asserts its power as diplomatic spats simmer" *Financial Times*, Junio de 2021. <https://www.ft.com/content/4fcbe304-f613-407c-8641-2d01ec864d96>
 - 16 Gas For Climate EU "European Hydrogen Backbone 2050" Julio de 2020. https://elperiodicodelaenergia.com/wp-content/uploads/2020/07/2020_European-Hydrogen-Backbone_Report.pdf
 - 17 Observatoire of economic complexity (OEC), Morocco exports by country (2020). <https://oec.world/en/profile/country/mar?depthSelector1=HS2Depth>
 - 18 N/A "OCP Group's Sub-Saharan Africa Footprint" Asoko Institute. 20 de julio de 2019. <https://www.asokoinsight.com/content/market-insights/ocp-group-footprint>
 - 19 Adrienne Klasa "Morocco positions itself as more independent FDI portal to Africa" *Financial Times*, 24 de enero de 2019. <https://www.ft.com/content/28187230-f970-11e8-a154-2b65ddf314e9>
 - 20 Comisión Europea "REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a carbon border adjustment mechanism" Bruselas, 14 de julio de 2021. https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/carbon_border_adjustment_mechanism_0.pdf
 - 21 Ignacio Urbasos "El papel de los fertilizantes y el hidrogeno verde en la estrategia de liderazgo africano de Marruecos", The Political Room. 6 de junio de 2021. <https://thepoliticalroom.com/el-papel-de-los-fertilizantes-y-el-hidrogeno-verde-en-la-estrategia-de-liderazgo-africano-de-marruecos/>
 - 22 Alex Kasprak "The desert rock that feeds the world" The Atlantic, 29 November 2016. <https://www.theatlantic.com/science/archive/2016/11/the-desert-rock-that-feeds-the-world/508853/>
 - 23 Michael Tanchum « Morocco's Africa-to-Europe Commercial Corridor » AIES. 8 de julio de 2020. <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>
 - 24 Unidad de medida empleada en el transporte de contenedores que hacer referencia a Unidad Equivalente a Veinte Pies en inglés.
 - 25 Renault Group : USINE DE TANGER (RENAULT-NISSAN) Information <https://www.renaultgroup.com/groupe/implantations/usine-tanger/>
 - 26 N/A "Siemens Gamesa inaugurates the first blade plant in Africa and the Middle East" Siemens Newsroom, octubre de 2017. <https://www.siemensgamesa.com/newsroom/2017/10/siemens-gamesa-inaugurates-the-first-blade-plant-in-africa-and-the-middle-east>
 - 27 Max Schwerdtfeger "PTI Insight Morocco Master Plan" Port Technology, 8 abril de 2020. <https://www.porttechnology.org/news/pti-insight-moroccos-maritime-master-plan/>
 - 28 Rosemary Griffin "Russian VEB may invest in Moroccan Refinery" SP Global. 24 de octubre de 2019. <https://www.spglobal.com/platts/es/market-insights/latest-news/oil/102419-russias-veb-may-invest-in-moroccan-refinery-congo-pipeline-projects>
 - 29 Michael Tanchum "Europe-Mediterranean-Africa Commercial Connectivity: Geopolitical Opportunities and Challenges" Konrad Adenauer Stiftung, Julio de 2020. <https://www.kas.de/documents/282499/282548/Europe-Mediterranean-Africa+ME-D+Dialogue+31.pdf/000658ce-724a-d06d-208f-ea7ce5c4e409?version=1.0&t=1606305802651>
 - 30 David Jeremie "Exportations automobiles : un secteur en hausse de 62,6% à fin avril » Challenge Maroc, 20 de Junio de 2021. <https://www.challenge.ma/exportations-automobiles-un-secteur-en-hausse-de-626-a-fin-avril-186698/>
 - 31 ONFC : Plan Rail Maroc 2020. <https://www.oncf.ma/am/Node-102/Strategie/Plan-rail-maroc>
 - 32 Tariq Qattab "Sahara pendant ce temps-là...voici les 5 projets qui vont changer le visage des provinces du sud » Le 360. 15 de mayo de 2021. <https://fr.le360.ma/economie/sahara-pendant-ce-temps-lavoici-les-5-projets-qui-vont-changer-le-visage-des-provinces-du-sud-238572>
