



2024



Competitividad marítima en el Estrecho de Gibraltar: el Impacto de los *Hinterland*

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Rabat

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS
DOCUMENTOS

11 de Diciembre de 2024
Rabat

Este estudio ha sido realizado por
Julia García López-Herrero y Guillermo Roldán García

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Rabat

<http://marruecos.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224240096



Índice

1. Introducción	4
2. Hinterland de los puertos marroquíes	5
2.1. Caracterización Geográfica y Económica	5
2.2. Infraestructura de Conexión	6
2.3. Actividades Logísticas y Comerciales	8
2.3.1. Zonas Francas: Aceleración Industrial	11
3. Hinterland de los puertos españoles	15
3.1. Caracterización Geográfica y Económica	15
3.2. Infraestructura de Conexión	16
3.2.1. La Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza	17
3.3. Actividades Logísticas y Comerciales	21
3.3.1. Zonas Francas	26
4. Impacto del hinterland en las cadenas de valor regionales	28
4.1. La redefinición de las Cadenas Globales de Valor (CGV)	28
4.2. Los tres grandes ejes de Cadenas Regionales de Valor (CRV)	29
4.3. Las CRV en los puertos del Estrecho	30
5. Retos y Perspectivas	32



1. Introducción

El **Estrecho de Gibraltar** es una de las zonas marítimas más estratégicas del mundo, actuando como un puente natural entre Europa y África. Con una extensión de aproximadamente 60 kilómetros y una anchura que varía entre 14,4 y 44 kilómetros, conecta el Atlántico con el Mediterráneo. Sus profundidades, que oscilan entre 300 y 900 metros, permiten el paso de una amplia gama de embarcaciones, consolidando su importancia en las rutas comerciales globales.

Los últimos datos indican que más de 130.000 barcos cruzan anualmente el Estrecho de Gibraltar, de los cuales al menos 90.000 son buques mercantes, reafirmando su importancia como una de las zonas de tráfico marítimo más intensas del mundo. Durante la **Operación Paso del Estrecho (OPE)** de 2024, llevada a cabo entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, transitaron más de 3,2 millones de pasajeros y 790.000 vehículos. Estas cifras destacan al Estrecho no solo como un eje comercial estratégico, sino también como el escenario de la mayor migración regulada entre dos continentes.

Este informe examina el *hinterland* de los principales puertos del Estrecho de Gibraltar y su impacto en las **Cadenas Globales de Valor (CGV)**, centrándose en sus características, desafíos y oportunidades estratégicas. A través de un análisis detallado, se abordan los casos de los puertos de Algeciras, Tarifa, Tánger Med y Nador West Med, destacando su papel en la conectividad marítima, su integración con los mercados interiores y sus dinámicas comerciales y logísticas transfronterizas.

Se han seleccionado los **puertos de Algeciras y Tánger Med** como objeto de estudio debido a razones estratégicas y de liderazgo en el ámbito portuario del Mediterráneo. El puerto de **Tánger Med** destaca por ser el más grande de la región y por su rápido crecimiento, logrando posicionarse como un **referente global** en un corto período de tiempo. Por otro lado, el puerto de **Algeciras** sobresale por ser el único puerto español **conectado con ambos corredores** europeos principales, el **Atlántico y el Mediterráneo**, además de su privilegiada **ubicación geográfica** en conexión con África. Aunque recientemente ha sido superado por Tánger Med en términos de volumen, Algeciras sigue siendo el segundo puerto más importante del Mediterráneo, consolidando su relevancia en el comercio internacional y la logística global. Estas características convierten a ambos puertos en casos de estudio fundamentales para analizar la competitividad portuaria y el impacto de los *hinterland* en la región.



2. *Hinterland* de los puertos marroquíes

2.1. Caracterización Geográfica y Económica

Para comenzar, es importante definir el término *hinterland*. Este se refiere al área de influencia terrestre de un puerto, conectándolo con los mercados interiores mediante redes de transporte multimodal. El *hinterland* desempeña un papel crucial en la logística, ya que facilita el movimiento eficiente de mercancías y asegura la integración de los puertos en las cadenas de suministro regionales y globales. Es, por tanto, un mecanismo de articulación económica de gran impacto en el desarrollo del comercio y transporte global.

Marruecos ocupa una posición estratégica en el mapa global del comercio, situado en la confluencia de las principales rutas marítimas que conectan África, Europa, América y Oriente Medio. Con costas que se extienden tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, el país aprovecha su ubicación para ser un nodo logístico crucial en el tráfico marítimo internacional.

El *hinterland de Marruecos* ha experimentado un desarrollo significativo en los últimos años, impulsado por la creación de zonas francas, la expansión de la infraestructura ferroviaria y la mejora en el suministro energético. Estos avances han fortalecido la posición del país como un centro logístico y comercial clave en la región del Mediterráneo, especialmente en el estrecho de Gibraltar.

El sector portuario del país se organiza en dos niveles principales: la **Agencia Nacional de Puertos (ANP)**, encargada de supervisar y regular el sistema portuario general, y **Marsa Maroc**, que opera la mayoría de los puertos comerciales.

Por otro lado, el puerto de Tánger Med, gestionado de manera autónoma por la **Agencia Especial Tánger Mediterráneo (TMSA)**, destaca como un hub estratégico de transbordo de mercancías entre África y Europa, representando casi el 65 % del tráfico total de mercancías en 2023, según datos de la ANP, Marsa Maroc y el grupo Tánger Med, como se puede comprobar en la siguiente tabla:



TRÁFICO POR PUERTO MARROQUÍ EN 2023

Tráfico total de mercancías, cuota y principales productos transportados.

Puerto	Tráfico anual de mercancías	Cuota Tráfico	Principales productos
Tánger Med	162 millones de toneladas, 8,6 millones de TEUs	64,69 %	Vehículos, componentes industriales, productos agrícolas, petróleo y derivados, fertilizantes.
Casablanca	27,1 millones de toneladas	10,82 %	Fosfatos, piensos para animales, contenedores, cereales, sal, carbón.
Jorf Lasfar	34,8 millones de toneladas	13,89 %	Fertilizantes, ácido sulfúrico, azufre.
Puertos de Safi	8,8 millones de toneladas	3,51 %	Fosfatos, ácido fosfórico, azufre, fertilizantes.
Agadir	8,6 millones de toneladas	2,71 %	Cereales, carbón, feldespato, cítricos, frutas tempranas.
Mohammedia	4,8 millones de toneladas	1,91 %	Combustible.
Nador	3,4 millones de toneladas	1,35 %	Arcilla caolinica, coque de petróleo, hidrocarburos, madera y derivados.
Laâyoune	2,1 millones de toneladas	0,83 %	Fosfatos, arena, fueloil.

Extraído del Estudio de Mercado del transporte y logística en Marruecos, ICEX, 2024.

2.2. Infraestructura de Conexión

La infraestructura de conexión en Marruecos, liderada por la **Oficina Nacional de Ferrocarriles (ONCF)** y complementada por una red avanzada de carreteras, es un componente clave en la integración de los puertos con el *hinterland* industrial y los mercados internacionales. Con una red ferroviaria de **2.295 kilómetros**, donde el **70% del tráfico está vinculado a actividades portuarias**, y una infraestructura vial estratégica, Marruecos refuerza su papel como nodo logístico en el Mediterráneo y África.

Conectividad Ferroviaria

El sistema ferroviario marroquí ha experimentado un importante desarrollo en los últimos años. Destaca el **Tren de Alta Velocidad Al Boraq**, que conecta **Tánger con Casablanca**, facilitando tanto el transporte de pasajeros como de mercancías. La ampliación hacia **Marrakech** está en marcha, reforzando la conexión entre el norte y el centro del país. Además, se están realizando proyectos específicos en la región de **Tánger y Tetuán**, como el desdoblamiento de la línea ferroviaria entre **Tánger y Melloussa** y nuevas conexiones hacia el aeropuerto y otras infraestructuras clave.

A largo plazo, el **Programa de Alta Velocidad 2010-2030** prevé la construcción de **1.500 kilómetros** de líneas ferroviarias, mientras que para 2040, la ONCF planea expandir la red con **2.700 kilómetros adicionales**, priorizando la conexión **Marrakech-Agadir**.



