



El comercio minorista ante 2022

Financiación verde en China

En preparación

- El sector exterior en 2021

Los análisis, opiniones y conclusiones expuestos en los artículos de esta publicación son los de los autores y no representan opiniones oficiales de la Secretaría de Estado de Comercio, con las que no tienen por qué coincidir necesariamente

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

NÚMERO 3144

Director

Bernardo Hernández San Juan

Secretario de Redacción

Juan Enrique Gradolph Cadierno

Jefa de Redacción

Pilar Buzarra Villalobos

Consejo de Redacción: Iria Álvarez Besteiro, Antonio M^a Ávila Álvarez, Fernando Ballesterero Díaz, Marta Bardón Fernández-Pacheco, Alberto Cerdán Borja, José M^a Fernández Rodríguez, Rocío Frutos Ibor, Francesc Granell Trias, Joaquín López Vallés, Rodrigo Madrazo García de Lomana, Isaac Martín Barbero, Isabel Riaño Ibáñez, Paloma Sánchez Muñoz, Francisco Javier Sansa Torres y Marta Valero San Paulo.

Redacción: María José Ferreras Álvarez y Ana Belén Rodríguez Rodríguez.

Logo y diseño general: Manuel A. Junco.

Edición y Redacción: Paseo de la Castellana, 162, planta 12. Teléfono: 91 349 31 90. www.revistas/ICE.com

Distribución y suscripciones: 91 349 43 35, CentroPublicaciones@mincotur.es

El Boletín Económico de ICE se encuentra en las siguientes bases bibliográficas: CARHUS PLUS+, CIRC, DIALNET, DICE, DULCINEA, EBSCO, ISOC, Journal Scholar Metrics, MIAR y REBIUN.

Editor: S. G. de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial. Secretaría de Estado de Comercio

Diseño de cubierta: Eduardo Lorenzo

Composición y maquetación: SAFEKAT, SL

Impresión y encuadernación: Centro de Impresión Digital y Diseño de la Secretaría de Estado de Comercio

Papel:

Exterior: estucado brillo ecológico (150 g)

Interior: offset ecológico FSC/TCF (80 g)

ECPMINCOTUR: 1.ª ed./200/0322

PVP: 7€ + IVA

DL: M 30-1958

NIPO: 112-19-006-3

e-NIPO: 112-19-007-9

ISSN: 0214-8307

e-ISSN: 2340-8804

Catálogo general de publicaciones oficiales: <https://cpage.mpr.gob.es/>



S U M A R I O

		En portada
Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial	3	El comercio minorista ante 2022
Subdirección General de Apoyo a la Competitividad del Pequeño Comercio	25	Líneas de ayudas al sector del comercio en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y de los fondos Next Generation EU
		Colaboraciones
Carlos J. Tórtola Sebastián y Neus Alfaraz Hernández	31	La financiación verde en la política medioambiental china
Luis Óscar Moreno García-Cano y Eloy Rodríguez Fernández	45	El aprovechamiento de las rentas de situación del Estrecho: hacia la transformación del Estrecho en un <i>hub</i> de inversiones y logística



*Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial**

EL COMERCIO MINORISTA ANTE 2022

El comercio minorista afronta el año 2022 con unas perspectivas globalmente favorables, aunque en un marco no exento de riesgos, asociados a las presiones inflacionistas que derivan de las disrupciones en las cadenas de suministro, las tensiones geopolíticas y su repercusión, principalmente, en los precios de la energía. El sector inició la senda de la recuperación en 2021, tras haber superado la fase económicamente más adversa asociada a la COVID-19 durante el ejercicio anterior. La pandemia ha dado lugar a un cambio en los hábitos de compra que ha impulsado el comercio electrónico y constituye un incentivo para la transformación digital del sector. Los datos más recientes confirman que este cambio es estructural.

Las políticas públicas deben afrontar este reto, procurando que la transformación digital resulte accesible para los distintos tipos de empresas del sector, que impulse su competitividad y que permita que el comercio minorista continúe contribuyendo, mediante la generalización de una oferta multicanal, a la cohesión social y territorial. El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia incluye diversas actuaciones que contribuirán a estos objetivos.

Palabras clave: digitalización, COVID-19, comercio minorista, pagos con tarjeta, restricciones a la movilidad, confinamiento, consumo, políticas públicas, Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Clasificación JEL: L81, L88.

1. Introducción

El año 2021 ha sido un año de recuperación para las actividades de comercio minorista. Tras haber superado, en la primavera de 2020, la fase de impacto económico más negativa de la pandemia COVID-19, la recuperación de la actividad económica y de la demanda interna ha impulsado el crecimiento del comercio minorista. No obstante, esta recuperación se

produce en un contexto aún marcado por la incertidumbre, derivada del marco internacional, asociada a la propia evolución de la pandemia, a las disrupciones en las cadenas de suministro y a las tensiones geopolíticas.

En este artículo se analiza la evolución del comercio minorista en España en el año 2021 y sus perspectivas ante el año 2022. El epígrafe 2 se centra en el estudio de la evolución de la actividad comercial, caracterizada por una recuperación generalizada, aunque con distintos ritmos en los diferentes canales de distribución. En el epígrafe 3 se revisa la evolución ▷

* Secretaría de Estado de Comercio.
Versión de marzo de 2022.
<https://doi.org/10.32796/bice.2022.3144.7363>

del empleo en el sector, incidiendo también en el distinto comportamiento del trabajo por cuenta ajena y por cuenta propia y su relación con la diferente intensidad de la recuperación en los canales de distribución. El epígrafe 4 estudia el avance del canal digital, que ha recibido un impulso a raíz de la crisis sanitaria que está contribuyendo a la transformación del sector. El epígrafe 5 revisa las perspectivas del sector para el año 2022 que, en principio, vienen marcadas por una continuidad de las tendencias de recuperación, pero que no están exentas de riesgos, principalmente los derivados de las presiones inflacionarias asociadas al contexto económico y geopolítico internacional. El epígrafe 6 describe algunas de las actuaciones públicas, enmarcadas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que, en el contexto favorable, aunque no exento de riesgos para el sector del año 2022, deben contribuir a su transformación digital, a que esta se realice en condiciones inclusivas para los distintos tipos de empresa y a que el sector pueda continuar desempeñando su papel de cohesión social y territorial, mediante el desarrollo de una oferta omnicanal. El trabajo se cierra con un epígrafe en el que se resumen las principales conclusiones.

2. Recuperación de la actividad del comercio minorista

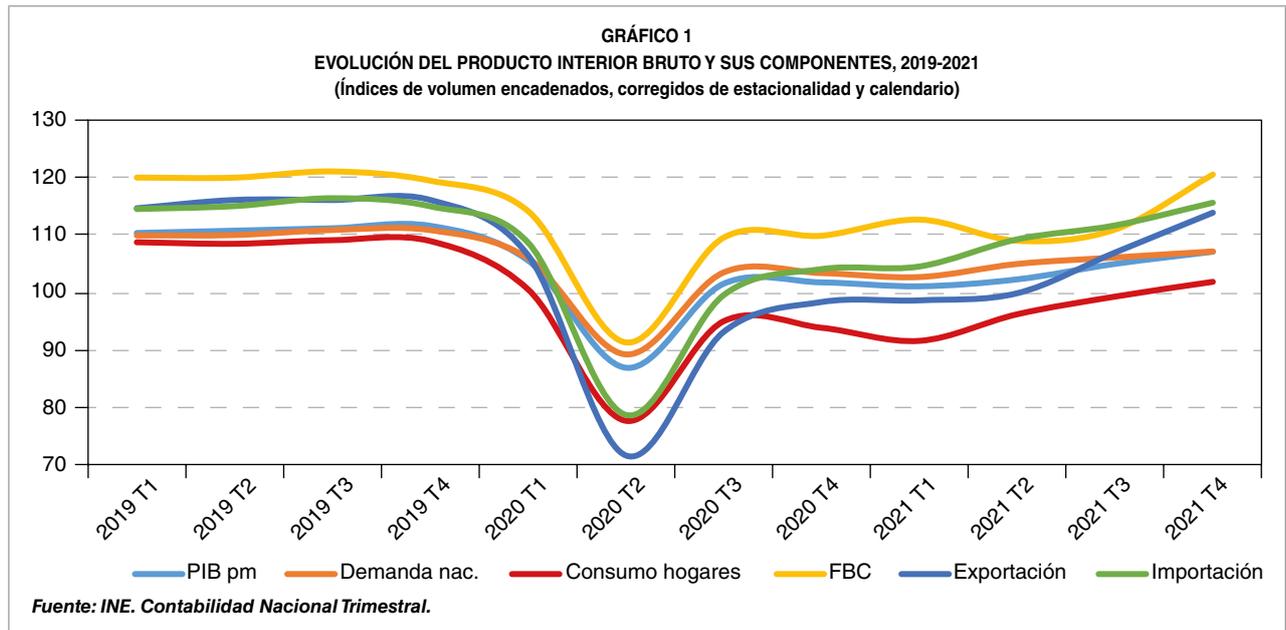
El comercio minorista ha evolucionado favorablemente en 2021, en un entorno marcado aún por la incertidumbre en el ámbito internacional y por la recuperación de la actividad económica en España alentada, entre otros factores, por la mejora del consumo de los hogares. La recuperación de la actividad comercial ha sido generalizada en los distintos

canales de distribución, aunque son las grandes cadenas y grandes superficies las que, desde la fase más aguda de la crisis sanitaria, han conocido una evolución más positiva.

En el año 2021, la fuerte recuperación de la demanda ha impulsado el crecimiento de la actividad económica mundial. No obstante, esta recuperación se ha producido en un contexto de elevada incertidumbre, derivada de nuevas oleadas de COVID-19 que han afectado a distintas regiones del planeta, y de la aparición de cuellos de botella en las cadenas de suministro que han generado problemas de abastecimiento y han limitado la capacidad de recuperación de la producción. Como resultado, la recuperación está siendo desigual en las distintas regiones del mundo, se están generando tensiones inflacionistas y se ha producido una moderación del crecimiento en la segunda parte del año (Banco de España, 2021).

En este contexto, en España, la actividad económica también ha mejorado en 2021. En la segunda mitad de 2020 se inició la fase de recuperación, tras la fuerte caída de la actividad en el segundo trimestre, en el que las medidas de contención de la pandemia fueron más severas. En 2021, la actividad ha continuado creciendo progresivamente. En el último trimestre del año, el PIB se situaba ya en niveles muy próximos a los registrados en la etapa precrisis (Gráfico 1).