 - 33 Sofia Sanchez Mazanero « Polisario Front declares war on Morocco over Western Sahara región" Euronews. 17/ 11/2020. <https://www.euronews.com/2020/11/17/sahrawi-arab-democratic-republic-declares-war-on-morocco-over-western-sahara-region>
 - 34 Patrick Mulyungi "Contract for construction of Rosso Bridge in Mauritania-Senegal awarded" Construction Review. 20 de mayo de 2020. <https://constructionreviewonline.com/news/contract-for-construction-of-rosso-bridge-in-mauritania-senegal-awarded/>
 - 35 Jason Mitchell "DP World's mega-port to turn Senegal into trade hub" FDI Intelligence (FT), 21 de abril de 2021. <https://www.fdiintelligence.com/article/79618>
 - 36 Oliver Cuenca "Senegal receives three locomotives from Traxtion" Rail Journal, de febrero de 2021. <https://www.railjournal.com locomotives/senegal-receives-three-locomotives-from-traxtion/>
 - 37 N/A "Adaptation to Climate Change in the Upper and Middle Niger River Basin" IC Africa. Mayo de 2010. https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Knowledge/DEG_KFW/Adaptation%20to%20Climate%20Change%20in%20the%20Upper%20and%20Middle%20Niger%20River%20Basin.pdf
 - 38 Ulf Leassing "Morocco plans no more currency reforms for now as dirham stable - minister" Reuters, 30 de enero de 2018. <https://www.reuters.com/article/us-morocco-economy-idUSKBN1FJ1Z5>
 - 39 Ricardo Fabbiani "Morocco's Difficult Path to ECOWAS Membership" Carnegie Endowment. 28 de marzo de 2018. <https://carnegieendowment.org/sada/75926>
 - 40 World Trade Organization "Regional Trade Agreements Database" 2021 <http://rtais.wto.org/UI/PublicAllRTAList.aspx>
 - 41 Rim Berahab "Has Morocco Benefited from the Free Trade Agreement with the European Union? Policy Center for the New South, Febrero de 2020. <https://www.policycenter.ma/sites/default/files/RP%20-%2020-03%2028Rim%20%26%20Dadush%29%20%281%29.pdf>
 - 42 Aitor Rodriguez Ugarte "Sector Aeronáutico de Marruecos" ICEx Febrero de 2019. https://www.icex.es/icex/wcm/idc/groups/public/documents/documento/mde5/odmx/~edisp/doc2019831242.pdf?utm_source=RSS&utm_medium=ICEX.es&utm_content=21-09-2019&utm_campaign=Ficha%20sector.%20La%20industria%20aeron%C3%A1utica%20en%20Marruecos%202019
 - 43 Iñigo Moré "Efecto Perejil. Relaciones económicas España-Marruecos" Real Instituto Elcano. 24 de febrero de 2002. http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido!ut/p/a1/04_Sj9CPYkssy0xPLMnMz0vMAfGjzOKNQ1z-cA73dDQ38_YKNDRwtfn1cnf2cDf1dJfULsh0VAepxmvsl/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/Elcano_es/Zonas_es/ARI%2034-2002
 - 44 Ignacio Urbasos Arbeloa "Conexión eléctrica entre Ceuta y la Península: un asunto de seguridad energética y medioambiental" Global Affairs Universidad de Navarra, 20 de junio de 2021. https://www.unav.edu/en/web/global-affairs/detalle?p_p_id=com_liferay_blogs_web_portlet_BlogsPortlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&com_liferay_blogs_web_portlet_BlogsPortlet_mvcRenderCommandName=%2Fblogs%2Fview_entry&com_liferay_blogs_web_portlet_BlogsPortlet_redirect=%2Fen%2Fweb%2Fglobal-affairs%2Fpublicaciones%2Fnotas&com_liferay_blogs_web_portlet_BlogsPortlet_urlTitle=conexion-electrica-entre-ceuta-y-la-peninsula-un-asunto-de-seguridad-energetica-y-medioambiental-2
 - 45 Gas For Climate EU "European Hydrogen Backbone 2050" Julio de 2020. https://gasforclimate2050.eu/wp-content/uploads/2021/06/European-Hydrogen-Backbone_April-2021_V3.pdf