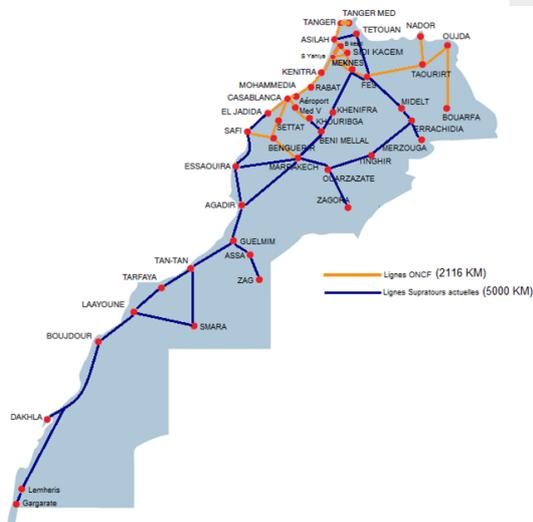
En términos de transporte de mercancías, los principales corredores son:

- El **corredor Casablanca-Tánger**, que conecta el puerto de Casablanca con **Tánger Med**, el puerto más grande de África y del Mediterráneo.
- Las rutas que enlazan **Casablanca** con ciudades como **Fez, Marrakech y Oujda**, esenciales para la distribución nacional.

Además, la infraestructura ferroviaria desempeña un papel fundamental en la conexión entre las plantas de producción automotriz de Marruecos y el puerto de Tánger Med. La terminal ferroviaria garantiza un transporte eficiente de vehículos nuevos desde las fábricas de **Renault Tanger Med** y **Stellantis en Kenitra** hacia el complejo portuario, facilitando su distribución a mercados internacionales. Actualmente, el puerto recibe un promedio diario de **6 trenes provenientes de Renault Tanger Med** y **2 trenes de Stellantis**, consolidando esta conexión como un elemento clave para la competitividad de la industria automotriz marroquí y la optimización de sus cadenas logísticas.

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN MARRUECOS

Mapa de conexiones y características relevantes



Red ferroviaria

Datos

Longitud total de las líneas	2.309 km
Líneas electrificadas	1.478 km (64 % de las líneas)
Mercancías transportadas	21 millones de toneladas
Cifra de negocios	1.690 millones de DH
Cereales transportados	900.000 toneladas
Vehículos transportados	370.000 automóviles.

Extraído del Estudio de Mercado del transporte y logística en Marruecos, ICEX, 2024 y ONCF.

Conectividad Vial en el Puerto de Tánger Med

El puerto de **Tánger Med** cuenta con una robusta red de carreteras que lo conecta directamente con el hinterland marroquí y con rutas internacionales. La autopista **Tánger-Casablanca**, que forma parte del corredor atlántico, permite un transporte rápido y eficiente hacia los principales centros industriales y comerciales del país. Adicionalmente, la carretera nacional y la circunvalación



mediterránea conectan el puerto con ciudades clave en el norte de Marruecos y facilitan el acceso a las zonas francas adyacentes. Las infraestructuras viales que rodean **Tánger Med** incluyen:

- **Autopistas de doble carril**, que permiten el transporte de mercancías de manera rápida y eficiente.
- Accesos directos a las **zonas logísticas y francas** del puerto, diseñadas para reducir los tiempos de tránsito y optimizar la distribución.
- Conexiones con puntos estratégicos como **Tánger ciudad, Tetuán y el aeropuerto internacional de Tánger-Ibn Battuta**.

Estaciones de Clasificación y Mantenimiento

Las estaciones de clasificación y mantenimiento, como las de **Sidi Kacem, Casablanca y Kenitra**, permiten gestionar de manera eficiente los trenes de carga. Estas estaciones manejan principalmente minerales, materias primas, productos industriales y, en menor medida, productos agrícolas.

2.3. Actividades Logísticas y Comerciales

TANGER MED

El Grupo Tánger Med se consolida como uno de los principales actores portuarios, logísticos e industriales de la región del Mediterráneo y África. Este complejo portuario gestionó en 2023, según datos publicados por el puerto, un volumen anual de 162 millones de toneladas de mercancías y 9,6 millones de contenedores TEUs, consolidándose como el primer puerto del Mediterráneo y de África en términos de capacidad y eficiencia operativa.

A través de 24 terminales de contenedores y graneles operadas también bajo la marca Marsa Maroc, el puerto ofrece soluciones logísticas avanzadas para el comercio internacional. Además, el Grupo gestiona y desarrolla más de 3.000 hectáreas de zonas de actividades económicas, donde operan más de 1.300 empresas. Éstas generan un volumen de negocio de 14.000 millones de euros en sectores estratégicos como la automoción, la aeronáutica, la logística, el textil y la agroindustria, creando 115.000 empleos directos en la región.

En 2023, la cifra consolidada de negocios del Grupo alcanzó los 914 millones de euros, reflejando la creciente importancia del puerto en las cadenas de suministro globales y su papel como motor económico regional.

INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE TÁNGER MED

Terminales y actividades realizadas

Área	Descripción
Tánger Med 1	Terminales de Contenedores: Dos terminales dedicados al manejo de contenedores. Terminal Ferroviario: Facilita la conexión intermodal con la red ferroviaria nacional. Terminal de Hidrocarburos: Especializado en la gestión de productos petroleros y derivados. Terminal de Mercancías Diversas: Manejo de carga general no contenedorizada. Terminal de Vehículos: Dedicado a la importación y exportación de automóviles.
Tánger Med 2	Terminales de Contenedores: Dos terminales adicionales para aumentar la capacidad de manejo de contenedores.
Puerto de Pasajeros y Ro-Ro	Zonas de Acceso e Inspección Fronteriza: Áreas destinadas al control y seguridad de pasajeros y mercancías. Muelles de Embarque: Facilitan el tránsito de pasajeros y camiones TIR. Zonas de Regulación: Espacios para la organización y gestión del flujo vehicular y de pasajeros. Estación Marítima: Terminal para el confort y servicio de los pasajeros en tránsito.
Tánger Med Port Center	Centro de Negocios: Con una superficie de 29.000 m ² , sirve como punto de encuentro para la comunidad marítima y portuaria, ofreciendo espacios de oficina y servicios relacionados.

Extraído de la web de Tánger Med.

A pesar de su reciente apertura y gran infraestructura, ha alcanzado en 2023 el 95% de su capacidad total para tráficos de contenedores, lo que supone un adelanto de cuatro años con respecto a las previsiones iniciales.

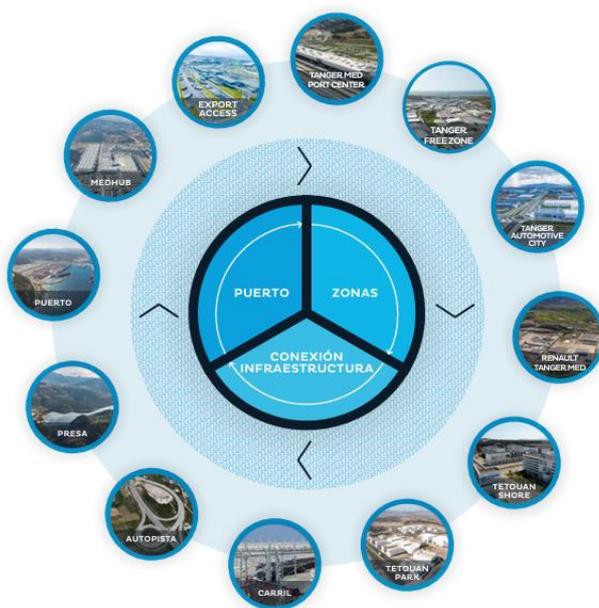


Ilustración 1 - Esquema de infraestructura e hinterland de Tánger Med (web Tánger Med)



INFRAESTRUCTURA PUERTO DE TANGER MED

Capacidades portuarias (2023)

Capacidades Portuarias	Cantidad
Hidrocarburos	15.000.000 (T)
Contenedores	9.000.000
Actividad de Vehículos	1.000.000
Actividad de Camiones	700.000
Actividad de Pasajeros	7.000.000

Extraído de la web de Tánger Med.

INFRAESTRUCTURA PUERTO DE TANGER MED

Datos de tráfico (2023)

Tráfico	Volumen
Tonnage Total	162 millones de toneladas
Contenedores	9,6 millones TEU
Vehículos Nuevos	477.993
Granel Líquido	9,8 millones de toneladas
Pasajeros	7 millones

Extraído de la web de Tánger Med.

NADOR WEST MED

El **Puerto de Nador West Med**, ubicado en la costa mediterránea de Marruecos, al este del Cabo de las Tres Forcas y aproximadamente a 70 kilómetros de la frontera con Argelia, se erige como un proyecto estratégico para potenciar el comercio y la logística en la región oriental del país.

Las obras de construcción del puerto comenzaron en 2016, con una duración planificada de 60 meses. Para junio de 2023, el proyecto había alcanzado un avance del 80%, con la finalización prevista para finales de 2023 y la **puesta en marcha operativa** programada para **finés de 2024**.

La primera fase del complejo portuario tiene un costo estimado de más de 10.000 millones de dirhams (**aproximadamente 950 millones de euros**). El Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (**BERD**) ha otorgado 200 millones de euros para este proyecto.