La mejora de la actividad se ha apoyado especialmente en la demanda nacional. La formación bruta de capital fijo y, en menor medida, el gasto en consumo final de los hogares han recuperado niveles próximos a los de la etapa previa a la crisis sanitaria. Las exportaciones, el componente de la demanda que en mayor medida acusó los efectos de la pandemia, han registrado también una recuperación notable, aunque no han alcanzado todavía ▷

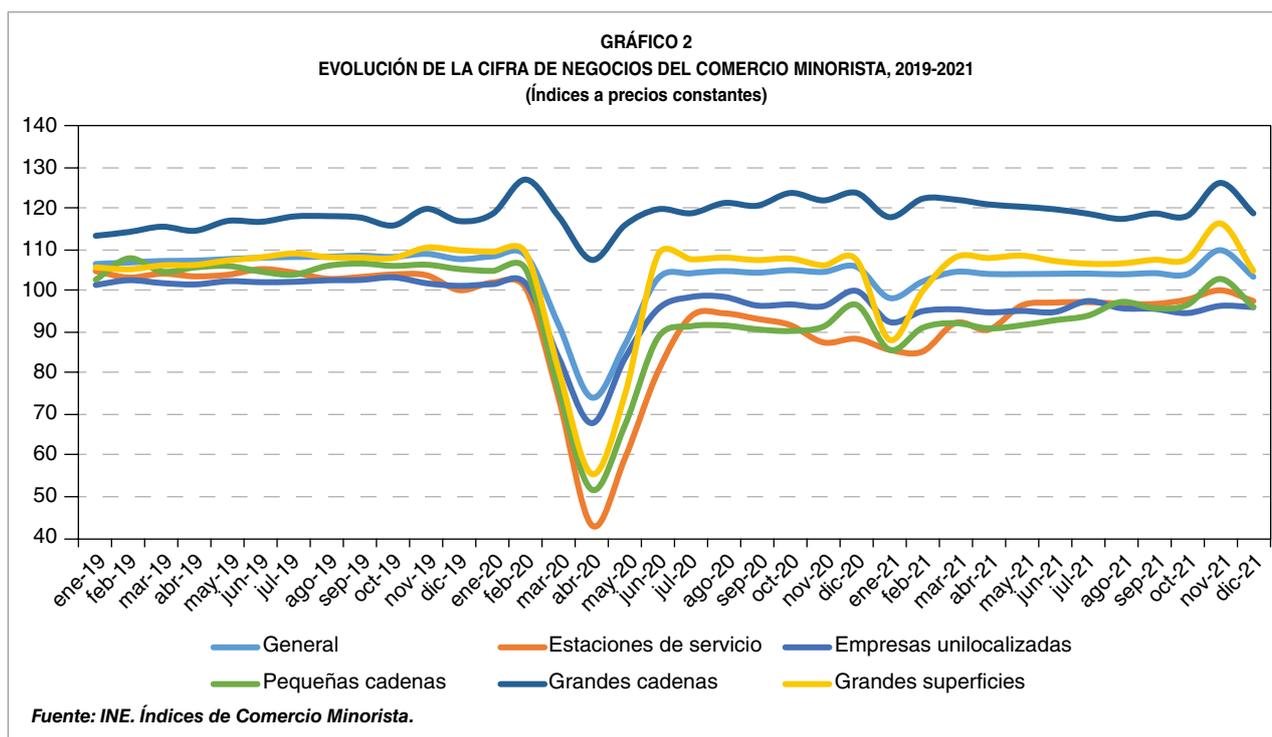


el nivel medio del año 2019, debido al especial impacto que está teniendo la crisis sanitaria en su evolución en los sectores de servicios que, como el turismo, están estrechamente asociados a movimientos internacionales de personas.

Este marco económico, caracterizado, en particular, por la mejora del consumo de los hogares, ha sido favorable para la recuperación del comercio minorista. Como se observa en el Gráfico 2, la cifra de negocios del comercio minorista, a precios constantes y corregida de efectos estacionales y de calendario, recogida en los índices de comercio minorista (ICM) que elabora el Instituto Nacional de Estadística (INE), se está recuperando desde los mínimos alcanzados tras el impacto inicial de la pandemia. La actividad del sector, en sus distintas modalidades de distribución, alcanzó su nivel mínimo en abril de 2020, momento en el que las restricciones a la movilidad tuvieron mayor incidencia en el sector. Desde entonces, la suavización de las restricciones y la adaptación del comportamiento de consumidores y

comerciantes han favorecido una recuperación de los niveles de actividad que, a finales de 2021, se situaban ya en niveles próximos al promedio de 2019. Así, en el promedio del año 2021, la cifra de negocios del sector de comercio minorista (serie original) aumentó, en términos reales, en un 3,2%, compensando parcialmente el descenso del 6,8% registrado en 2020.

Por modos de distribución, la evolución ha sido favorable para todos los formatos, aunque con distinta intensidad. La distinta capacidad de las empresas, en función de su tamaño, para hacer frente a los efectos de la crisis y a los problemas de abastecimiento que han aparecido durante la fase de recuperación y, en el caso de las estaciones de servicio, el alza de los precios de la energía, pueden ser algunos de los factores que explican esta evolución diferencial. Así, destaca la recuperación de las grandes cadenas de establecimientos comerciales, el formato que acusó en menor medida el impacto de la pandemia en los peores momentos para el sector. De acuerdo con la ▷



evolución de la serie original del ICM, este modo de distribución consiguió superar el difícil año 2020 con un crecimiento promedio real del 2,7% en su cifra de negocios frente al ejercicio anterior, y ha aumentado sus ventas en un 0,2% adicional en 2021. Las grandes superficies han recuperado también, en los últimos meses de 2021, niveles de actividad próximos a los previos a la crisis, con un crecimiento del 5,9% en el promedio del año, que está cerca de compensar la caída del 7,8% de 2020. Sin embargo, las pequeñas cadenas, las empresas unilocalizadas y las estaciones de servicio, aunque han mantenido una evolución favorable en el conjunto del año, presentan aún niveles de actividad sustantivamente inferiores a los de la etapa precrisis. Las ventas de estos formatos han registrado crecimientos en 2021 del 12,2% en las estaciones de servicio, del 7,2% en las pequeñas cadenas y del 1,7% en las empresas unilocalizadas que, sin embargo, aún están lejos de compensar los descensos

del 18,6%, 17,1% y 8,4% que contabilizaron, respectivamente, en 2020.

3. Evolución del empleo en el comercio minorista

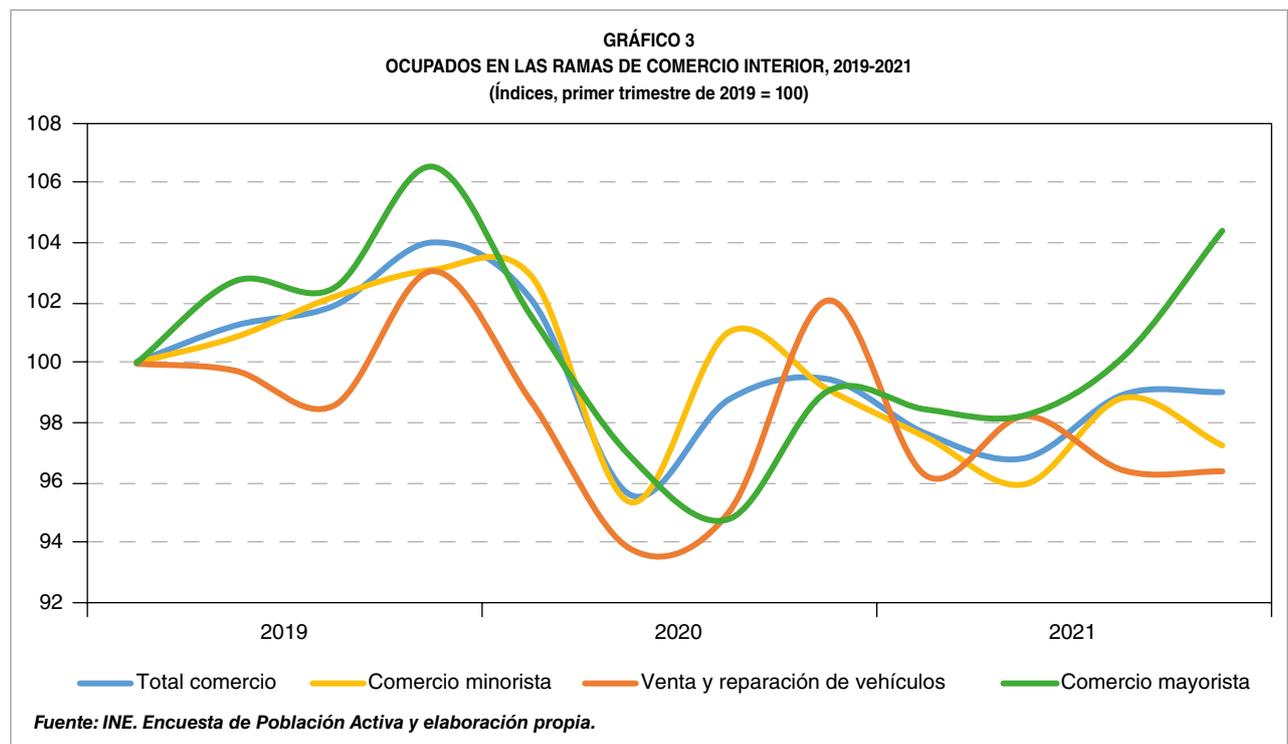
El empleo en el comercio minorista ha mostrado, en el año 2021, los primeros indicios de mejora, centrada en el trabajo por cuenta ajena y en los grandes formatos comerciales. Aunque los resultados de la *Encuesta de Población Activa* no reflejan una recuperación del empleo en el sector, los de afiliación a la Seguridad Social muestran un crecimiento en el número de afiliados que se centra en el Régimen General, asociado al trabajo por cuenta ajena. En el mismo sentido, los índices de ocupación del ICM muestran una recuperación de los niveles de ocupación, especialmente en los formatos de distribución donde el empleo por cuenta ajena tiene más peso. ▷

La favorable evolución de la actividad en 2021 no se ha reflejado en una recuperación plena de los niveles de empleo del sector de comercio minorista, de acuerdo con los datos que ofrece la *Encuesta de Población Activa*. La evolución del empleo en este sector está condicionando la del conjunto de actividades de comercio interior, que incluye las ramas de comercio minorista, comercio mayorista y venta y reparación de vehículos. Así, mientras que en el comercio mayorista se observa una tendencia de recuperación del número de ocupados desde el mínimo alcanzado en el tercer trimestre de 2020, que se ha intensificado en la segunda mitad de 2021, en el caso de las actividades de comercio minorista y de venta y reparación de vehículos, que alcanzaron mínimos de ocupación en el segundo trimestre de 2020, se aprecian dificultades para consolidar la senda de creación de empleo (Gráfico 3).

La evolución de la afiliación a la Seguridad Social en las actividades comerciales es algo

más favorable, aunque confirma el menor dinamismo del comercio minorista y de la venta y reparación de vehículos con relación al comercio mayorista (Cuadro 1). Así, la afiliación en actividades de comercio al por mayor aumentó, en promedio anual, en un 1,4% en 2021 y continuó creciendo a una tasa interanual del 3,3% hasta febrero de 2022. El crecimiento de la afiliación en actividades de comercio al por menor fue más moderado en 2021, con un aumento promedio del 1,1%, aunque ha ganado intensidad en enero-febrero de 2022, con un crecimiento interanual del 3,2%. Finalmente, los afiliados en las actividades de venta y reparación de vehículos registraron un descenso promedio del 0,1% en 2021 y crecieron a una tasa interanual del 1,3% en el primer bimestre de 2022.

La recuperación de la afiliación en las actividades de comercio al por menor se apoya principalmente en el trabajo por cuenta ajena, mientras que la recuperación del empleo ▷



por cuenta propia está siendo más moderada. Así, en el año 2021, la afiliación al Régimen General (RG), asociada principalmente al trabajo por cuenta ajena, aumentó un 1,3% y ha continuado creciendo a una tasa anual del 4,3% en enero-febrero de 2022. Por el contrario, la afiliación al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA), más vinculada con el trabajo por cuenta propia, creció un 0,5% en 2021 y a una tasa anual del 0,2% en el promedio de los dos primeros meses de 2022.

