

Las infraestructuras en el Magreb: recuperar el tiempo perdido

Ridha Kéfi

En el campo energético, a pesar de sus grandes recursos de hidrocarburos, los países del Magreb tienen sistemas de transporte y distribución limitados

El tráfico ferroviario magrebí sigue estando lejos de responder a las necesidades de la población y de los actores económicos de la región

El cierre de fronteras entre Argelia y Marruecos, los problemas sobre seguridad, burocracia y corrupción, trabas para el desarrollo de las infraestructuras

Con una población que se calcula en 81 millones de personas, el Magreb reúne aproximadamente a la décima parte de la población africana (832 millones). Esta enorme región, que se extiende sobre seis millones de kilómetros cuadrados, la quinta parte del continente (30 millones), está constituida por los cinco países de la Unión del Magreb Árabe (UMA) que son, de Oeste a Este: Mauritania (2,9 millones de habitantes); Marruecos (30,6 millones); Argelia (32 millones); Túnez (9,9 millones); y Libia (5,6 millones). A este grupo regional se podría sumar Egipto (72 millones), que constituye su continuidad geopolítica.

Como zona almohadilla entre Europa, el África subsahariana y Oriente Próximo, el Magreb representa una baza para las estrategias regionales de la Unión Europea (UE), ya que es su frontera meridional, y de Estados Unidos, que pretende integrarlo en su Gran Oriente Medio: un amplio conjunto de cultura islámica que se extiende desde Mauritania, al Oeste, hasta Pakistán, al Este.

UMA: dificultades de la construcción regional

La historia del Magreb empieza hace 5.000 años. Comienza con los nubios, en el valle del Nilo, y los bereberes, al norte del Sáhara, y sigue con la creación del imperio car-

taginense, la romanización, la arabización, la islamización, la dominación otomana, la colonización europea, las luchas de liberación nacional, la descolonización, la creación de Estados nacionales y, como corolario, el auge de los movimientos islamistas fundamentalistas como respuesta al fracaso de las élites que asumieron el mando de estos Estados nacionales después de alcanzar la independencia.

Estas élites pro-occidentales, a menudo militarizadas y adeptas a una modernidad aparente –nacionalista, liberal o socializadora– han fracasado en la construcción de Estados democráticos. Para mantenerse en el poder, a menudo se han apoyado en el ejército y la policía. En el aspecto económico, sus éxitos son igual de limitados.

Con recursos naturales distribuidos de manera muy desigual –Libia, uno de los menos poblados, es también el que más petróleo y gas posee– los países de la región también tienen niveles de desarrollo muy diferentes. Mientras que los ingresos anuales del conjunto se elevan a 55.000 millones de dólares, los ingresos nacionales por habitante varían de uno a ocho, desde los 3.512 dólares en Libia, hasta los 430 en Mauritania, pasando por los 1.320 de Marruecos, los 1.920 de Argelia y los 2.240 de Túnez, el país más estable y mejor administrado.

Los países del Magreb, cuyos males son comunes (autoritarismo, fal-

ta de respeto a los derechos humanos, desigualdades sociales...), suelen mencionar su estabilidad relativa como una ventaja para atraer inversiones extranjeras y para establecer fructíferas relaciones comerciales con el exterior. Con la conclusión de que la zona, a pesar de sus carencias crónicas, es percibida como rica en promesas por las que se pelean la UE y EE UU.

El interés de las dos potencias por la zona se traduce principalmente en lo siguiente:

- la firma de un acuerdo de asociación entre Bruselas, por una parte, y Túnez, Rabat y Argel, por la otra, con el objetivo de crear una zona de libre comercio euro-magrebí –y más adelante euromediterránea– en torno a 2010.

- la creación de una zona de libre comercio entre EE UU y Marruecos, por una parte, y dentro de poco entre EE UU y Túnez, estando muy avanzadas las negociaciones entre los dos países.

Además de al inmovilismo político, la crisis económica y el malestar social, de los que se alimentan los movimientos fundamentalistas religiosos, los países magrebíes se enfrentan a la lucha contra los grupos terroristas y las redes de emigración clandestina, así como a las repercusiones negativas del conflicto del Sahara Occidental, que enfrenta, por una parte, a Marruecos, y por la otra, al Frente Polisario y a Argelia.