El puerto contará con una **capacidad anual de 3 millones de contenedores** equivalentes a veinte pines. Las instalaciones incluyen una dársena protegida de 140 hectáreas, dividida en tres cuencas con profundidades de hasta 13,5 metros, permitiendo el acceso de embarcaciones de gran tamaño. Además, se prevé la construcción de un terminal flotante de gas natural licuado (GNL), con operaciones comerciales esperadas para 2026.

El desarrollo de la **terminal flotante de GNL** en Nador West Med es parte de la estrategia de Marruecos para diversificar sus fuentes de energía y fortalecer la seguridad energética. Esta terminal estará conectado a un gasoducto existente que importa GNL desde España y se integrará con futuros yacimientos de gas en las regiones oriental y occidental del país. Se espera que la construcción comience en 2025, con operaciones comerciales iniciando en 2026.

Con su infraestructura avanzada y la incorporación de un terminal de GNL, el puerto de Nador West Med está destinado a convertirse en un **nodo logístico y energético clave** en el Mediterráneo, impulsando el desarrollo económico de la región oriental de Marruecos y fortaleciendo la posición del país en el comercio internacional.

2.3.1. Zonas Francas: Aceleración Industrial

Marruecos ha establecido varias zonas francas estratégicas que han catalizado la industrialización y atraído inversiones extranjeras. Recientemente renombradas como «**Zonas de aceleración industrial**» están destinadas a promover actividades industriales y de servicios orientadas al comercio exterior.

Las empresas que operan en estas zonas deben asegurar que al menos el 70 % de sus ingresos provengan de la exportación y cumplir con ciertos criterios específicos. Este régimen ofrece importantes ventajas fiscales y medidas de estímulo diseñadas para atraer inversión extranjera, tales como la simplificación de trámites mediante una ventanilla única, la eliminación del control de divisas y un marco fiscal altamente favorable.

Exenciones Fiscales:

- Las empresas están exentas del Impuesto sobre Sociedades (IS) durante los primeros 5 años, seguido de una tasa reducida del 8,75 % durante los 20 años posteriores.
- Las transacciones realizadas dentro de la zona franca y las importaciones están completamente exentas del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA).



Exención de Derechos de Aduana:

- Las importaciones de bienes y materiales necesarios para las actividades dentro de la zona franca están libres de derechos de aduana y otros impuestos indirectos.

Trámites Simplificados:

- Los procesos administrativos para la creación de empresas y las operaciones en las zonas francas están optimizados, con una ventanilla única que facilita la obtención de permisos y licencias.

Beneficios Operativos

- Las zonas francas ofrecen acceso a instalaciones modernas, telecomunicaciones avanzadas, electricidad y agua, junto con una ubicación estratégica cercana a puertos y aeropuertos que mejora la logística internacional.
- Las empresas pueden contratar personal extranjero con procedimientos simplificados para obtener permisos de trabajo y residencia.

Beneficios Financieros

- Se permite la repatriación total de beneficios y capitales, así como la gestión de cuentas bancarias en moneda extranjera, lo que facilita las transacciones internacionales.

Beneficios Adicionales

- Las empresas tienen acceso a una red nacional de zonas francas especializadas en diversos sectores, lo que fomenta la colaboración y la creación de *joint ventures* con socios locales e internacionales.

Este conjunto de ventajas convierte a las zonas francas de Marruecos en un polo de atracción para empresas que buscan maximizar su competitividad y eficiencia en un entorno globalizado.

Zonas de Aceleración Industrial destacadas

Lejos del entorno de Tánger destacan la **Atlantic Free Zone en Kenitra**, enfocada en la industria automotriz, electrónica y textil y la **Zona Franca de Casablanca**, enfocada en la industria automotriz, aeronáutica, textil y electrónica. Además, existen más plataformas a lo largo del terreno marroquí diseñadas para expandir la capilaridad de su red logística.

Se muestran algunas de estas plataformas logísticas en la siguiente imagen:

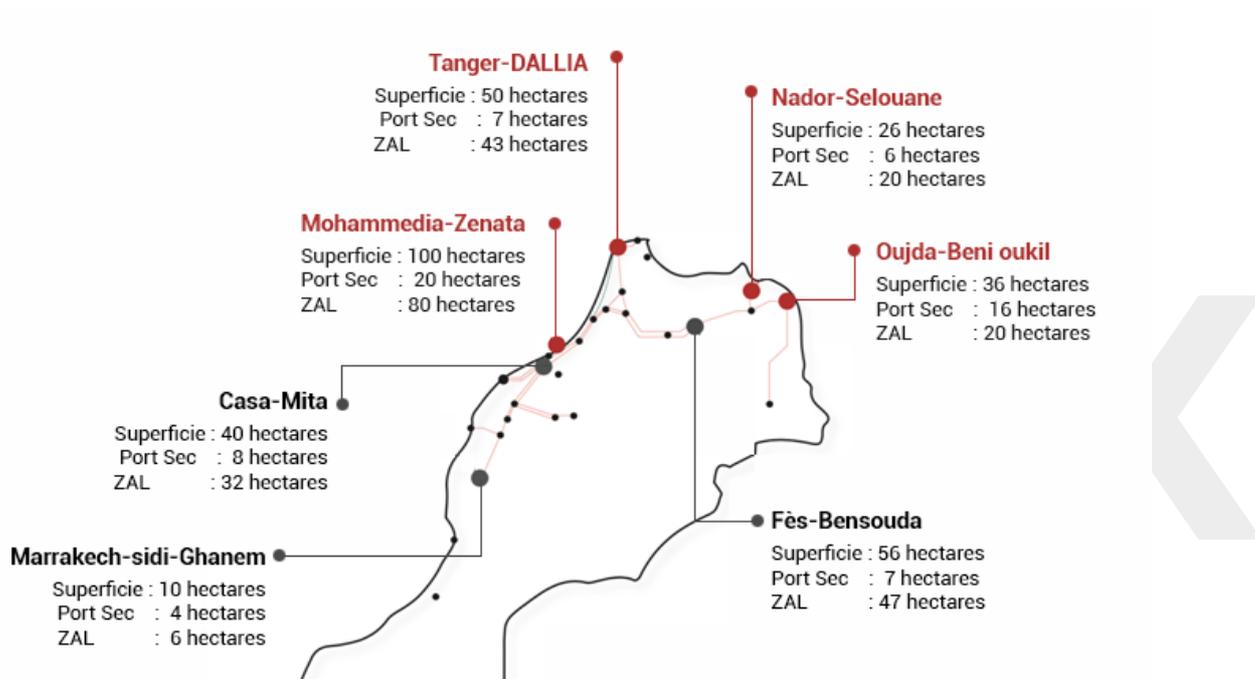


Ilustración 2 - Plataformas logísticas en Marruecos (ONCF).

En el entorno de Tánger destacan los siguientes zonas francas y plataformas logísticas:

- **Tánger Free Zone (TFZ):** Ubicada en el corazón de la primera zona industrial de Marruecos, la TFZ ofrece ventajas significativas para inversiones a gran escala, proporcionando un entorno favorable para la instalación y operación de empresas en diversos sectores.
- **Tánger Automotive City (TAC):** Con una extensión de 800 hectáreas, esta zona está dedicada al sector automotriz, acogiendo a fabricantes de equipos, operadores logísticos, subcontratistas y proveedores de servicios, consolidando un ecosistema automotriz integral.

- **Ciudad Mohammed VI (Tánger Tech):** Representa una colaboración clave entre Marruecos y China dentro de la iniciativa Belt and Road. Este proyecto, con una inversión de 500 millones de dólares, abarca 2.167 hectáreas y pretende atraer a más de 200 empresas, reforzando las cadenas globales de suministro. Su cercanía al puerto de Tánger Med y la ventaja de los acuerdos de libre comercio de Marruecos con la UE y los Estados Unidos la convierten en un catalizador para nuevas inversiones.
- **Renault Nissan Tánger Med:** Esta zona alberga la planta de producción de Renault-Nissan, una de las más grandes de África, impulsando la industria automotriz en la región y contribuyendo significativamente a las exportaciones del sector.