El análisis por modo de distribución, a través de los indicadores de ocupación de los ICM, permite apreciar diferencias en la evolución de la ocupación que pueden estar vinculadas al tamaño de las empresas (Gráfico 4). Las grandes empresas de distribución tienen mayores capacidades, en términos financieros, de incorporación de nuevas tecnologías o de gestión, que les pueden haber facilitado una mayor capacidad de absorción de los efectos de la crisis sanitaria y de reacción en la búsqueda de

nuevos canales de venta, así como un mejor aprovechamiento de los apoyos públicos, financieros o laborales, principalmente a través de los ERTE (expediente de regulación temporal de empleo) que se han desplegado en estos años.

Así, en los modos de distribución en los que predominan las empresas de mayor tamaño, las grandes cadenas y las grandes superficies, los ICM revelan que la ocupación ha superado los niveles previos a la crisis y que a lo largo de 2021 se ha mantenido una tendencia de ascenso. En las empresas unilocalizadas y pequeñas cadenas, aunque 2021 ha sido un año de recuperación de la ocupación, no se han alcanzado aún los niveles previos a la crisis. En el sector de estaciones de servicio, muy afectado por las restricciones a la movilidad, la expansión del teletrabajo y el aumento de precios de la energía —además de estar sometido a variaciones estacionales—, la evolución de la ocupación está siendo más errática, sin que ▷

CUADRO 1
INDICADORES DE MERCADO DE TRABAJO EN LAS ACTIVIDADES DE COMERCIO INTERIOR

Indicadores	Último dato		Media anual		Año corriente		
	Personas	Periodo	Año -2	Año -1	Acumulado	Anterior	Último
			Tasas de variación anual				
Ocupados. Encuesta de Población Activa							
Total economía	20.184.900	2021T4	2,3	-2,9	3,0	4,5	4,3
Total comercio	2.989.700	2021T4	2,2	-2,8	-0,9	0,2	-0,4
Venta y reparación de vehículos	324.800	2021T4	2,2	-2,9	-0,6	1,5	-5,6
Comercio al por mayor	814.900	2021T4	6,9	-4,7	2,3	5,7	5,4
Comercio al por menor	1.849.900	2021T4	0,4	-1,9	-2,2	-2,2	-1,9
Afiliados medios mensuales. G7							
Total sistema	19.694.272	Feb-22	-2,1	2,5	4,4	4,2	4,5
Total comercio (RG + RETA)	3.214.078	Feb-22	-2,4	1,1	3,0	3,0	3,0
Venta y reparación de vehículos (RG + RETA)	334.045	Feb-22	-2,3	-0,1	1,3	1,1	1,5
Comercio al por mayor (RG + RETA)	1.014.587	Feb-22	-1,6	1,4	3,3	3,2	3,4
Comercio al por menor (RG + RETA)	1.865.446	Feb-22	-2,8	1,1	3,2	3,3	3,1
Comercio al por menor (RG)	1.364.612	Feb-22	-3,0	1,3	4,3	4,4	4,2
Comercio al por menor (RETA)	500.834	Feb-22	-2,4	0,5	0,2	0,2	0,1

Fuente: INE. Encuesta de Población Activa y Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

los índices de ocupación hayan llegado a alcanzar los máximos del año 2019.

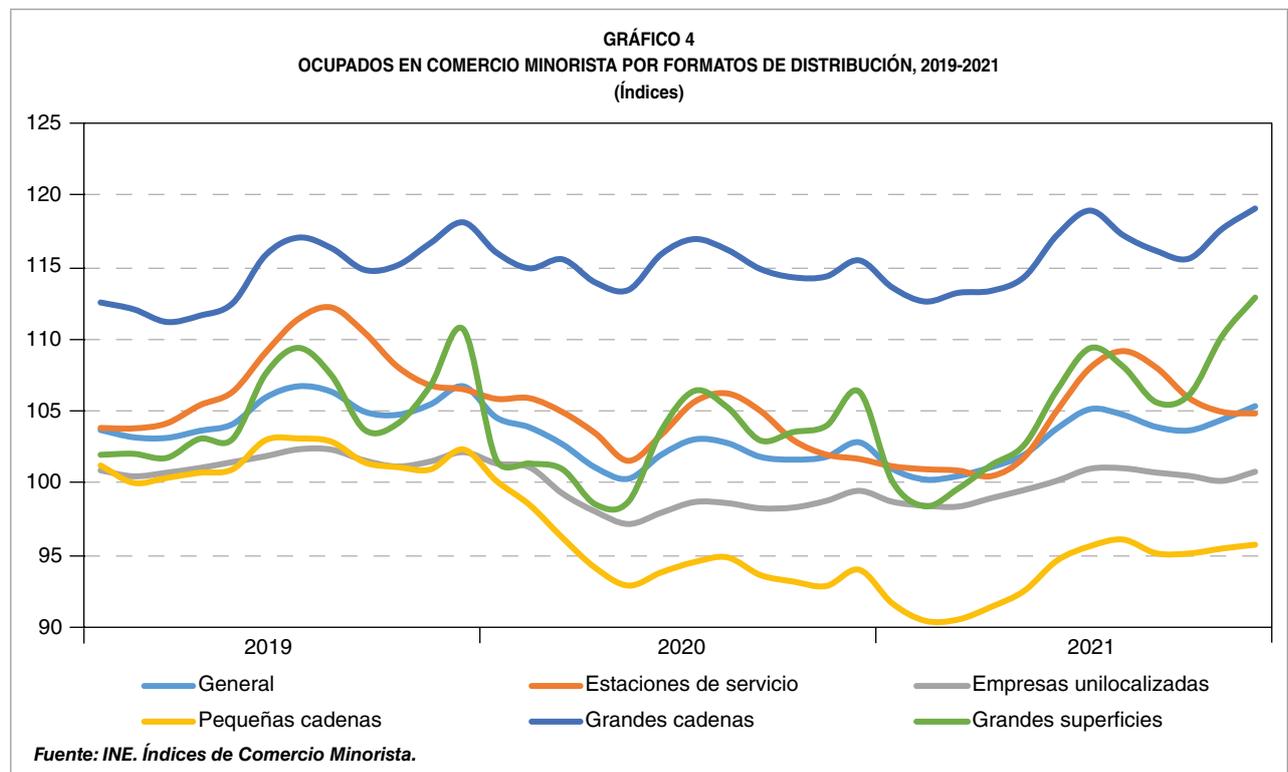
Esta evolución es coherente tanto con la observada en las ventas de los distintos modos de distribución como con el distinto comportamiento que muestran la afiliación al Régimen General y al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social. Así, el mejor comportamiento relativo de la afiliación al RG podría estar asociada al mayor recurso al trabajo por cuenta ajena en grandes cadenas y grandes superficies, frente al mayor peso relativo del trabajo autónomo en las empresas unilocalizadas o las pequeñas cadenas.

4. El avance del canal digital

La evolución de los indicadores más estructurales y de los más recientes confirma la aceleración del canal de ventas digital tras el

fuerte impulso recibido durante las fases más críticas de la crisis sanitaria. La transformación digital del sector y la transición a la omnicanalidad, desarrollando ofertas complementarias presenciales y *on line*, son procesos ya en marcha a los que deberán contribuir las políticas públicas.

La crisis sanitaria ha supuesto una aceleración en la tendencia de transformación digital del comercio minorista. Ha sido uno de los mecanismos de adaptación a los que tanto las empresas del sector como los consumidores han recurrido para hacer frente a las restricciones de movilidad impuestas por las autoridades sanitarias o adoptadas por la población para combatir la pandemia. Este cambio de comportamiento ha acelerado una tendencia que ya se observaba en el sector y es previsible que tenga efectos permanentes (Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial, 2021). ▷