La UMA se creó el 17 de febrero de 1989 en Marrakech como unión de los cinco Estados magrebíes ya citados, a los que podría sumarse en poco tiempo Egipto, que presentó su candidatura en 1995. Esta unión regional generó grandes esperanzas antes de verse atenazada por el conflicto del Sahara Occidental. La crisis que atraviesa desde hace 10 años se traduce principalmente en la dificultad para reunir a su más alta instancia, la cumbre de jefes de Estado. La última se remonta a 1994, año del cierre de las fronteras terrestres entre Marruecos y Argelia, a raíz de un atentado contra un hotel de Marrakech que Rabat atribuye a terroristas infiltrados por la frontera argelina.

Aunque la UMA dé señales de vida cuando se trata de intereses inmediatos y se reúnen comisiones para debatir proyectos comunes en materia de sanidad pública, hidráulica, telecomunicaciones o lucha contra las langostas, la integración económica tarda en materializarse. Sobre todo, a causa de la falta de dotación en infraestructuras estructurantes de los países de la región –energéticas o de transporte por carretera, aéreo y ferroviario– que afectan negativamente al coste de los intercambios.

Esta falta de infraestructuras repercute negativamente sobre los intercambios interregionales, que representan menos del 3% del comercio internacional de la zona, así como sobre la calidad –y el nivel– de la asociación con la UE, que habría dado mejores resultados con un conjunto magrebí mejor equipado y más integrado económicamente.

Energía: consolidación de las infraestructuras transversales

La integración regional significa concretamente la facilitación de los intercambios entre los socios, no solo a través de una disminución de las tarifas aduaneras y de una cierta convergencia reglamenta-

Los grandes proyectos en Marruecos

– El puerto de Tánger-Mediterráneo (Tánger-Med): puesto en marcha en junio de 2003, este proyecto debería estar terminado en 2007. Está situado en el estrecho de Gibraltar, a 15 kilómetros de Europa. Incluirá un puerto en aguas profundas para actividades de carga y descarga (contenedores, TIR, cereales, mercancías en general) y actividades de pasajeros, así como una zona franca logística de 98 hectáreas para el almacenamiento de mercancías, la transformación ligera y el control de calidad, zonas francas industriales para la exportación de la producción local, una zona franca comercial de 125 hectáreas e infraestructuras diversas.

– En lo que concierne al turismo, el programa Vision 2010 prevé la construcción de seis zonas turísticas nuevas: Larache, Esauira, Saïdia, El Yadida, Taghazut y Plage Blanche. Ya se han firmado convenios, entre otros uno con el grupo español Fadesa para la creación de la estación de Saïdia.

– Para poder recibir a 10 millones de turistas en 2010, el reino también ha puesto en marcha un extenso programa de modernización y mejora de la infraestructura de recepción de sus 17 aeropuertos, de los que 10 son internacionales. Este programa incluye principalmente la construcción de una segunda pista, de un segundo hangar de flete y de una nueva terminal en el aeropuerto Mohamed V de Casablanca, y la extensión de los aeropuertos de Tánger, Esauira, Errachidia y Alhucemas.

– El programa Vision 2010 elaborado por el Consejo regional de turismo de Casablanca tiene como objetivo modernizar la capital, mediante una operación de cirugía urbana, con el fin de equiparla a las normativas europeas sobre contaminación, circulación, transporte, limpieza... El grupo francés Accor ya ha comenzado la construcción del Casa City Center: tres hoteles, aparcamientos, un centro comercial e inmobiliario con un coste de 598 millones de euros.

– A estos grandes proyectos hay que añadir las presas de Ued Rmel para el suministro de agua potable para Tánger-Med, Uirgane, Bukerkur, Sidi Raïd, Razuz, Aït Mzal, Iguzuran y Draâ Lagragra, la circunvalación mediterránea (340 kilómetros) y las autopistas Rabat–Settat–El Yadida; Casablanca–El Yadida; Settat–Marrakech; Marrakech–Agadir; Fez–Uchda; Casablanca–Rabat; Asilah–Tánger; Tetuán–Fnideq; y Nord–Ued Rmel.

– La red ferroviaria marroquí, con 1.907 kilómetros de vías, va a aumentar en 200 kilómetros. Los nuevos tramos son los que unen Tánger–Med; Sidi Yahia–Mechra Bel Ksiri; Nador–Taurirt. También se prevé el desdoblamiento de la vía Meknes – Fes, la finalización de los tramos Sidi Kacem–Fes; Tánger–Puerto Ras R'mel; Taurirt–Nador y Fez–Uchda, así como la renovación de las estaciones de Casablanca-puerto, Marrakech y Asilah.