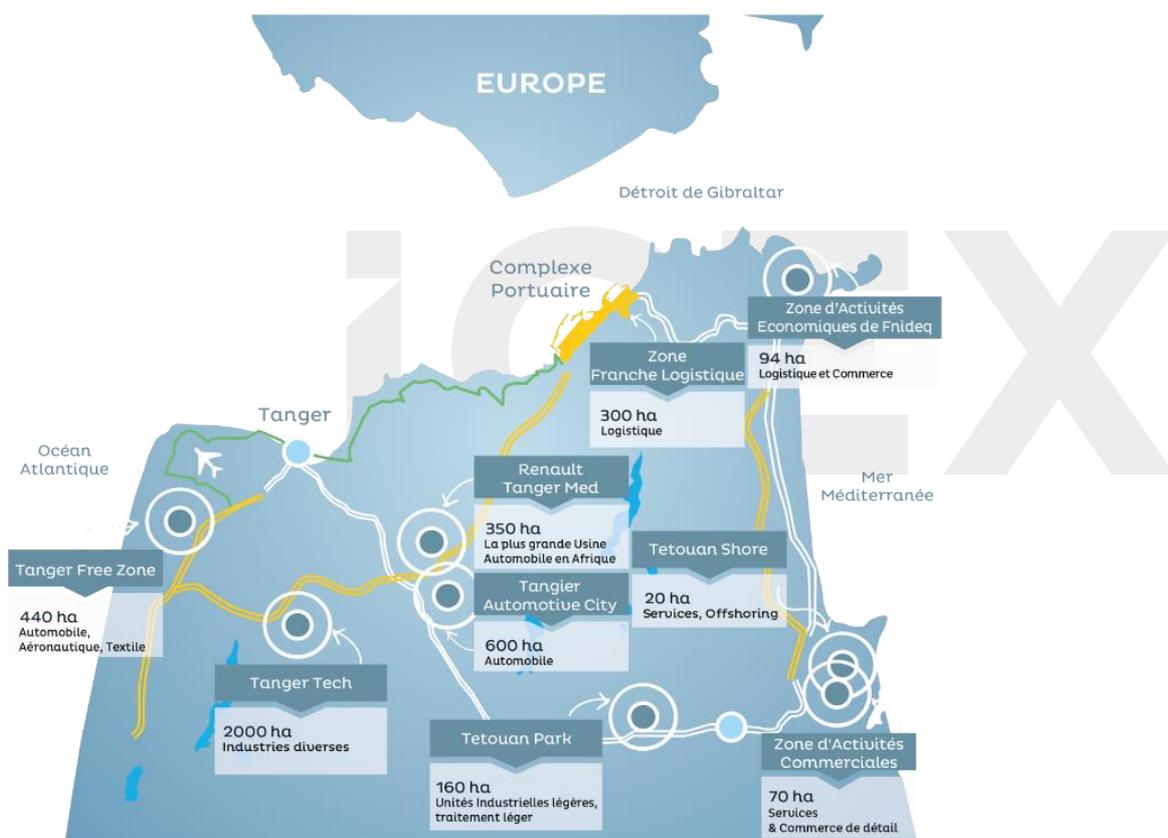


Ilustración 3 - Plataforma logística del norte de Marruecos (Tánger Med).



3. Hinterland de los puertos españoles

3.1. Caracterización Geográfica y Económica

El puerto de Algeciras, situado en la Bahía de Algeciras, junto con el puerto de Tarifa forma parte de la **Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA)**. Este entorno portuario destaca por su ubicación privilegiada en el Estrecho de Gibraltar, que le permite actuar como una conexión natural entre el Mediterráneo y el Atlántico. Este posicionamiento lo consolida como un punto clave en las rutas marítimas internacionales y como un puente logístico entre Europa, África y América.

Según el informe de gestión de la APBA de 2023, el puerto de Algeciras se posiciona como **el cuarto puerto europeo en tráfico total de mercancías**, con 104,8 millones de toneladas, registrando un incremento del 1,5% respecto a 2022. En tráfico de **contenedores**, ocupa el **sexto lugar en Europa** con 4,6 millones de TEUs¹.

El *hinterland* del puerto de Algeciras abarca principalmente Andalucía, incluyendo provincias como Cádiz, Málaga y Sevilla, extendiéndose además a regiones clave como Madrid, Castilla-La Mancha y Extremadura. En menor medida, también influye en otras áreas de España, fortaleciendo su papel como **punto de conexión entre el comercio marítimo y los mercados interiores**.

Con una superficie total de **4.827.800 m²**, el puerto de Algeciras se ha convertido en un **hub logístico** internacional gracias a la capacidad de su puerto, que maneja una gran variedad de mercancías como automóviles, productos químicos, petróleo y productos alimentarios. Además, el entorno portuario se ha posicionado como un punto estratégico en el comercio entre Europa y África, especialmente con Marruecos. Esta relación comercial no solo refuerza la importancia del **hinterland** como conexión entre mercados, sino que también impulsa su desarrollo, al integrarlo en dinámicas económicas y logísticas globales que optimizan su competitividad y eficiencia.

¹ TEU: Unidad equivalente a un contenedor estándar de 20 pies, utilizada para medir capacidad y tráfico en el transporte marítimo.

3.2. Infraestructura de Conexión

Las **infraestructuras de transporte** juegan un papel central en el desarrollo de este *hinterland*. En primer lugar, el sistema de **carreteras** en la región conecta de manera eficiente el puerto de Algeciras con importantes áreas industriales y comerciales de la región, facilitando el acceso a grandes ciudades del sur de España, como Sevilla y Málaga. La importancia de la infraestructura **ferroviaria** también es significativa. El puerto de Algeciras está conectado a través de una línea férrea con las principales ciudades de España y Europa, lo que hace posible el movimiento de mercancías hacia destinos lejanos de forma eficiente. Además, el proyecto de la **autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza**, junto con las mejoras previstas en los servicios intermodales, promete seguir fortaleciendo esta conexión.

Por otra parte, las **infraestructuras aeroportuarias** también juegan un papel complementario. Aeropuertos como el de **Jerez de la Frontera** y el de **Málaga** facilitan el transporte de mercancías y viajeros, contribuyendo a la consolidación de Algeciras como un nodo logístico global. Estas infraestructuras, junto con el puerto, constituyen un sistema logístico integrado que no solo facilita el comercio, sino que también contribuye al desarrollo de las industrias de la zona, que se benefician de la cercanía del puerto para realizar actividades de distribución, almacenamiento y transporte.



Ilustración 4 – Red de comunicaciones terrestres del puerto de Algeciras (APBA).

3.2.1. La Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza

El proyecto de la Autopista Ferroviaria ² Algeciras-Zaragoza es una de las iniciativas clave dentro de la **estrategia de transporte intermodal del Puerto de Algeciras**, orientada a mejorar la conectividad ferroviaria y reducir la huella de carbono del transporte de mercancías en España. Esta estrategia se articula en torno a **cuatro ejes principales** y un **eje transversal**, que incluyen:

- La mejora de infraestructuras lineales y nodales mediante inversiones estratégicas.
- El desarrollo de instalaciones y servicios ferroviarios.
- El fortalecimiento de la conectividad para potenciar el transporte intermodal.
- La promoción de la sostenibilidad como pilar fundamental.
- La incorporación de tecnologías digitales para optimizar los procesos logísticos y operativos.

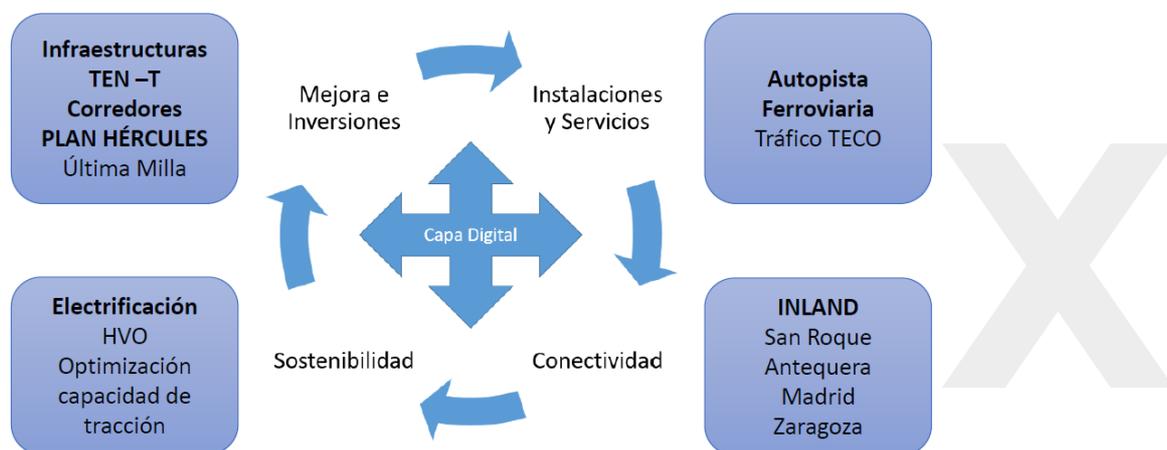


Ilustración 5 – Estrategia intermodal-ferroviaria del Puerto Bahía de Algeciras (APBA, 2024).

Se trata de una de las principales iniciativas que se benefician de estas inversiones en infraestructura. Con un recorrido de **1.084 km** y un tiempo de tránsito de **21 horas**, está diseñada para transportar **semirremolques de gálibo P420**. En su fase inicial, contará con una capacidad de **250 trayectos anuales**, operando con **5 trenes semanales**. Para 2030, se espera alcanzar **850 trayectos anuales**, con **18 trenes semanales** y una capacidad de transporte de **50.000 semirremolques** al año. Cada tren, de 550 metros, podrá transportar 30 semirremolques.