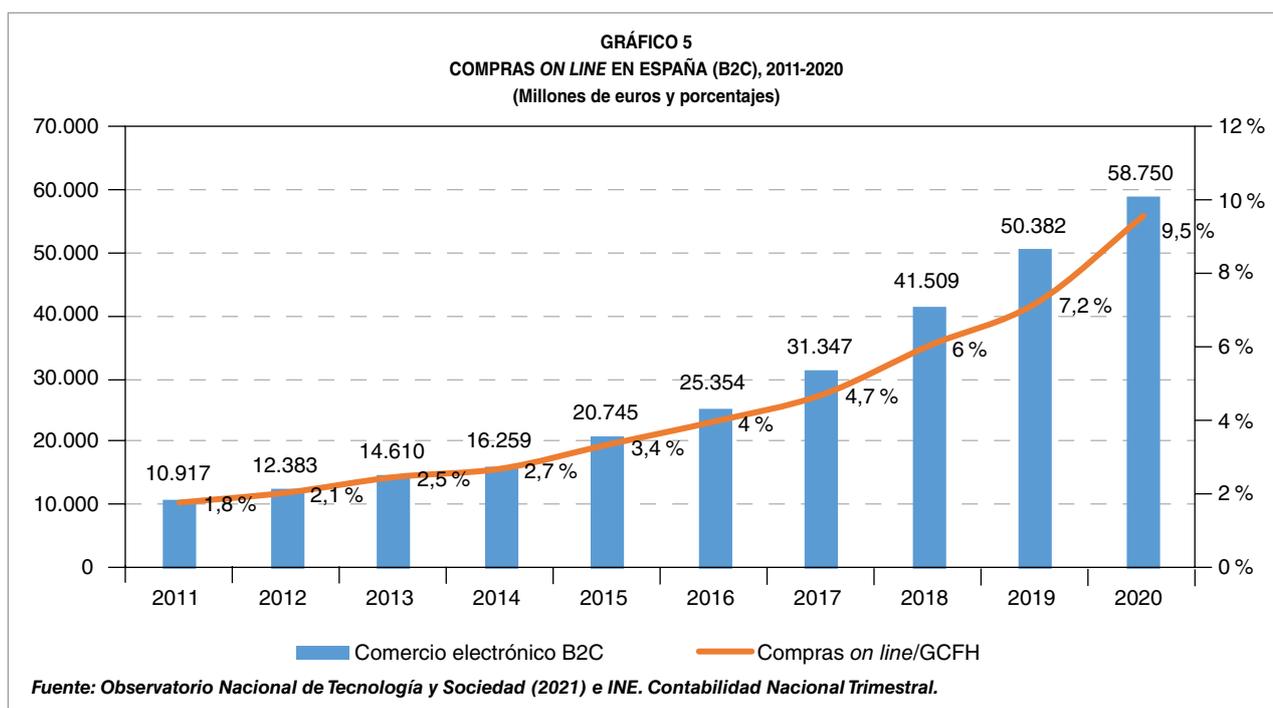


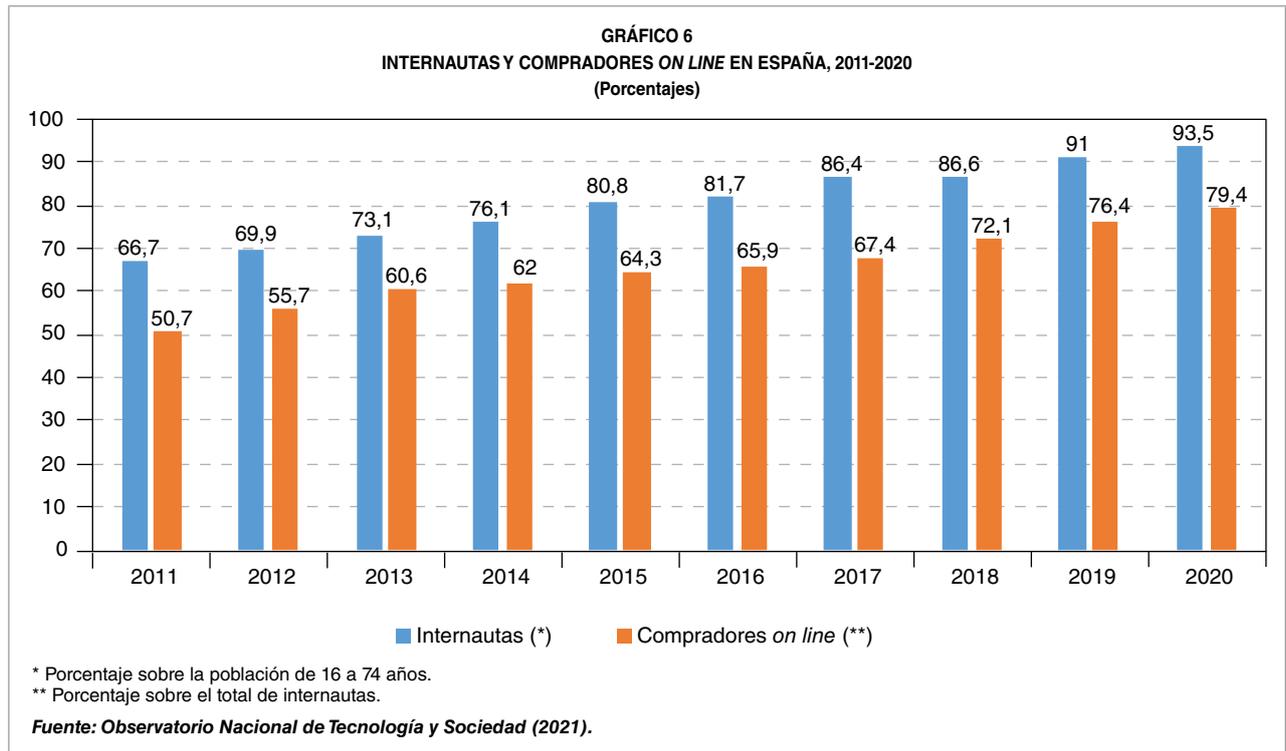
En ese sentido, los indicadores de naturaleza más estructural confirman la robustez del crecimiento de las ventas electrónicas. Con información de 2020, las ventas *on line* en España ascendieron a 58.750 millones de euros (Gráfico 5). Esta cifra de ventas, que incluye actividades ajenas al comercio interior, como el alojamiento o el transporte, supone un crecimiento del 16,6% respecto a la registrada en 2019. Este crecimiento, aun siendo similar al de ejercicios anteriores, merece una especial valoración, dado que se produjo en un contexto de caída nominal del 12,2% del gasto final de los hogares, ocasionado por la crisis sanitaria, así como del descenso del 7,9% en la cifra de negocios del comercio minorista, de acuerdo con la evolución del ICM a precios corrientes. En suma, durante la peor fase de la pandemia, las ventas *on line* mantuvieron una tendencia de crecimiento que atenuó parcialmente la caída de las ventas presenciales.

La adaptación del comportamiento de consumidores y empresas a las condiciones

impuestas por la pandemia parece, por lo tanto, haber contribuido a reforzar la tendencia de digitalización del consumo. De hecho, las compras *on line* efectuadas por consumidores se han multiplicado por 5,4 en la última década y su participación en el gasto final de los hogares ha crecido en una proporción similar, pasando a representar en 2020 el 9,5% de esta variable, frente al 1,8% que suponían en 2011.

Además, se observa que la población española se está adaptando al comercio electrónico. El recurso a este canal de compras constituye ya una opción común y no limitada a determinados segmentos de la población. Esta adaptación supone la consolidación de un cambio cultural que se ha venido observando en los últimos años y permite vaticinar que el uso generalizado del canal de compra electrónico, que actuará de forma complementaria con las compras presenciales, se intensificará en el futuro próximo. Así, en el año 2020, el 93,5% de los españoles entre 16 y 74 años son internautas y, de ellos, el 79,4% realiza ▷





compras *on line*. Estos porcentajes han crecido en 26,8 y 28,7 puntos porcentuales, respectivamente, en la última década (Gráfico 6).

La evolución de los indicadores relativos a los usuarios de la compra *on line* en 2020 se ha visto favorecida por los cambios de comportamiento de los consumidores, como respuesta a la situación sanitaria, que se reflejaron también en el fuerte crecimiento de las ventas electrónicas. Es razonable esperar que este cambio de comportamiento se haya consolidado de cara al futuro. Los datos referidos a los sitios más habituales de compra *on line* apuntan en el mismo sentido. Los *marketplaces*, o tiendas *on line* mediante las que se accede a múltiples vendedores, son lugares de compra frecuentados por el 75,6% de los consumidores electrónicos. Las tiendas *on line* de marcas y empresas que disponen también de establecimientos físicos ocupan la segunda posición y son frecuentemente utilizadas por el 65,2% de los compradores *on line*, frente al porcentaje del 52,3 correspondiente a 2019. Siguen

en importancia los supermercados y grandes superficies, con un porcentaje del 38,1, inferior al 47,1% de 2019. Estos datos apuntan, por un lado, a una ampliación de la oferta *on line* y, por otro, a una creciente confianza de los consumidores en todo tipo de ofertas *on line* y no solo en las marcas más asentadas o los *marketplaces* más consolidados (Observatorio Nacional de Tecnología y Sociedad, 2021).

La información más reciente, correspondiente al ejercicio 2021, confirma el dinamismo del comercio minorista electrónico. De acuerdo con los datos del ICM a precios constantes, la cifra de negocios de las empresas especializadas en venta por correspondencia y comercio electrónico (clase 4791 de la CNAE) ha crecido en media, en 2021, a un ritmo del 10,3%, superior al del conjunto del comercio al por menor (3,2%), tras el aumento extraordinario del 38,6% registrado en 2020 (Gráfico 7). El efecto base, generado por las altas tasas de variación alcanzadas por este subsector en el año ▷

anterior, explica su evolución relativamente moderada en 2021, lo que no ha impedido que mantuviera la tendencia de crecimiento por encima de la media del sector ya observada en ejercicios anteriores.

En todo caso, y como se señalaba en trabajos anteriores (Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial, 2021), este indicador aporta tan solo información sobre las ventas de las empresas cuya actividad principal es la venta por correspondencia o por comercio electrónico, por lo que no es suficiente para valorar el grado de penetración de las ventas *on line*. En efecto, como se ha expuesto, es cada vez más frecuente que los consumidores realicen compras electrónicas a empresas que ofertan simultáneamente sus productos por el canal presencial y el canal *on line*.

En este sentido, y dado que las fuentes tradicionales, como los ICM, no distinguen entre

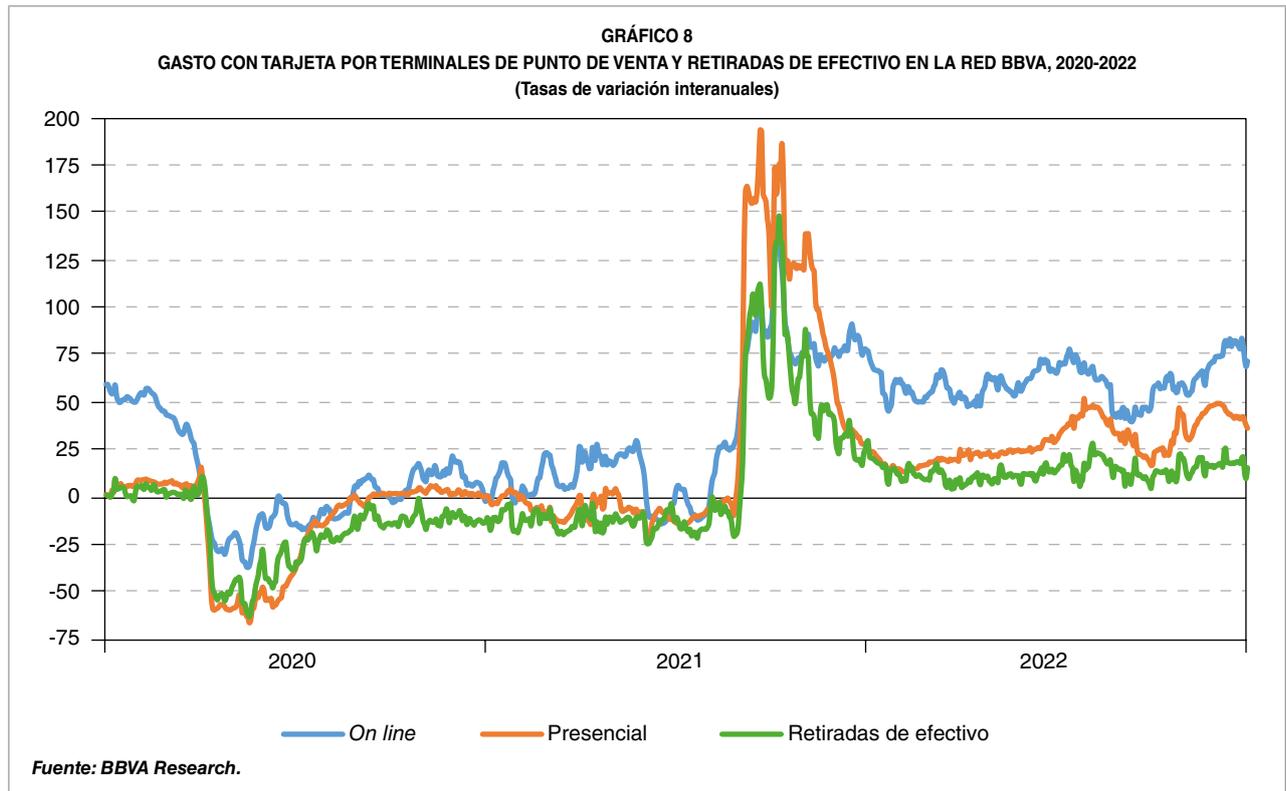
ambos canales, es necesario recurrir a fuentes alternativas para valorar la evolución en el corto plazo del comercio electrónico. En particular, pueden analizarse los datos de alta frecuencia que, de forma agregada, ofrecen algunas entidades financieras sobre el uso de las tarjetas que emiten o de los terminales de punto de venta que gestionan. Como se señala en el Recuadro 1, al interpretar los datos debe tenerse en cuenta que su ámbito de cobertura es más amplio que el del comercio minorista en sentido estricto.

En todo caso, y con las cautelas apuntadas, los indicadores de gasto con tarjeta de crédito revelan un elevado dinamismo del comercio electrónico, aproximado por el gasto no presencial, tanto en 2020, coincidiendo con las fases de la pandemia en las que se aplicaron medidas más restrictivas, como en 2021 y en los dos primeros meses de 2022. Estos ▷

GRÁFICO 7
CIFRA DE NEGOCIOS EN EL COMERCIO MINORISTA Y EN LA VENTA POR CORRESPONDENCIA E INTERNET, 2019-2021
 (Índices a precios constantes)



Fuente: INE. Índices de Comercio Minorista.



datos sugieren, por lo tanto, que el crecimiento del comercio electrónico, que contribuyó a atenuar los efectos de la pandemia sobre el sector de comercio minorista y sobre los consumidores, no ha sido meramente transitorio, sino que ha impulsado una transformación en el sector y en los hábitos de compra que perdura en el tiempo.