– En cuanto a la energía, se pueden mencionar la construcción de la central termosolar de Beni-Mathar (220 MW) y de los parques eólicos de Tánger (140 MW) y Esauira (60 MW), así como la modernización de la central de Mohamedia.

ria, sino también a través de la creación de infraestructuras transversales, sobre todo en los campos del transporte, las comunicaciones y la energía.

En este último campo, por ejemplo, los países del Magreb, a pesar de sus importantes recursos de hidrocarburos, disponen de sistemas de transporte y distribución, así como de interconexiones energéticas bastante limitados. Y también el avance de los proyectos energéticos es lento e irregular.

En este último campo, por ejemplo, a pesar del éxito de los dos gasoductos que transportan gas argelino a España e Italia a través de territorio marroquí y tunecino, los nuevos proyectos de gasoductos submarinos

que salen de Argelia hacia Cerdeña (Galsi) y España (MedGaz), son una prueba del rechazo a la cooperación transfronteriza, puesto que le permiten a Argelia no depender ya de sus vecinos para exportar su gas hacia Europa.

La asociación euromagrebí en el campo de la energía eléctrica parece brindar mejores oportunidades. En efecto, en 2005 se firmó un convenio de financiación entre la UE y los tres países del Magreb central con vistas a financiar, hasta con 6,2 millones de euros, estudios de integración del mercado eléctrico magrebí con el mercado eléctrico europeo. Puesto en marcha después del acuerdo firmado entre Argelia, Marruecos y Túnez y la Comisión Europea en diciembre de

Los grandes proyectos en Argelia

– Argelia tiene la red de carreteras asfaltadas más extensa de África (100.000 kilómetros). Sin embargo, esta red es vetusta e insuficiente. Con apenas unos cientos de kilómetros, la red de autopistas sigue en estado embrionario para un país tan extenso.

– Puesto en marcha en 1987, el proyecto de autopista Este-Oeste va a unir Tiemcen con Annaba a lo largo de 1.216 kilómetros. Coste aproximado: 7.000 millones de dólares. También se va a construir una nueva circunvalación de 60 kilómetros en Argel.

– El país tiene 11 puertos, de los que nueve son polivalentes y tres están especializados en hidrocarburos (Arzew, Skikda y Bethiua). Los puertos principales son Argel, Orán, Annaba y Yenyen, por los que pasa el 75% del tráfico. Estas infraestructuras, a menudo infrautilizadas, deberían ser modernizadas y adaptadas a las modalidades de transporte por contenedor.

– Las infraestructuras aeroportuarias incluyen 53 plataformas, de las que 12 son aeropuertos internacionales, ocho nacionales y 14 regionales. También están muy infrautilizadas. Los grandes proyectos en este campo son los relativos a la extensión del aeropuerto de Argel, confiado a la empresa china CSCEC, la creación de las segundas pistas de los aeródromos de Orán y de Hassi Messaud y la construcción de un aeropuerto internacional con una pista con capacidad para aviones medianos en Chlef.

– En cuanto a la energía hidráulica, en la que Argelia tiene un gran retraso, están previstos muchos proyectos, sobre todo el complejo hidráulico de Beni-Harun (150 millones de euros), la presa de Kardate Acerdune (110 millones de euros), el suministro de agua potable a Argel a través de la presa de Takbset (500 millones de euros), el suministro al corredor Chlef-Tenes y El Guelta, unidades desalinizadoras de agua de mar para suministrar a la terminal petrolífera de Arzew, así como a las ciudades de Argel, Orán y Skikda.

2003, este proyecto deberá llevarse a cabo a lo largo de los cuatro próximos años.

Así, cuando el mercado eléctrico europeo esté completamente liberalizado en 2010, los países del Magreb también habrán avanzado en la modernización de sus infraestructuras y en la apertura de sus mercados, de manera que la integración entre estos países y Europa a través de conexiones eléctricas submarinas permitirá que se den flujos constantes de oferta y demanda. De esta manera, los magrebíes podrán vender electricidad a los europeos, mientras que estos últimos tendrán la posibilidad de introducirse en los mercados eléctricos magrebíes, que tienen un gran potencial de crecimiento.

Ya están en marcha numerosos proyectos de interconexiones eléctricas submarinas, sobre todo entre Argelia, por un lado, y España (con una capacidad de 2.000 MW) e Italia (con una capacidad de 1.000 MW), por el otro, pero también entre los países del Magreb (Libia-Túnez y Túnez-Argelia), y entre países europeos y países magrebíes (España-Marruecos, vía Gibraltar). Esta última conexión está en

funcionamiento ya desde hace varios años.