El proyecto ha sido impulsado a través de una **colaboración público-privada** que involucra a varias entidades clave, como **ADIF**, **APBA**, **Aragón Plataforma Logística (APL)** y el operador privado **Rail & Truck (R&T)**. La firma del protocolo para la puesta en marcha de este servicio se dio el **15 de octubre de 2021**, marcando el inicio de una serie de inversiones y mejoras clave. Entre estas, destaca la adquisición de **vagones** para la autopista ferroviaria, con una inversión total de **30,6 millones de euros**, financiada en parte por una subvención del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea**. Asimismo, se adquirieron **locomotoras Euro 6000** por un valor de **15 millones de euros**. Para garantizar la continuidad y expansión del proyecto,

² La autopista ferroviaria (AF) es un servicio combinado que transporta semirremolques y tráilers en rutas directas por tren.



se han establecido acuerdos de concesión, consolidando su relevancia dentro de la estrategia de movilidad sostenible en Europa.

Por tanto, este proyecto no se enmarca únicamente en el contexto nacional y está profundamente vinculado a los **corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico**, que forman parte de la **Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) de la Unión Europea**. Estos corredores tienen como objetivo mejorar la conectividad y facilitar el movimiento de mercancías a lo largo de Europa, conectando el norte de África y el centro de Europa a través de España. El **Puerto de Algeciras** es un **nodo estratégico** dentro de estos corredores, ya que es el **único** puerto español que conecta directamente con ambos corredores, lo que lo convierte en un punto clave en la red ferroviaria intercontinental.

A continuación, se muestra la **red ferroviaria actual en España**, organizada según el ancho de vía (ibérico y estándar) y el estado de desarrollo de los proyectos. En ancho ibérico, destaca la conexión Valencia-Madrid en servicio, junto a proyectos en desarrollo como Algeciras-Zaragoza, Sevilla-Madrid-Zaragoza y rutas internacionales hacia Portugal. En ancho estándar, resalta la conexión operativa Barcelona-Le Perthus, además de avances en proyectos como Murcia-Le Perthus y Vitoria-Gasteiz-Irun. El objetivo de la red es fortalecer el transporte de mercancías en los corredores Atlántico y Mediterráneo, impulsando la conectividad logística a nivel nacional e internacional.



Ilustración 6 – Red ferroviaria de España (ADIF, 2024).



COMPETITIVIDAD MARÍTIMA EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR: EL IMPACTO DE LOS HINTERLAND

Es relevante distinguir los corredores ferroviarios Atlántico y Mediterráneo en España. Por ello, se observa el mapa de ambos en la imagen de abajo. El **Corredor Atlántico**, representado en amarillo en la siguiente ilustración, atraviesa el **eje oeste** de la península, uniendo ciudades como Algeciras, Sevilla, Córdoba, Madrid, Valladolid y Bilbao, extendiéndose hacia Portugal y Francia.

Por su parte, el **Corredor Mediterráneo**, en verde, conecta los principales **puertos y nodos logísticos del arco mediterráneo**, desde Algeciras, pasando por Murcia, Valencia, Tarragona y Barcelona, hasta enlazar con Europa a través de Perpiñán. Además, existen conexiones hacia las Islas Canarias mediante rutas marítimas, reflejando la importancia del transporte intermodal en la red logística española.



Ilustración 7 – Los corredores Mediterráneo y Atlántico (APBA, 2024).

Del mismo modo, se puede visualizar la **conexión ferroviaria de mercancías entre Algeciras, Madrid y Zaragoza**, enfocándose en su rol como eje clave del transporte en España. Desde Zaragoza, el corredor se abre hacia destinos internacionales como Francia mediante los puertos de Pasajes, Barcelona y Tarragona, consolidando la **integración con el mercado europeo**, así como su conexión estratégica con el **norte de África** a través del puerto de Algeciras.



Ilustración 8 – Proyecto de autopista ferroviaria Puerto de Algeciras-Zaragoza (APBA, 2024).

Por otro lado, destaca el **Plan Hércules** como otra iniciativa destinada a optimizar la conectividad y la eficiencia logística en España. Este plan estratégico busca **mejorar la accesibilidad de las zonas portuarias a las grandes redes ferroviarias**, con un enfoque particular en la modernización y optimización de la **última milla ferroviaria**, aspecto clave para potenciar la competitividad de los puertos y su integración en las cadenas de suministro globales.

El Plan incluye actuaciones como la **electrificación** de la línea **Algeciras-Bobadilla-Madrid**, la mejora de la señalización, la eliminación de pasos a nivel y la renovación de las vías. Además, el **Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre (FFAT)**, que financia estas mejoras, ha sido fundamental para impulsar la modernización de las infraestructuras ferroviarias en el Puerto de Algeciras. Este fondo ha permitido la realización de proyectos de gran envergadura, como la **duplicación de vías**, la **ampliación de la Terminal Ferroportuaria de Isla Verde** y el **desarrollo de nuevos apartaderos**, lo que ha incrementado la capacidad del puerto para manejar tráfico ferroviario de manera eficiente.



3.3. Actividades Logísticas y Comerciales

En este apartado se recoge la información sobre las actividades de los puertos de Algeciras y Tarifa, sus servicios e infraestructura que posibilitan el desempeño en el ámbito geográfico del estrecho.

PUERTO DE ALGECIRAS

El Puerto de Algeciras dispone de una infraestructura diversa y altamente eficiente que respalda su posición como uno de los principales puertos del Mediterráneo. Este apartado detalla las instalaciones clave que permiten gestionar su tráfico marítimo, desde terminales especializadas en contenedores y tráfico Ro-Ro, hasta sistemas de almacenamiento y conexiones ferroviarias que optimizan su integración con el comercio global.

Tráfico Ro-Ro

El puerto dispone de **7 atraques Ro-Ro** adicionales a los 8 para pasajeros, distribuidos en diversos muelles para facilitar el manejo eficiente de vehículos y mercancías pesadas.

Estos atraques están destinados a buques Ro-Ro que operan en rutas regulares como Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger Med, además de atender conexiones ocasionales con puertos de Mauritania. Asimismo, la Terminal de Tráfico Pesado (TTP), ubicada en el Muelle de Isla Verde, proporciona un área segura y controlada para gestionar el flujo de vehículos de carga pesada, como semirremolques y unidades completas.

INFRAESTRUCTURA PUERTO DE ALGECIRAS

Tráfico Ro-Ro

Muelle	Calado (m)	Detalles
Isla Verde	10,0	Servicio a líneas regulares y esporádicas.
Dique Ingeniero Castor Rodríguez del Valle	14,5	Buques de gran capacidad.
Príncipe Felipe	14,5	Tráfico regular de vehículos y carga.
Juan Carlos I (Norte y Sur)	9,0 - 10,5	Dos atraques. Soporte para carga y descarga mixta.
Isla Verde Exterior (Norte y Dique)	17,5 - 18,5	Dos atraques. Adecuado para grandes buques Ro-Ro.

Extraído memoria APBA 2023.

Tráfico Ferroviario

El puerto está conectado mediante una red ferroviaria interior compuesta por **3 ramales principales**, que enlazan las terminales con los accesos externos. Esta red permite un transporte



Tráfico de contenedores

El puerto cuenta con dos terminales especializadas para el manejo de contenedores, ambas equipadas con tecnología avanzada para una operación eficiente: la **APM Terminals Algeciras**, en el Muelle de Juan Carlos I, maneja grandes volúmenes de tráfico, mientras que la **TTI-Algeciras**, en Isla Verde Exterior, está diseñada para buques de última generación, garantizando eficiencia y competitividad en el comercio global. Se resumen las características de ambas en la siguiente tabla:

INFRAESTRUCTURA PUERTO DE ALGECIRAS

Tráfico de contenedores

Terminal	Superficie (ha)	Longitud Atraque (m)	Calado (m)	Equipos Principales
APM Terminals Algeciras	67,1	1.941	16-18	19 grúas portainer, 65 transtainers, 102 cabezas tractoras.
Total Terminal International	35,76	650	18,5	8 grúas portainer, 32 transtainers, 23 shuttle carriers.

Extraído memoria APBA 2023.

Infraestructura de Hidrocarburos y Acero en el Puerto de Algeciras

El Puerto de Algeciras es un nodo estratégico en la logística global de hidrocarburos y productos siderúrgicos. Varias empresas clave operan en sus instalaciones, proporcionando servicios que abarcan desde la destilación y almacenamiento de hidrocarburos hasta la producción y exportación de acero inoxidable. Estas actividades refuerzan el papel del puerto como un eje logístico multifuncional en el Mediterráneo.