Así, los datos de BBVA Research muestran tasas anuales de crecimiento del gasto *on line* en los años 2020 y 2021 superiores tanto a las del gasto no presencial mediante tarjetas como a las retiradas de efectivo (Gráfico 8). En particular, durante la etapa de confinamiento y los meses posteriores, desde mediados de marzo de 2020 hasta el mes de junio, el gasto *on line* desempeñó un papel moderador del descenso del uso de tarjetas, registrando descensos más moderados frente a las otras modalidades de uso. En la fase de recuperación, el uso de tarjetas *on line* ha mantenido tasas de

crecimiento superiores a las del uso presencial o a las de las retiradas de efectivo, salvo en el periodo de mediados de marzo a mediados de mayo de 2021, en que el efecto base correspondiente a la etapa de confinamiento que afectó a los mismos meses de 2020 da lugar a que, en tasa anual, los crecimientos del uso presencial y de las retiradas de efectivo hayan sido más intensos. Superado este efecto base, se observa que el gasto *on line* continúa progresando a tasas superiores a las de las alternativas presenciales.

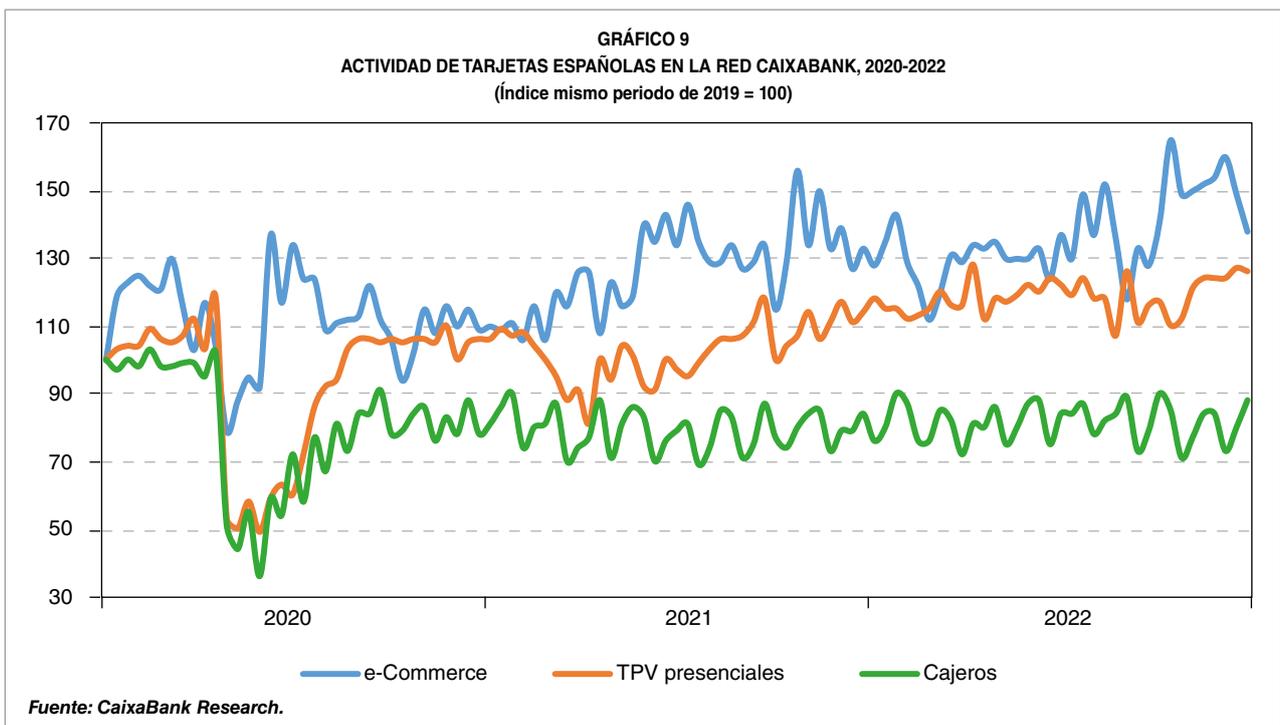
Esta tendencia se ha mantenido en los meses de enero y febrero de 2022, dando lugar a que el gasto no presencial con tarjetas de crédito haya llegado a representar en torno al 34 % del uso total de las tarjetas, frente a una participación inferior al 25% en todos los meses de 2019 (Carta *et al.*, 2022).

Los datos ofrecidos por CaixaBank Research apuntan en el mismo sentido (Gráfico 9). ▷

Centrando el análisis en las tarjetas españolas, puede observarse cómo los meses de marzo y abril de 2020, cuando las medidas restrictivas de la movilidad y la actividad económica fueron más duras, tuvo lugar una reducción generalizada de la actividad de las tarjetas de crédito. Sin embargo, su uso en el comercio electrónico se recuperó con rapidez, compensando en cierta medida el menor recurso al efectivo y la reducción de ventas presenciales con tarjeta. Hacia mediados de 2020, las ventas presenciales con tarjeta recuperan los niveles de 2019 y, desde inicios de 2021, se observa una tendencia de crecimiento que persiste en enero y febrero de 2022. El uso de efectivo, por el contrario, se ha recuperado solo parcialmente y se mantiene a lo largo de 2021 y los primeros meses de 2022 por debajo de los niveles de 2019.

Esta evolución refleja un cambio en los hábitos de pago y de consumo. El canal no presencial ha registrado un fuerte incremento, compensando el efecto de la caída del uso de

efectivo. Con relación a los niveles de los mismos periodos de 2019, el uso de efectivo (aproximado por el uso de tarjetas en cajero) registró una ligera reducción en 2020 (alcanzando un índice promedio de 99,0), que se ha agudizado en 2021 (con un índice promedio de 77,1) y se mantiene en los primeros meses de 2022 (con un índice de 80,3). Factores como la eliminación de límites mínimos al pago con tarjetas en los comercios o la generalización de la introducción de terminales de punto de venta (TPV), en los momentos en los que el uso de efectivo se asociaba a un riesgo de contagio, pueden haber contribuido a este cambio. El canal presencial mediante TPV sufrió una contracción en 2020 (con un índice promedio de 95,1), de la que se ha recuperado en 2021 y los primeros meses de 2022 (con índices promedio de 112,2 y 121,0, respectivamente). Sin embargo, es el canal no presencial el que ha registrado un incremento más acusado, con índices de 113,3 en 2020, 133,1 en 2021 y ▷



152,1 en los primeros meses de 2022, que revelan un cambio estructural a favor de un mayor recurso al comercio electrónico.

Puede concluirse que los indicadores más recientes disponibles, tanto los referidos a las empresas especializadas en venta electrónica como los derivados del pago con tarjetas de crédito, evidencian que el impulso a la venta *on line* registrado durante las fases más agudas de la pandemia se ha consolidado durante 2021 y en el periodo de 2022 para el que se dispone de información. Como se anticipaba

en análisis previos (Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial, 2021), al recuperar la senda de crecimiento, el comercio minorista está teniendo que hacer frente al reto de la transformación digital, acelerado por la crisis sanitaria que ha supuesto una transformación cultural y de hábitos de consumo. La transformación digital del comercio minorista es urgente. Contribuir a su implantación con éxito en el conjunto del sector, evitando que las pymes resulten excluidas, es un reto para las políticas públicas. ▷

RECUADRO 1

INDICADORES DE ALTA FRECUENCIA PARA EL SEGUIMIENTO DEL CONSUMO: EL GASTO CON TARJETAS DE CRÉDITO

Los *shocks* exógenos a los que se está viendo sometida la economía en los últimos años y, en particular, los derivados de la pandemia COVID-19 han aumentado el interés por disponer de indicadores de alta frecuencia (semanal o incluso diaria) y pronta disponibilidad que permitan un seguimiento casi instantáneo de la evolución de las variables económicas de interés. Con ello se facilita la valoración del impacto de estos *shocks*, permitiendo una rápida adopción de medidas paliativas o correctoras, de la efectividad de las medidas de contención de la pandemia y del coste que pueden suponer para la actividad económica.

Entre estos indicadores destacan los de gasto con tarjetas de crédito publicados por CaixaBank y por BBVA. Los departamentos de investigación de ambas entidades han desarrollado indicadores explotando estos datos y publican periódicamente informes basados en ellos. En este recuadro se resumen algunas de sus principales características.

BBVA Research publica mensualmente una serie de informes con el título de *Impacto de la COVID-19 sobre el consumo en tiempo real y alta definición*. Para su elaboración utiliza datos de transacciones con tarjetas emitidas por BBVA o efectuadas en terminales de punto de venta (TPV) del BBVA. En los informes se analizan, entre otras cuestiones, la evolución del gasto con tarjetas nacionales o extranjeras, presencial o no presencial, su composición sectorial, su evolución por provincias o la relación entre el gasto con tarjetas y las retiradas de efectivo en cajeros. La disponibilidad de los informes es casi inmediata tras cerrarse el mes de referencia.

Caixabank Research realiza una explotación similar de los datos de gasto con tarjeta de crédito, ya sean emitidas por la entidad o empleadas en TPV de la misma. Excluye, por motivos de homogeneidad de las series, los correspondientes a clientes o TPV procedentes de Bankia. Los datos y gráficos que ofrece en su página web incluyen la evolución del gasto agregado, la distinción entre españolas y extranjeras, la evolución separada de las retiradas en cajeros, uso presencial y e-commerce o la evolución desagregada por tipo de comercio. El indicador agregado obtenido por Caixabank Research presenta una elevada correlación con el gasto en consumo final de los hogares que publica el INE.

Al valorar los resultados, conviene tener presente que estos indicadores se refieren al gasto global realizado con tarjetas. Este gasto incluye no solo el comercio minorista, en sentido estricto, sino también otros, como alojamiento o viajes, donde las compras electrónicas han disfrutado tradicionalmente de un elevado nivel de implantación y donde se han dejado sentir, de forma especialmente intensa, los efectos de la pandemia.

Fuente: *Elaboración propia a partir de las páginas web de BBVA Research y Caixabank Research.*

5. Las perspectivas para 2022

Las perspectivas para la economía mundial en 2022 son de continuidad en la recuperación iniciada en 2021, aunque en un contexto afectado por numerosas incertidumbres. En este sentido, las previsiones más recientes apuntan a la existencia de factores de riesgo que están dando lugar a que las expectativas de crecimiento sean más moderadas de lo inicialmente previsto (Fondo Monetario Internacional, 2022). Entre estos riesgos cabe citar la expansión de

la variante ómicron de la COVID-19, así como las interrupciones en las cadenas de suministro y los elevados precios de la energía, que suponen una amenaza inflacionaria. La guerra en Ucrania es una fuente adicional de riesgo para la evolución económica.