También están previstos proyectos de creación de centrales eléctricas en estos mismos países, que interesan a los inversores extranjeros, sobre todo a la compañía española Endesa, a la italiana Enel, a la francesa EDF, a la americana AES y a la canadiense SNC Lavalin.

Para Europa, que busca una complementación dinámica con el Magreb, la cooperación energética es un elemento esencial de la integración regional, considerando además que la proximidad del Magreb es determinante para asegurar sus suministros de hidrocarburos.

La UE importa ya aproximadamente el 15% de su petróleo del Magreb más Egipto (Libia 9%, Argelia 4% y Egipto 0,5%). Pero el mercado del gas es el que más puede ganar con el proceso de regionalización: se trata de desarrollar las infraestructuras de transporte hacia Europa. De hecho, ahora mismo asistimos a la realización de ciertas interconexiones. El proyecto del gasoducto Egipto-Libia se ha desarrollado con este fin y puede llegar a completar otro proyecto: el

del gasoducto submarino entre Libia y Sicilia, así como el que une Libia y Túnez.

A la UE también le interesa apoyar el desarrollo regional magrebí en cuestión de infraestructuras de petróleo y gas (oleoductos, refinerías...) o de medios de producción y exportación de hidrocarburos, puesto que esta región podría convertirse en una salida para el petróleo del golfo de Guinea, gracias al oleoducto trans-sahariano.

Pero a pesar de que Europa se haya convertido actualmente en el principal motor del proceso de regionalización con la promoción del proyecto Euromed, en temas energéticos tiene que competir con EE UU. Sobre todo en Libia y en Argelia, dos países en plena liberalización que parecen querer volverse hacia el otro lado del Atlántico, los contratos petrolíferos libios firmados con empresas americanas, o los proyectos de liberalización del mercado argelino a favor de los estadounidenses son ejemplos de esta tendencia.

La competencia entre la UE y EE UU en la región se ve reforzada por el gas natural licuado (GNL). Gracias a esta tecnología, se puede vender gas en el mercado americano. Bajo esta óptica, Argelia ha aumentado su flota de buques metaneros, a la espera de poder concretar los contratos de aprovisionamiento firmados con EE UU.

Dos serpientes marinas: la autopista transmagrebí y la alta velocidad magrebí

También siguen siendo insuficientes las infraestructuras de carreteras magrebíes, el otro vector importante de la integración regional. Aparte de las lagunas en las redes nacionales de carreteras, la realidad de la autopista transmagrebí que debía unir Libia con Mauritania, a través de Túnez, Argelia y Marruecos, un proyecto de hace 40 años, se ha visto retrasada en todas sus partes.

De la parte argelina, de 1.216 kilómetros de longitud, no se ha realizado más que un tercio. Ya ha costado 1.500 millones de dólares, sobre un coste total aproximado de 6.000 millones. Todos los tramos de la obra deberían estar terminados hacia 2009-10. Es la misma fecha anunciada por las autoridades tunecinas para la finalización de su parte, de la que quedan por construir dos tramos: 300 kilómetros hasta la frontera argelina y 130 kilómetros en dirección a Libia.

Salvo imprevistos, todos los tramos de la parte marroquí, financiados en un 28 % por la UE, deberían estar acabados a finales de 2007.

Otro eje de carreteras regional, la autopista trans-sahariana, que a lo largo de 4.800 kilómetros unirá Túnez con Nigeria, atravesando Argelia y Níger, también está sin acabar. Varios de sus tramos siguen sin construir o sin asfaltar. Otros, cuyo estudio ya se ha realizado, están a la espera de financiación.

Una tercera unión por carretera debería conectar, a lo largo de 4.560 kilómetros, Nouakchott, en Mauritania, con Lagos, en Nigeria, a lo largo del litoral de África Occidental, atravesando diez países. Coste aproximado del proyecto: 10.000 millones de dólares. Está previsto que los trabajos empiecen en 2010. Cuando esté finalizada, esta "transcostal" podría unirse con la autopista Nouakchott-Casablanca-Tánger, y después con la autopista trans-magrebí, de Tánger a Túnez, vía Argel, con una prolongación posible hacia Trípoli e incluso El Cairo.

Una vez finalizados, estos proyectos deberían abrir a los transportistas europeos las puertas de África, con perspectivas de desarrollo de los intercambios comerciales euroafricanos, afromagrebíes, pero también intermagrebíes e interafricanos.