INFRAESTRUCTURA PUERTO DE ALGECIRAS

Hidrocarburos

Instalación	Función principal	Detalles principales
Refinería Gibraltar (CEPSA)	Destilación de petróleo, almacenamiento y distribución de productos derivados.	- Capacidad: 12 millones de toneladas/año. - 7 atraques con 1.467 m de pantalán. - Terminal exclusivo para barcasas de suministro.
Monoboya	Descarga de grandes volúmenes de petróleo y suministro de combustible a buques.	- Ubicación: Bahía, 60 m de profundidad. - Capacidad de descarga: 12.000 m ³ /h. - Amarre para petroleros de hasta 350.000 TPM.
Exolum	Almacenamiento y logística de productos petrolíferos (recepción, expedición y suministro de bunkering).	- Operación: Muelle Isla Verde y Dique Norte. - Capacidad de almacenamiento: 203.144 m ³ . - Productos: DMA e IFOs.
Evos Algeciras	Gestión de hidrocarburos y graneles líquidos, con énfasis en el almacenamiento y transbordo eficiente.	- Ubicación: Isla Verde Exterior. - Capacidad: 403.000 m ³ . - Infraestructura: 22 tanques y pantalán para buques de hasta 225.000 TPM.

Extraído memoria APBA 2023.



INFRAESTRUCTURA PUERTO DE ALGECIRAS

Acero Inoxidable

Empresa	Superficie	Terminal	Producción Anual
Acerinox	125 hectáreas	250 m de muelle con 9,5 m de calado.	Acería: 1.067.400 toneladas. Laminación en caliente: 870.800 toneladas. Laminación en frío: 600.000 toneladas.

Extraído memoria APBA 2023.

Pasajeros

Una de las actividades más destacadas en el Puerto de Algeciras es el tráfico de pasajeros, que conecta Europa y África a través de rutas estratégicas hacia Ceuta y Tánger Med. Para garantizar una experiencia eficiente y cómoda, el puerto cuenta con infraestructuras modernas, como sus ocho atraques para transbordadores, una amplia estación marítima equipada con servicios esenciales, y un edificio de estacionamiento de larga estancia. Se presentan en la siguiente tabla un resumen de las instalaciones para el tráfico de pasajeros del puerto de Algeciras:

INFRAESTRUCTURA PUERTO DE ALGECIRAS

Tráfico de pasajeros

Instalación	Capacidad / Detalles
Atraques para Transbordadores	8 atraques para pasajeros en las rutas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger Med.
Estación Marítima	12.000 m ² (edificio principal) + 7.900 m ² (anexo), con áreas comerciales y salas de embarque.
Estacionamiento Vehículos	810 plazas distribuidas en 3 niveles, para largas estancias.

Extraído memoria APBA 2023.

PUERTO DE TARIFA

El Puerto de Tarifa, situado en el punto más meridional de la península ibérica, destaca por su especialización en el transporte rápido de pasajeros, consolidándose como un enlace clave entre Europa y África. Este apartado detalla las instalaciones y servicios que permiten gestionar su tráfico anual de más de un millón doscientos mil pasajeros y 250.000 vehículos, así como su papel estratégico en las conexiones con Tánger ciudad a través de embarcaciones de alta velocidad.



COMPETITIVIDAD MARÍTIMA EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR:
EL IMPACTO DE LOS HINTERLAND

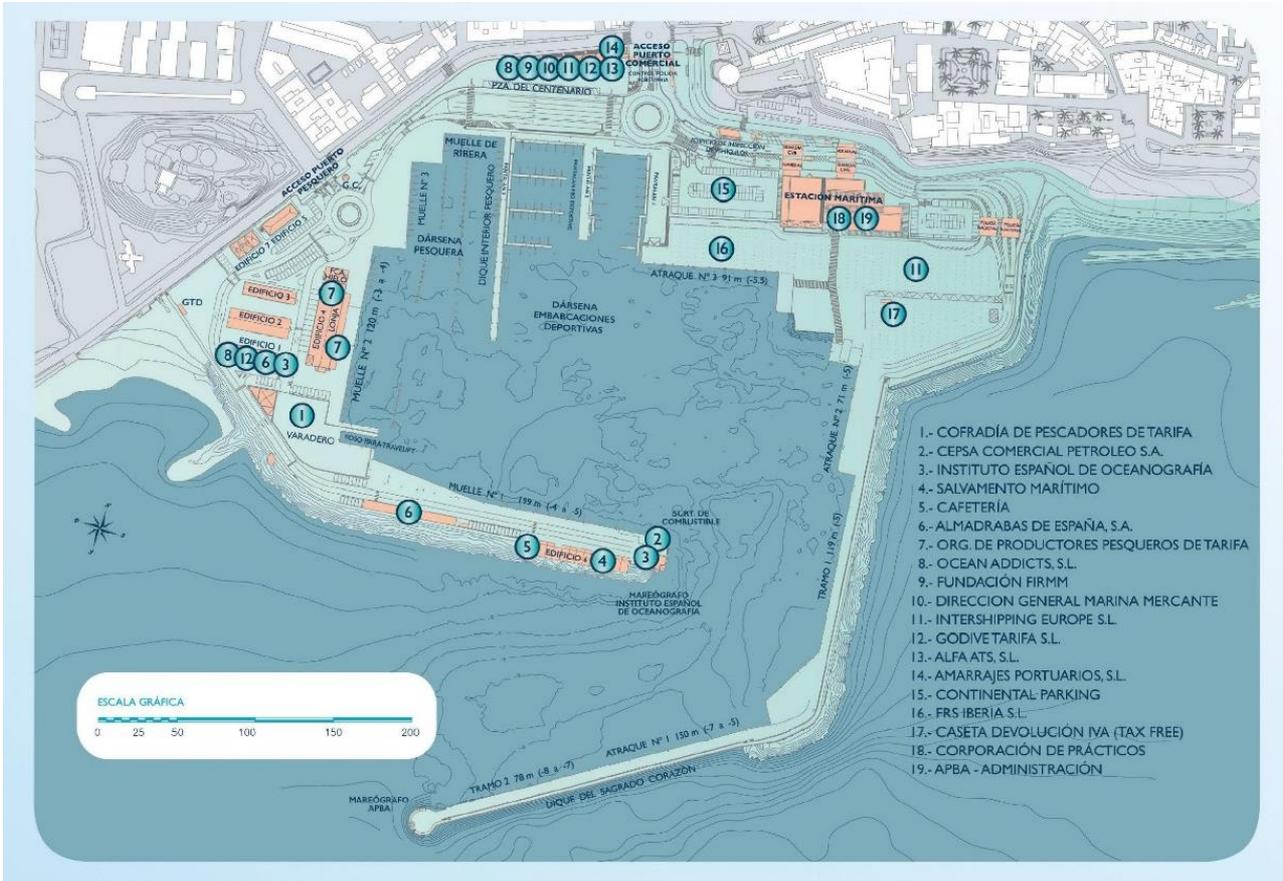


Ilustración 10 - Plano del puerto de Tarifa (APBA).

Pasajeros

INFRAESTRUCTURA PUERTO DE TARIFA

Tráfico de pasajeros

Instalación	Capacidad / Detalles
Atraques para Transbordadores	2 atraques para embarcaciones rápidas en la línea Tarifa-Tánger ciudad.
Estación Marítima	2.116 m ² en dos plantas; locales para check-in, cafetería y oficinas administrativas.
Estacionamiento Vehículos	Aparcamiento con acceso directo a la estación marítima.

Extraído memoria APBA 2023.

3.3.1. Zonas Francas

Las zonas francas en España, localizadas estratégicamente en siete puntos clave del territorio como son **Barcelona, Santander, Vigo, Sevilla, Cádiz, Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife**, son áreas esenciales para la economía del país y para la competitividad de sus empresas en el comercio internacional. Estas áreas operan bajo un régimen especial definido por el Código Aduanero de la Unión Europea, lo que les otorga una serie de ventajas únicas tanto a nivel fiscal como logístico.



Ilustración 11 - Zonas francas y puertos secos de España (ICEX Invest in Spain).

A continuación, se detallan los principales beneficios que aportan estas áreas:

Beneficios Fiscales y Aduaneros

- **Exención de derechos de importación:** Las mercancías no comunitarias almacenadas en las zonas francas no están sujetas al pago de derechos hasta que se despachan a consumo o se introducen en el mercado de la UE.
- **Exención de IVA:** En tanto las mercancías permanezcan en las zonas francas, no se genera la obligación de liquidar el IVA, permitiendo un almacenamiento sin cargas fiscales.
- **Flexibilidad operativa:** Las empresas pueden realizar manipulaciones como envasado, etiquetado, limpieza y montaje, adaptándose a las necesidades del mercado sin incurrir en costes adicionales.
- **Despachos parciales:** Las mercancías pueden despacharse de manera fraccionada, liquidando impuestos únicamente por las cantidades necesarias.
- **Facilidad de exportación:** Los productos agrícolas y mercancías comunitarias destinadas a la exportación pueden beneficiarse de restituciones anticipadas.