En España, en este marco de recuperación de la economía mundial, se espera un aumento del ritmo de crecimiento, frente al registrado en el año 2021, alentado, entre otros factores, por la ejecución de los fondos Next Generation EU. Existe también un amplio consenso ▷

CUADRO 2
RESUMEN DE PREVISIONES ECONÓMICAS PARA ESPAÑA, 2020-2023
(Tasa de variación anual (%), salvo indicación en contrario)

Fuente	2020	2021	2022	2023
Gobierno de España (1)				
Producto interior bruto.....	-10,8	6,5	7,0	-
Contribución demanda nacional (2).....	-8,6	6,5	6,7	-
Contribución sector exterior (2).....	-2,2	0,1	0,2	-
Deflactor del consumo privado.....	0,0	1,9	1,3	-
Fondo Monetario Internacional (3)				
Producto interior bruto.....	-10,8	4,9	5,8	3,8
Contribución demanda nacional (2).....	-8,9	4,7	4,5	3,4
Contribución sector exterior (2).....	-2,2	0,3	1,4	0,5
Inflación, precios de consumo.....	-0,3	3,1	3,5	1,2
Comisión Europea (4)				
Producto interior bruto.....	-10,8	4,6/5,0	5,5/5,6	4,4/4,4
Contribución demanda nacional (2).....	-8,6	4,4	5,0	4,1
Contribución sector exterior (2).....	-2,2	0,2	0,5	0,3
Índice armonizado de precios de consumo.....	-0,3	2,8	2,1	0,7
Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (5)				
Producto interior bruto.....	-10,8	4,5	5,5	3,8
Contribución demanda nacional (2).....	-8,6	4,2	4,7	3,5
Contribución sector exterior (2).....	-2,2	0,3	0,8	0,3
Índice armonizado de precios de consumo.....	-0,3	2,9	3,2	1,5
Banco de España (6)				
Producto interior bruto.....	-10,8	4,5	5,4	3,9
Contribución demanda nacional (2).....	-8,6	4,2	4,4	3,9
Contribución sector exterior (2).....	-2,2	0,3	1,0	0,0
Índice armonizado de precios de consumo.....	-0,3	3,0	3,7	1,2

(1) Escenario macroeconómico 2021-2022 (13/10/21).
(2) Contribución al crecimiento interanual del PIB en volumen (puntos porcentuales).
(3) Fondo Monetario Internacional. Consulta del artículo IV, febrero 2022.
(4) European Economic Forecast, otoño, noviembre 21 / PIB, invierno, febrero 22.
(5) OECD Economic Outlook 110, diciembre 2021.
(6) Proyecciones macroeconómicas para la economía española 2021-2024, diciembre 2021.

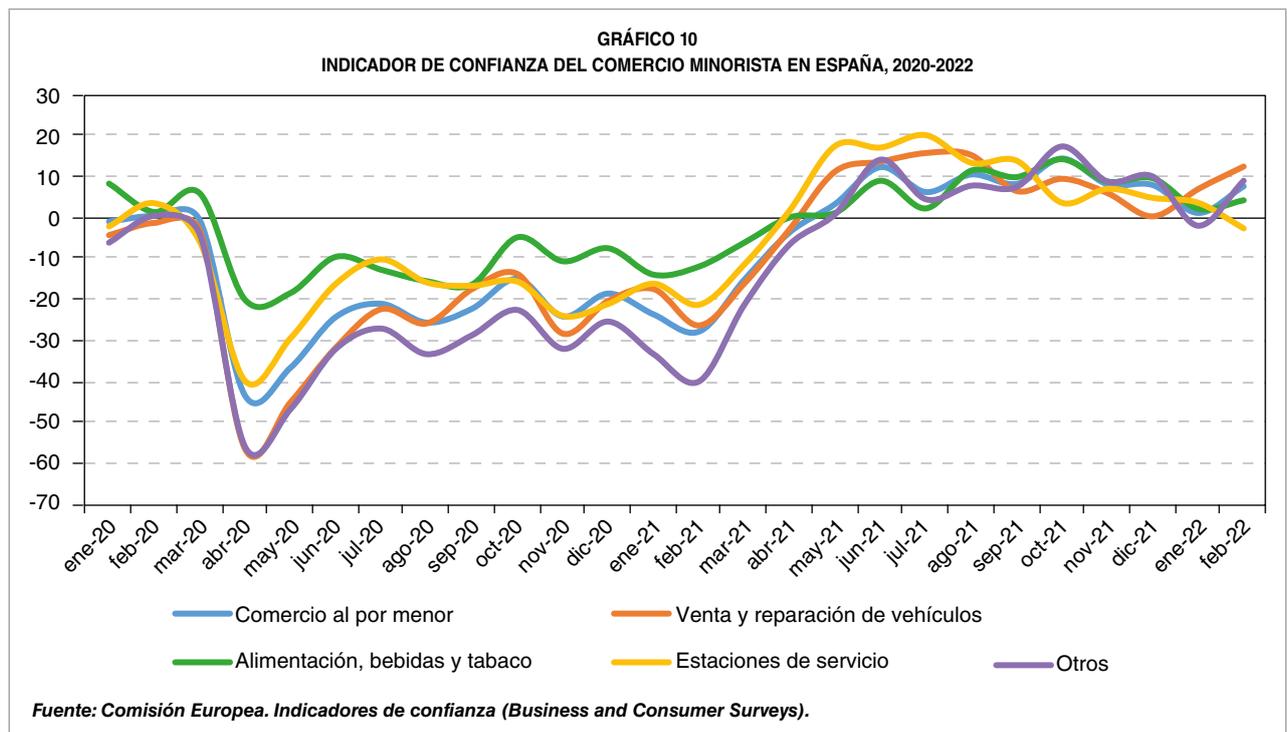
entre las principales instituciones sobre que el crecimiento de la economía española en el año 2022 se apoyará en contribuciones positivas, tanto de la demanda nacional como del sector exterior. Los organismos que han revisado sus previsiones en fechas más recientes apuntan también a una aceleración del ritmo de crecimiento de los precios de consumo (Cuadro 2). Este riesgo inflacionario podría verse exacerbado por la repercusión de la guerra en Ucrania sobre los mercados energéticos, que no ha podido aún ser incorporada a los escenarios de previsión de las principales instituciones económicas.

En este marco de recuperación de la economía española y de la demanda interna, las perspectivas para el comercio minorista son, *a priori*, favorables. Como puede observarse en el Gráfico 10, los niveles de confianza en el comercio minorista, tras haber alcanzado mínimos hacia abril y mayo de 2020, se han recuperado y se han mantenido en valores elevados

durante todo el año 2021 y los meses de enero y febrero de 2022.

La crisis sanitaria afectó de forma desigual a la confianza en los distintos subsectores del comercio minorista. Así, el de alimentación, bebidas y tabaco fue el que en menor medida acusó la pérdida de confianza en la fase de mayores restricciones a la movilidad de la población. Por el contrario, en los sectores de estaciones de servicio y el resto de actividades de comercio minorista, los efectos económicos negativos del confinamiento afectaron en mayor medida a la confianza de los empresarios.

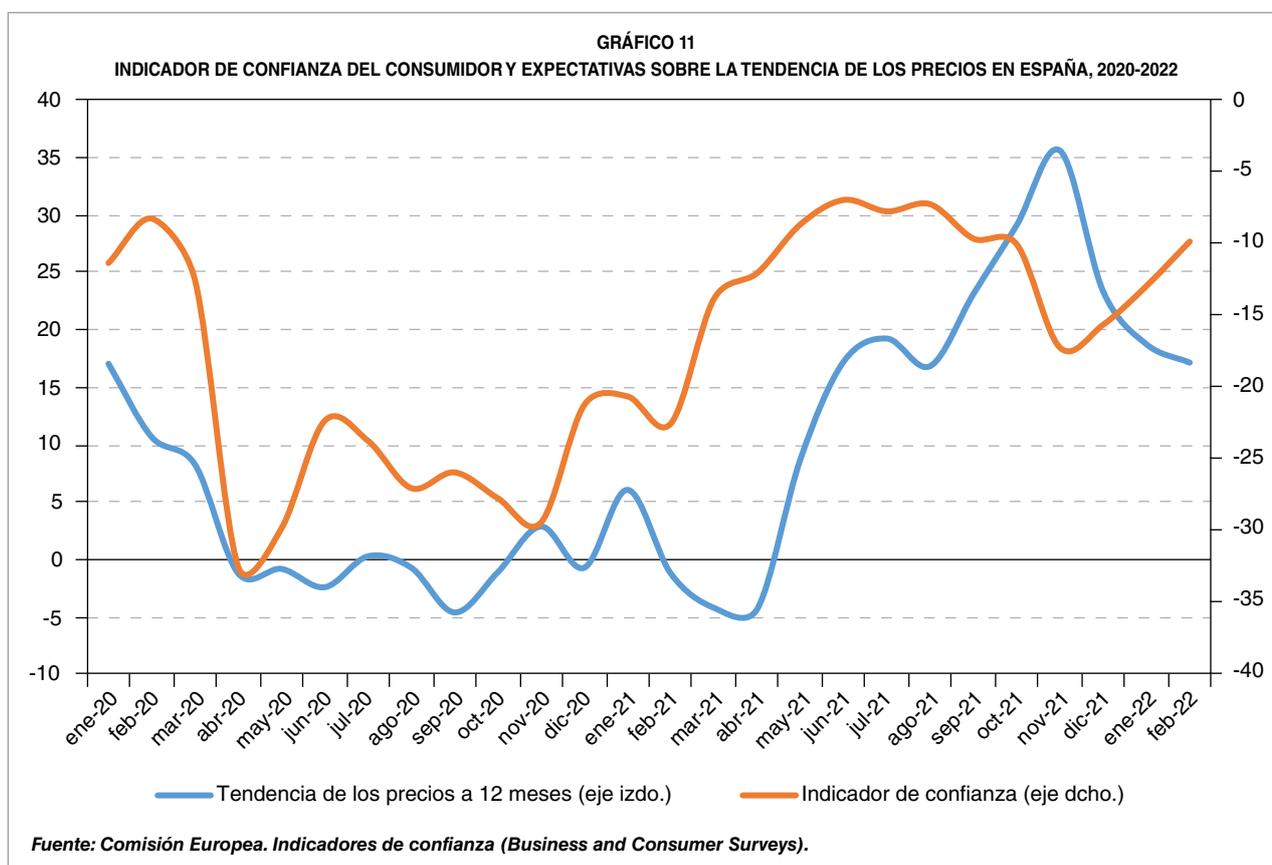
Por el contrario, en la fase de recuperación de la actividad se ha observado una mejora generalizada de la confianza en todos los subsectores de comercio al por menor. Puede destacarse, no obstante, que en los últimos meses el indicador correspondiente al subsector de estaciones de servicios mantiene una tendencia de descenso, lo que podría estar vinculado al fuerte incremento de los precios de los carburantes. ▷