Hay otro proyecto ambicioso que tampoco avanza al ritmo deseado: el ferrocarril transmagrebí de alta velocidad (o alta velocidad magrebí). Sin embargo todavía es pronto para hablar de eso. Y con razón: la red ferroviaria magrebí, con casi 12.000 kiló-

Los grandes proyectos en Túnez

– Se calcula que el parque nacional de vivienda es de 2,6 millones y se construyen 45.000 nuevas viviendas cada año. Con una tasa de viviendas vacías del 15,4%, Túnez es el único país magrebí que no sufre una crisis de vivienda.

– La red ferroviaria explotada tiene 2.145 kilómetros de vías y la de carreteras tiene 81.000 kilómetros, de los cuales 19.200 son carreteras registradas y 195 de autopista.

Túnez, la capital, se ve beneficiada por numerosos cruces de carreteras y en poco tiempo se deberían construir un puente de suspensión que una sus zonas costeras del Norte y del Sur (Rades – La Goleta, 152 millones de euros) y nuevas autopistas.

– El país dispone de seis puertos, entre ellos el complejo portuario Túnez-La Goleta-Rades, por el que pasa el 27% del tráfico de mercancías: Sfax, Bizerta, Susa, Gabes, Zarzis y La Sjira. Está en fase de estudio un proyecto para un puerto de contenedores en agua profunda, por valor de dos millones de euros. Se construirá en La Skihra, en el litoral Sur.

– Otro gran proyecto en marcha: la restauración del barrio de la Petite Sicile, en Túnez, que se llevará a cabo de aquí a 2015 sobre una superficie de 80 hectáreas. Además de la promoción inmobiliaria (hoteles, viviendas, puerto deportivo...), incluye un intercambiador de transportes, un parking de varios pisos (850 plazas) con un centro comercial, así como dos torres de oficinas unidas por una pasarela.

Otros grandes proyectos de transportes:

– por carretera, construcción de autopistas, sobre todo el primer tramo de la autopista magrebí Túnez-Medvez El-Bab-Uued Zarga (70 millones de euros), el tramo M'Saken-El Yem (120 millones de euros), y el tramo El Yem-Sfax (con un préstamo japonés de 12.500 millones de yenes);

– ferroviarios, con la extensión de la red de tranvías de Túnez y de la red ferroviaria Túnez-Sfax-Gabes;

– y aéreos, con la construcción del futuro aeropuerto de Enfidha (centro-Este), con capacidad para cinco millones de pasajeros por año, pero pudiendo llegar a 30 millones en 2020. Coste de la primera parte, con capacidad para siete millones de pasajeros por año: 450 millones de euros.

Este nuevo aeropuerto reforzará la capacidad de acogida de los siete aeropuertos con los que ya cuenta el país: Túnez-Cartago (4,5 millones de pasajeros por año); Monastir-Habib Bourguiba, que son, respectivamente, el segundo y el tercer aeropuertos del Magreb; Yerba-Zarzis; Tozeur-Nefta; Sfax-Thyna; 7 Novembre-Tabarka; y Gafsa-Ksar.

metros de vías, es vetusta y necesita ser mejorada. También hay que armonizar las líneas que ya existen en cada país. Actualmente se están llevando a cabo acciones para renovar las vías existentes, la mayoría de ellas heredadas del periodo colonial, y armonizar las señalizaciones. Desde julio de 2003 también se han inaugurado conexiones ferroviarias diarias entre Túnez y Argelia, pero el tráfico ferroviario magrebí sigue estando lejos de responder a las necesidades de la población y de los actores económicos de la región.

Los líderes de los tres países explican el retraso en la realización de todos estos ambiciosos proyectos por la dificultad de encontrar financiación por parte de los proveedores internacionales de fondos. Sin embargo, se sabe que las consideraciones

políticas tienen también un papel importante en la disminución del ritmo de los trabajos. El cierre de las fronteras entre Argelia y Marruecos ya mencionado, pero también las preocupaciones sobre seguridad, sobre todo los imperativos de la lucha contra el terrorismo y la emigración clandestina, por no hablar de la burocracia y la corrupción, males endémicos que sufren las economías de estos países, constituyen a menudo trabas adicionales. Esto resulta de especial relevancia para explicar que las riquezas del Magreb, sobre todo en hidrocarburos, hoy en día contrastan fuertemente con la debilidad de sus infraestructuras y de sus economías, poco diversificadas, muy dependientes del exterior, y sobre todo, poco integradas regionalmente. ■