Beneficios Logísticos y Comerciales

- **Optimización del flujo de mercancías:** La ubicación de las zonas francas cerca de importantes nodos logísticos, como puertos y autopistas, permite un tránsito rápido y eficiente hacia mercados internacionales.
- **Reducción de costes:** Las zonas francas ofrecen tarifas competitivas para el almacenamiento y operaciones logísticas, beneficiando tanto a empresas nacionales como internacionales.

ZONA FRANCA DE CÁDIZ

La **Zona Franca de Cádiz** destaca por su capacidad para fomentar el comercio internacional. Con una superficie de 286.343 m² y una ubicación privilegiada a 4 km del puerto de Cádiz, ofrece instalaciones modernas que incluyen naves de diferentes tamaños y áreas logísticas. Las empresas pueden beneficiarse de ventajas como la exención de IVA, almacenamiento prolongado sin cargas fiscales y acceso directo a la red de autovías que conecta con Algeciras, Sevilla y el aeropuerto de Jerez. Además, extiende su **impacto más allá de los recintos fiscales** y aduaneros de Cádiz capital y la Bahía de Algeciras, cuenta **con instalaciones en diversos municipios** como Puerto Real, Jerez, Algeciras y El Puerto de Santa María, ofreciendo naves industriales, oficinas y suelo industrial en puntos estratégicos para fomentar la actividad empresarial en la región.



Ilustración 12 - Consorcio zona franca de Cádiz.

Además, Cádiz está apostando por la innovación a través de iniciativas como **ZF Blue Core**, centrada en la sostenibilidad y digitalización del comercio, e **Incubazul**, una incubadora de empresas que promueve proyectos basados en la economía azul y el desarrollo sostenible. Estos programas no solo consolidan a la Zona Franca de Cádiz como un centro logístico, sino también como un espacio de innovación y referencia en el contexto internacional.



4. Impacto del hinterland en las cadenas de valor regionales

4.1. La redefinición de las Cadenas Globales de Valor (CGV)

En las últimas décadas, las **CGV**³ han sido uno de los pilares fundamentales sobre los que se ha cimentado la globalización económica. Estas redes de producción y distribución, que cruzan fronteras y conectan a miles de actores en diferentes partes del mundo, han permitido a las empresas y países maximizar su eficiencia y competitividad. Sin embargo, las recientes disrupciones globales, las tensiones geopolíticas y los nuevos desafíos económicos, han puesto en evidencia la vulnerabilidad de este sistema global interdependiente, lo que ha provocado una **reconfiguración** de las CGV.

Hoy en día, las CGV se están redefiniendo mediante varios fenómenos interconectados que están moldeando el futuro de la producción y el comercio global. Entre ellos, se encuentran el *nearshoring*, el *friendshoring* y la *blockalisation*, cada uno respondiendo a las nuevas exigencias de un mundo más incierto y fragmentado.

El **nearshoring**, por ejemplo, es un concepto estratégico en el que las empresas trasladan la producción de un país lejano a otro más cercano, buscando optimizar la logística, reducir los tiempos de entrega y minimizar los costos asociados a las interrupciones en las cadenas de suministro. Este fenómeno ha cobrado relevancia en un contexto donde la eficiencia y la flexibilidad son cruciales, y donde las disrupciones, como las observadas durante la pandemia de COVID-19, han evidenciado la necesidad de asegurar la continuidad de los flujos de bienes.

El **friendshoring**, por su parte, implica trasladar las operaciones a países que comparten valores políticos y económicos, asegurando así una mayor estabilidad en la cadena de suministro. Este fenómeno ha surgido como respuesta a las crecientes tensiones geopolíticas, como la competencia entre Estados Unidos y China, que han forzado a las empresas a buscar relaciones comerciales más predecibles y seguras.

Finalmente, la **blockalisation** se refiere a la fragmentación de las CGV en bloques regionales, impulsada por políticas de protección y por la creación de alianzas económicas basadas en la proximidad geográfica y la confianza política.

³ Las CGV son la fragmentación de los procesos de producción a nivel global, donde diferentes países contribuyen en distintas etapas del desarrollo de un producto, desde la obtención de materias primas hasta la distribución del producto final.

Este proceso de **regionalización** de las CGV es una respuesta directa a las disrupciones geopolíticas y económicas recientes. En este sentido, las nuevas estrategias buscan no solo optimizar costos, sino también garantizar la sostenibilidad y la seguridad de los procesos productivos. Además, la diversificación de fuentes de suministro, la flexibilidad en la respuesta y la mejora de la eficiencia energética son elementos clave de estas nuevas configuraciones. En el punto 4.2. se analiza la relación de las CRV con los puertos del estrecho.

4.2. Los tres grandes ejes de Cadenas Regionales de Valor (CRV)

A medida que las CGV se regionalizan, han surgido tres grandes **ejes de Cadenas Regionales de Valor (CRV)** que están redefiniendo el comercio global.

El primero de estos ejes se encuentra en **Asia-Pacífico**, donde países como China, Japón y Corea del Sur han consolidado una red de producción y distribución que abarca desde la manufactura hasta los productos tecnológicos avanzados.

El segundo eje es **América del Norte**, que ha fortalecido su integración económica a través del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (**T-MEC**), especialmente en los sectores automotriz y tecnológico.

Finalmente, **Europa** se ha beneficiado de la integración económica dentro de la Unión Europea, y su relación con países cercanos ha impulsado una red de producción que abarca sectores clave como la automoción, la energía verde y la tecnología.



Ilustración 13 - Los tres grandes ejes de producción regional a nivel mundial (elaboración propia).



En este contexto, las estrategias adoptadas por los gobiernos y empresas buscan optimizar sus **cadena de suministro** mediante nuevas **tecnologías**, como la automatización y el uso de *blockchain* para mejorar la trazabilidad de los productos. Además, los **acuerdos de libre comercio**, como los firmados por la **Unión Europea con** países del Magreb, incluidos **Marruecos**, están ampliando las redes comerciales y mejorando la interdependencia económica entre las regiones. Estos acuerdos no solo favorecen a los países de la vecindad sur, sino que también permiten a las empresas europeas acceder a nuevos mercados y fortalecer sus cadenas de suministro en el norte de África y el Medio Oriente.

La **geopolítica** juega un papel crucial en esta reconfiguración de las CGV. La competencia por el control de recursos naturales, las sanciones comerciales y las políticas proteccionistas están generando una reconfiguración de los flujos comerciales. Este nuevo enfoque ha llevado a los países y empresas a reconsiderar sus alianzas estratégicas y a rediseñar sus cadenas de valor con un enfoque más resiliente, menos vulnerable a los vaivenes políticos y económicos. Los cuellos de botella en las cadenas de suministro y la dependencia de terceros países en insumos estratégicos han impulsado la necesidad de diversificación y acortamiento de estas cadenas. En este contexto, el **fortalecimiento de las relaciones comerciales con países cercanos, como Marruecos, adquiere una relevancia estratégica para España y la Unión Europea.**

4.3. Las CRV en los puertos del Estrecho

Con esta base conceptual, podemos ahora dirigirnos al **caso específico** en la región del **Estrecho de Gibraltar**. Este estrechísimo paso representa un nodo crítico para las CGV, especialmente en términos de **transporte marítimo y logística**. Los puertos de Algeciras y Tánger-Med se han convertido en actores claves en la redefinición de las cadenas de suministro globales, especialmente en el contexto de las nuevas dinámicas de *nearshoring*, *friendshoring* y *blockalisation*.

Mientras que, en los **tráficos este-oeste**, relacionados con los grandes portacontenedores, existe una competencia directa, en los flujos **norte-sur**, que involucran el transporte de mercancías y vehículos rodados (Ro-Ro), los puertos muestran una colaboración complementaria. Esta relación estratégica es vital para la creación de un **hub logístico transfronterizo** que conecte Europa y África. Aquí, el *nearshoring* juega un papel esencial, ya que la proximidad geográfica permite a las empresas optimizar tiempos de entrega y reducir costos logísticos, lo que convierte al Estrecho en un punto clave para el comercio entre ambos continentes.

En este sentido, la **relación entre Marruecos y España** ha fortalecido las redes de producción regionales, con un enfoque hacia sectores clave como la **automoción, aeronáutica y textil**. La **integración de Marruecos en las CGV** ha sido fundamental para su crecimiento económico, convirtiéndose en un actor relevante en las exportaciones hacia Europa.