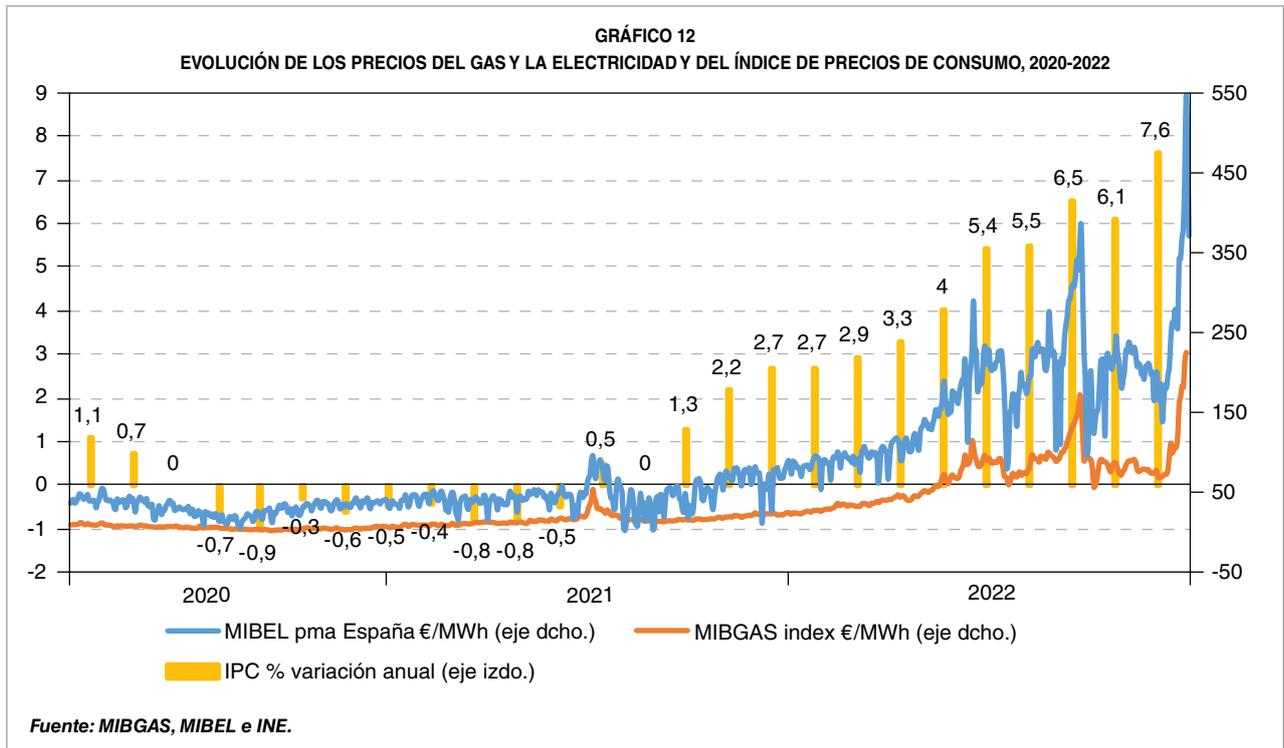


La confianza de los consumidores también ha registrado una notable mejora en paralelo a la recuperación económica (Gráfico 11). Así, el indicador de confianza alcanzó niveles mínimos en los meses de abril y mayo de 2020 para iniciar una moderada recuperación en los siguientes meses del año, coincidiendo con la suavización de las restricciones a la movilidad y a las actividades económicas. Desde principios de 2021, la confianza de los consumidores mantuvo una senda ascendente hasta alcanzar máximos en los meses de verano. En otoño, coincidiendo con la expansión de la variante ómicron, registró un descenso, aunque se mantuvo en valores elevados, y, desde noviembre de 2021, se ha registrado una mejora que se mantiene hasta febrero de 2022.

La mejora de la actividad y de la confianza de los consumidores y en el comercio

minorista ha venido acompañada de tensiones inflacionistas. Como se ha señalado, diversos factores, entre los que cabe destacar la propia recuperación de la demanda, los cuellos de botella en las cadenas internacionales de suministro y el aumento de precios de la energía, asociado a tensiones geopolíticas, subyacen a esta evolución. Los consumidores están percibiendo el alza de los precios y, desde mayo de 2021, mantienen expectativas de crecimiento de los precios para los siguientes doce meses. Estas expectativas parecen haber entrado en una fase de cierta moderación desde noviembre de 2021 hasta febrero de 2022, aunque aún no incorporan el efecto de la guerra en Ucrania y su probable repercusión en los productos energéticos o en otros productos, como algunos aceites vegetales y cereales. ▷





El comercio minorista, por lo tanto, ha iniciado 2022 en un marco y con unas perspectivas globalmente favorables. Sin embargo, este marco no está exento de riesgos a los que habrá que prestar atención. En especial, las expectativas de inflación asociadas principalmente al coste de la energía (Gráfico 12) podrían retraer el consumo privado y, en consecuencia, erosionar el crecimiento del sector. Como se observa en el mencionado gráfico, el aumento de los precios del gas (y el efecto inducido sobre los precios del mercado eléctrico) ha venido acompañado de un repunte de los precios al consumo. En particular, desde el inicio de la guerra en Ucrania, el 24 de febrero de 2022, se ha registrado un fuerte aumento de los precios del gas natural en el mercado ibérico del gas (MIBGAS), que se está reflejando en los precios medios aritméticos (pma) del mercado ibérico de la electricidad (MIBEL). Cabe esperar que, al menos en el corto plazo, los fuertes

incrementos de los precios de la energía¹ resulten en mayores presiones inflacionistas.

6. El apoyo a la transformación del sector

En este marco globalmente favorable para la actividad del comercio minorista, aunque no exento de retos, las políticas públicas deben desempeñar un papel de acompañamiento a la transformación del sector. Como se ha mostrado en el epígrafe 4, el avance en la digitalización es ya un deber ineludible y el sector público debe velar por que este avance se produzca de forma inclusiva, adaptando los apoyos públicos para abrir la posibilidad de transformación a los diferentes modos de distribución y ▷

¹ En Martínez Farreres y Merino García (2022) se analiza el mercado del gas global, con especial atención al europeo, tomando en consideración el contexto geopolítico que ha dado lugar a las tensiones y desequilibrios actuales. El artículo se escribió antes de iniciarse la guerra de Ucrania.

a los distintos tipos de empresarios del sector. Además, el diseño de los apoyos públicos debe tener presente otras importantes aportaciones del comercio al por menor, como su papel vertebrador del territorio, su contribución a la cohesión social o su naturaleza de fuente de oportunidades para el emprendimiento y el empleo femeninos (Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial, 2021).

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia constituye un marco idóneo para estructurar los apoyos que requiere el comercio al por menor. En este epígrafe se revisan brevemente algunas de las iniciativas que incorpora y que resultan de más interés para el sector.

En primer lugar, es preciso citar el programa Kit Digital (ver Orden ETD/1498/2021). Este programa de inversiones guarda una relación directa con la transformación digital de las pequeñas empresas, microempresas y personas en situación de autoempleo, que son las que predominan en el sector de comercio minorista. El Plan de Recuperación prevé 3.067 millones de euros de inversiones públicas entre 2021 y 2023 para facilitar la digitalización de este tipo de empresas.

El objeto del programa Kit Digital es conceder ayudas para la adopción de soluciones de digitalización que ya están disponibles en el mercado y que abarcan áreas tan diversas como la creación de sitios web, el comercio electrónico o la incorporación de soluciones de inteligencia empresarial. Los beneficiarios recibirán una ayuda, denominada «bono digital», en función de su número de empleados. Para la aplicación del bono se ofrecen herramientas de autodiagnóstico y un catálogo de soluciones de digitalización a través de la plataforma www.acelerapyme.gob.es y se prevé la

participación de un agente digitalizador. Estos agentes, que deberán cumplir unos requisitos y estar adheridos al programa, serán los que presten los servicios para la digitalización de las pymes y también los que, en última instancia, realicen los trámites y presenten las justificaciones para el cobro de las ayudas. De esta forma, se facilita la tramitación a los beneficiarios del programa.

Aunque el programa Kit Digital tiene una naturaleza horizontal, es un instrumento idóneo para la transformación digital de comercio minorista. El predominio de las pymes y las personas autoempleadas, los beneficiarios potenciales del programa, y las oportunidades de digitalización que presenta el sector determinan que sea un instrumento particularmente adecuado para el comercio minorista.

Sin embargo, el impulso a la digitalización debe tener presente las especiales características y necesidades del comercio minorista. Su tejido empresarial está compuesto, en más de un 98 %, por microempresas, de las que solo un tercio dispone de herramientas como conexión a internet o una página web. Esto implica la necesidad de apoyos específicos ante los retos de la digitalización.

La plataforma Comercio Conectado es una respuesta a estas necesidades específicas. Este proyecto, también financiado parcialmente con cargo a fondos comunitarios, se concibe como una plataforma digital que pretende proporcionar al comercio minorista servicios de información y formación para mejorar su capacidad gerencial e impulsar su transformación digital; facilitar y promover el asociacionismo del comercio minorista y su participación en comunidades virtuales, permitiendo interactuar sobre temas de interés común; y servir de lugar de encuentro entre la Administración y el usuario. ▷

Entre los servicios que prestará la plataforma pueden destacarse: cuestionarios de auto-diagnóstico, que permitirán conocer del usuario su itinerario de mejora de gestión de negocio y su itinerario digital recomendado, catálogos de proveedores de soluciones TIC (desarrollo de páginas web, gestión de redes sociales...) y no TIC (contabilidad, *marketing*...), catálogo de oportunidades de empleo para profesionales del comercio, información de interés para el desarrollo e impulso de la actividad del pequeño comercio (desde convocatorias de ayudas y subvenciones hasta compartición de experiencias y casos de éxito), catálogo de asociaciones, comunidades virtuales, comunicación con la Administración, etc.

La plataforma Comercio Conectado será, en definitiva, un punto de encuentro que facilitará al usuario acceso a la información, formación y servicios más relevantes para el comercio minorista. Su orientación hacia el pequeño comercio tiene por objetivo apoyarle en su proceso de reinversión y de aprendizaje para competir en el nuevo entorno digital, gestionando coherentemente el nuevo canal *on line* y el canal físico o tradicional, lo que se conoce como omnicanalidad.

Esta característica del comercio minorista del futuro, la omnicanalidad, permitirá que continúe ejerciendo el papel de vector de cohesión social y vertebración del territorio que desarrolla actualmente. Para ello, también es necesaria la renovación de estructuras comerciales y el refuerzo de la competitividad del sector. Con este objetivo, se han puesto en marcha diversas líneas de apoyo que se describen con detalle en Subdirección General de Apoyo a la Competitividad del Pequeño Comercio (2022). Su objetivo común es reforzar la cohesión social y territorial de ciudades y pueblos y mejorar la

competitividad del sector, apostando por un modelo más digital y sostenible. Para ello, se prevé realizar inversiones en el periodo 2021-2023, que se dedicarán al apoyo a mercados, zonas urbanas comerciales, comercio no sedentario y canales cortos de comercialización (200 millones de euros), a la actividad comercial en zonas rurales (15 millones de euros) y al fortalecimiento de la actividad comercial en zonas de gran afluencia turística que han sufrido el impacto económico de la pandemia (100 millones de euros). Adicionalmente, en los años 2022 y 2023, se prevé la creación de un fondo tecnológico (dotado con 100 millones de euros) para financiar inversiones de pequeños y medianos comerciantes que mejoren la competitividad de sus establecimientos y aceleren su transformación digital.

En definitiva, durante 2022 y 2023 se producirá un despliegue de apoyos públicos en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia orientados o accesibles al sector del comercio minorista. Estos apoyos, además de contribuir a mantener la confianza y el dinamismo de la actividad, facilitarán la transición, ya iniciada, hacia la digitalización y permitirán que, a través de la omnicanalidad, el sector no solo continúe apoyando el crecimiento económico, sino que también continúe ejerciendo su papel de vector de cohesión social y territorial.