Existen dos indicadores para ponderar la participación de cada país en las CGV. El primero de estos indicadores se denomina «**integración hacia atrás**», que consiste en importar bienes intermedios o finales del extranjero para incorporarlos a sus exportaciones, y el segundo, «**integración hacia delante**» al exportar bienes intermedios a un país socio para que este a su vez los incorpore a sus exportaciones (de Jesús Domínguez, 2023).

Con el objetivo de analizar la relación de interdependencia entre la economía española y marroquí, y medir el grado de integración de estas en las CGV, se comparan una serie de datos que permiten una mayor comprensión de la relación económica bilateral.

País	Exportaciones brutas	Integración hacia atrás	Integración hacia delante	Total
España	458.108	24 %	19 %	43 %
Marruecos	38.221	30 %	16 %	46 %

Fuente: elaboración propia a partir de los indicadores TiVA de la OCDE.

En ambas economías, la **participación hacia detrás tiene un peso proporcional mucho mayor** que la integración hacia adelante. Es decir, participan en las CGV a través del ensamblaje y la transformación de bienes intermedios importados que serán reexportados a un tercer país. En un proceso productivo, estas tareas son las que generan un **menor valor añadido**. En cambio, áreas de la cadena productiva como el diseño y la investigación al desarrollo (previas al proceso productivo), así como *marketing* y venta (de mayor proximidad al cliente final) aportan la mayor cantidad de valor añadido a las CGV.

Se puede afirmar que aumentar el **contenido español de las exportaciones marroquíes** es un factor clave para ampliar la relevancia de España en las CGV a la vez que se afianza la complementariedad entre ambos países. El desarrollo de la cadena regional de valor repercutirá en unos lazos comerciales y económicos más fuertes, y es coherente con la tendencia a regionalizar y geopolitizar las cadenas de valor (de Jesús Domínguez, 2023). Para información más detallada sobre el valor añadido en las CGV se puede revisar el capítulo 4 del informe [La industria textil marroquí. Desafíos y perspectivas](#).

Por otro lado, la iniciativa **Global Gateway de la Unión Europea**, en su búsqueda de crear una alternativa a la **Ruta de la Seda**, ha impulsado un enfoque renovado hacia las infraestructuras en la región, buscando fortalecer las conexiones comerciales y mejorar la sostenibilidad en la región. La inversión en infraestructura portuaria y ferroviaria, como la **autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza**, busca reforzar la conectividad de los puertos, no solo dentro de Europa, sino también con África. La colaboración entre los puertos de **Algeciras y Tánger-Med** en proyectos conjuntos, como el fortalecimiento de la trazabilidad de las mercancías y la expansión de infraestructuras portuarias, refleja el interés común de ambos países por maximizar las oportunidades comerciales y de inversión en la región.



5. Retos y Perspectivas

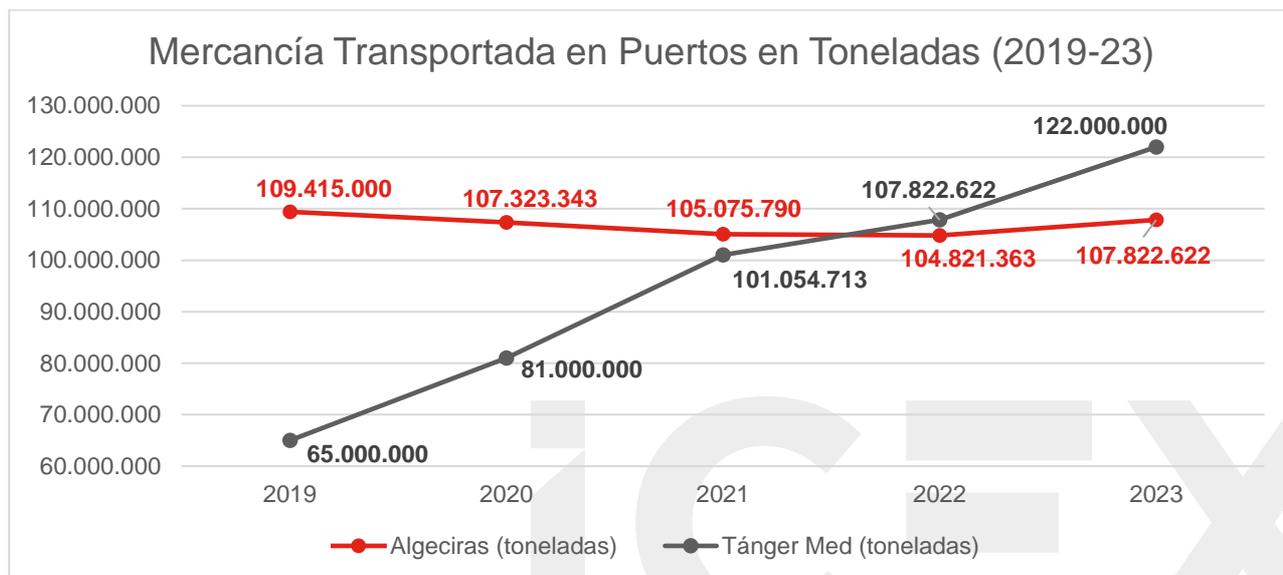
El Estrecho de Gibraltar se ha consolidado como un eje estratégico en las CGV, facilitando el comercio transcontinental entre Europa, África y, en menor medida, América. Los **puertos de Algeciras y Tánger-Med son los principales nodos logísticos** de la región, pero su éxito depende en gran medida de la eficiencia y desarrollo de sus *hinterland*, que conectan estas infraestructuras marítimas con los mercados interiores. Este contexto presenta retos significativos y expectativas clave que definirán el futuro de la competitividad logística de ambos puertos.

La **Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza** se presenta como un proyecto clave para mejorar la conectividad terrestre y la eficiencia del transporte intermodal, al trasladar parte del creciente flujo de camiones entre el norte de Marruecos y Europa hacia el ferrocarril. Este corredor, que busca reducir los costes logísticos en un 15 % respecto al transporte por carretera, también contribuirá significativamente a la **estrategia de descarbonización de España** al disminuir las emisiones de CO₂ en un 75 % por tonelada transportada. Se prevé que para 2030 cruzarán el Estrecho, en la conexión Tánger Med – Algeciras, alrededor de 800.000 camiones anuales (casi 2.200 camiones diarios), y el ferrocarril podría absorber hasta 180 camiones al día, llegando a 360 si se incluyen rutas con origen o destino en Huelva, Sevilla y Canarias; se calcula que esto **permitirá reducir las emisiones del transporte**, sólo en el tramo Algeciras – Zaragoza, en 95.000 toneladas de CO₂. Además, la modernización de los corredores Mediterráneo y Atlántico, junto con la electrificación de las líneas, permitirá aumentar la **interoperabilidad**, mejorar la frecuencia del servicio ferroviario y aliviar la congestión viaria (el equivalente a 50.000 kilómetros diarios de tráfico pesado por carretera) y, por tanto, fortalecer la competitividad logística del Puerto de Algeciras.

Por su parte, Tánger-Med enfrenta retos similares en términos de sostenibilidad y capacidad. La continua expansión del puerto y la mejora de sus conexiones ferroviarias y terrestres son esenciales para mantener su liderazgo en el Mediterráneo. Además, tanto Algeciras como Tánger-Med están adoptando medidas de **digitalización, mejora energética y tecnologías verdes** para responder a las crecientes exigencias medioambientales y consolidar un modelo logístico sostenible.



La competencia entre los puertos es otro reto significativo. Mientras que Algeciras debe mantener su competitividad frente a otros puertos europeos como Valencia y Barcelona, Tánger-Med ha superado a Algeciras en términos de tráfico total en los últimos años. Este panorama subraya la necesidad de que ambos puertos inviertan continuamente en **innovación, ampliación de capacidades y modernización de infraestructuras** para consolidar su relevancia en las CGV.



Fuente: APBA y TMPA

En cuanto a las **expectativas**, la proximidad geográfica entre Algeciras y Tánger-Med ofrece una oportunidad única para desarrollar una red logística transcontinental. Este modelo no solo fortalece las relaciones comerciales entre Marruecos, España y el resto de la Unión Europea, sino que también impulsa la **integración económica** entre los continentes. La cooperación entre ambos puertos ha permitido optimizar cadenas de suministro, promoviendo el intercambio de productos manufacturados y materias primas clave.

Finalmente, el futuro de los *hinterland* del Estrecho de Gibraltar dependerá de su capacidad para adaptarse a las dinámicas cambiantes del comercio global. Proyectos como la **ampliación del puerto de Algeciras**, el **fortalecimiento de las redes ferroviarias** y la **integración de infraestructuras logísticas en Marruecos** serán esenciales para garantizar su papel como motores logísticos intercontinentales.

icex

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es



icex España
Exportación
e Inversiones