7. Conclusiones

El año 2021 ha sido un año de recuperación para la actividad de comercio minorista, que afronta 2022 con buenas perspectivas. La recuperación se está produciendo a ritmos dispares, con mayor intensidad en los canales, como las grandes cadenas o las grandes ▷

superficies, donde están más presentes las grandes empresas.

La evolución de la ocupación en el sector es consistente con los distintos ritmos de recuperación de la actividad. El trabajo por cuenta ajena, asociado a los modos de distribución en los que predominan empresas de mayor tamaño, se está recuperando en mayor medida que el trabajo autónomo.

La recuperación ha venido acompañada por avances en el proceso de expansión de las ventas *on line*. La crisis sanitaria ha impulsado un cambio cultural en los hábitos de compra y una ampliación de la oferta de comercio electrónico. El sector está transitando hacia un modelo omnicanal en el que las ventas presenciales y *on line* jugarán papeles complementarios.

El escenario previsto para 2022 no está exento de riesgos. Entre ellos destacan, principalmente, los asociados a las repercusiones inflacionistas que pueden derivar de las disrupciones en las cadenas de suministro asociadas a la evolución de la pandemia y a las tensiones geopolíticas. La guerra en Ucrania y su repercusión sobre los precios energéticos es un elemento de riesgo adicional. Estas tensiones inflacionistas, si resultan persistentes, pueden lastrar el consumo privado y con él la recuperación del sector.

En este marco, es preciso destacar el papel que deben jugar las políticas públicas de apoyo a la competitividad del sector. Los principales retos que deben afrontar son el apoyo a la transición digital, procurando que resulte accesible para los diferentes tipos de empresas de comercio minorista, en especial las micropymes y los emprendedores autoempleados; y el refuerzo y modernización de las estructuras comerciales. El objetivo debe ser no solo facilitar una transición inclusiva, sino también posibilitar que, mediante la transición a un modelo de

omnicanalidad, el comercio minorista continúe contribuyendo al crecimiento y a la cohesión social y territorial. El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia proporciona un marco y unos medios idóneos para progresar hacia estos objetivos.

Bibliografía

Banco de España. (2021). Informe trimestral de la economía española. *Boletín Económico*, (4). <https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/InformesBoletinesRevistas/BoletinEconomico/21/T4/Fich/be2104-it.pdf>

BBVA Research. <https://www.bbvaresearch.com/>

Caixabank Research. <https://www.caixabankresearch.com/es>

Carta, G., García, J. R., Rodrigo, T. y Ruiz, P. (4 de marzo de 2022). *España. Impacto de la COVID-19 sobre el consumo en tiempo real y alta definición en febrero 2022*. BBVA Research. <https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/espana-impacto-de-la-covid-19-sobre-el-consumo-en-tiempo-real-y-alta-definicion-en-feb-22/>

Fondo Monetario Internacional. (2022). Actualización de Perspectivas de la Economía Mundial. Creciente número de casos, una recuperación interrumpida y mayor inflación. *World Economic Outlook. January 2022*. <https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2022/01/25/world-economic-outlook-update-january-2022>

Martínez Farreres, R. y Merino García, P. A. (2022). El mercado del gas natural: visión general y análisis del mercado europeo. *Boletín Económico de ICE*, (3142). <https://doi.org/10.32796/bice.2022.3142.7337>

Observatorio Nacional de Tecnología y Sociedad. (2021). *Compras online en España. Edición 2021*. Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. <https://www.ontsi.es/es/publicaciones/compras-online-espana-2021> ▷

Orden ETD/1498/2021, de 29 de diciembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la digitalización de pequeñas empresas, microempresas y personas en situación de autoempleo, en el marco de la Agenda España Digital 2025, el Plan de Digitalización PYMEs 2021-2025 y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (financiado por la Unión Europea) Next Generation EU (Programa Kit Digital). *Boletín Oficial del Estado*, n.º 313, de 30 de diciembre de 2021, pp. 167617 a 167662. <https://boe.es/boe/dias/2021/12/30/pdfs/BOE-A-2021-21873.pdf>

Subdirección General de Apoyo a la Competitividad del Pequeño Comercio. (2022). Líneas de ayudas al sector del comercio en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y de los fondos Next Generation EU. *Boletín Económico de ICE*, (3144). <https://doi.org/10.32796/bice.2022.3144.7362>

Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial. (2021). Comercio minorista: recuperación, transformación y resiliencia. *Boletín Económico de ICE*, (3132). <https://doi.org/10.32796/bice.2021.3132.7161>

SUSCRÍBETE A LA NEWSLETTER DE REVISTAS ICE Y RECIBE
TODAS LAS NOVEDADES EN TU CORREO





*Subdirección General de Apoyo a la Competitividad del Pequeño Comercio**

LÍNEAS DE AYUDAS AL SECTOR DEL COMERCIO EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA Y DE LOS FONDOS NEXT GENERATION EU

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, a través de la Secretaría de Estado de Comercio, ha establecido las líneas de ayudas al sector del comercio en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y de los fondos Next Generation EU que se incardinan en el Componente 13, Impulso a la pyme, con el objetivo de reforzar la cohesión social y territorial y mejorar la competitividad del sector del comercio, apostando por un modelo más digital y sostenible. La inversión a realizar dentro del concepto «Modernización de mercados municipales y áreas comerciales» tiene una dotación de 200 millones de euros y la dedicada a «Impulso de la actividad comercial en zonas rurales» tiene una dotación de 15 millones de euros. Ambas se desarrollarán en el periodo 2021-2023. La línea de ayudas para el fortalecimiento de la actividad comercial en zonas de gran afluencia turística se encuentra recogida en el Componente 14, «Plan de modernización y competitividad del sector turístico», para la financiación de proyectos de impulso a la competitividad, innovación y modernización de la oferta comercial ligada a la llegada de visitantes a los municipios turísticos. La inversión tiene una dotación de 100 millones de euros para el periodo 2021-2023. Una cuarta línea de ayudas denominada «Fondo tecnológico para el comercio» se orienta a pymes del sector comercial que podrán presentar sus proyectos, de manera individual o a través de sus asociaciones de comerciantes, con el objetivo de incorporar nuevas tecnologías al comercio local impulsando su transformación digital y sostenibilidad. Este fondo, integrado en el Componente 13, tiene una dotación de 100 millones de euros, para 2022 y 2023.

Palabras clave: pymes, ayuda al comercio, competitividad, COVID-19.

Clasificación JEL: F35, G38, L53.

1. Situación del sector comercial a causa de la COVID-19 y acciones de apoyo emprendidas

El comercio es un sector estratégico para la economía española, representando el 12,6%

del PIB a nivel nacional y el 15,5% del total de los ocupados de la economía en 2020.

Específicamente, y en lo que respecta al comercio minorista, supone el 12,8% del total de empresas existentes en nuestro país, representa el 14,1% del total de establecimientos, el 5,2% del PIB, el 10% del total de ocupados y el 58,2% del sector del comercio. ▷

* Secretaría de Estado de Comercio.
Versión de febrero de 2022.
<https://doi.org/10.32796/bice.2022.3144.7362>

El sector comercial se caracteriza por estar integrado en un 99 % por pymes, de las cuales alrededor del 96 % se encuadran en la categoría de microempresas.

El impacto de la elevada incidencia de la COVID-19 se ha dejado notar con intensidad sobre el nivel de ventas y el empleo del sector comercial en España. De acuerdo con los índices de comercio al por menor del Instituto Nacional de Estadística (INE), en el año 2020 las ventas del comercio minorista disminuyeron un 7,1 % y su tasa de ocupación decreció durante 2020 un 3,6 %.

Tras la declaración por la Organización Mundial de la Salud de la pandemia internacional provocada por la COVID-19, el 11 de marzo de 2020, los Estados miembros de la Unión Europea adoptaron con rapidez medidas coordinadas de emergencia para proteger la salud de la ciudadanía y evitar el colapso de la economía.

Este impacto ha motivado la necesidad de reaccionar de forma rápida adoptando medidas urgentes y contundentes con el objetivo de amortiguar el efecto de esta crisis sin precedentes e impulsar la pronta recuperación económica, sentando con ello las bases del crecimiento de las próximas décadas.

El Consejo Europeo del 21 de julio de 2020, consciente de la necesidad en este momento histórico de un esfuerzo singular y de un planteamiento innovador que impulsen la convergencia, la resiliencia y la transformación en la Unión Europea, acordó un paquete de medidas de gran alcance, conocido como Instrumento de Recuperación de la Unión Europea (Next Generation EU) por un importe de 750.000 millones de euros, compuesto por dos instrumentos: el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia, y la Ayuda a la Recuperación para la Cohesión y los Territorios de Europa (REACT-EU).

Como consecuencia de esos acuerdos, la Unión Europea adoptó el Reglamento (UE) número 2020/2094 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, por el que se establece un Instrumento de Recuperación de la Unión Europea para apoyar la recuperación tras la crisis de la COVID-19, y el Reglamento (UE) número 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Dicho mecanismo es el eje central de las medidas extraordinarias de recuperación de la Unión Europea.

2. Plan de Recuperación

Con base en lo anterior, el Gobierno de España ha elaborado el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia «España Puede» (en adelante, Plan de Recuperación), que incluye diez políticas tractoras o palancas que van a incidir directamente en aquellos sectores productivos con mayor capacidad de transformación del tejido económico y social. El Plan de Recuperación fue aprobado por el Consejo el pasado 13 de julio de 2021, conforme a lo establecido en los artículos 18 y 20 del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021.

De las diez políticas tractoras, la quinta, «Modernización y digitalización del tejido industrial y de la pyme, recuperación del turismo e impulso a una España nación emprendedora», se centra esencialmente en la competitividad industrial y de las pymes.

Los proyectos que constituyen dicho Plan de Recuperación, alineados con los objetivos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, la transición verde y digital, permitirán la realización de reformas estructurales en ▷

los próximos años, mediante cambios normativos e inversiones que permitan, por un lado, un cambio del modelo productivo para la recuperación de la economía tras la pandemia causada por la COVID-19 y, por otro, una transformación hacia una estructura más resiliente que permita que nuestro modelo sepa enfrentar con éxito otras posibles crisis o desafíos en el futuro.

La mayoría de las actividades de apoyo del Plan de Recuperación se van a desarrollar durante un periodo de tiempo breve, de 2021 a 2023, dada la urgencia en hacer frente a la situación crítica ocasionada por la pandemia, y a su utilización como una oportunidad estratégica para acometer las citadas transformaciones especialmente en digitalización y sostenibilidad.

Por lo que respecta al sector del comercio, las líneas de ayudas se incardinan en el Componente 13 del Plan de Recuperación, denominado «Impulso a la pyme», en la inversión 4, apoyo al sector del comercio en la economía local, por su generación de empleo y cohesión social, para la financiación de proyectos de impulso a la competitividad, innovación y modernización de los canales de distribución, mercados municipales, de las áreas comerciales urbanas, del comercio no sedentario y de los canales cortos de comercialización.

A ello se une la línea de ayudas para el fortalecimiento de la actividad comercial en zonas de gran afluencia turística que se encuentra acogida en el Componente 14: «Plan de modernización y competitividad del sector turístico», en su inversión 4.a, para la financiación de proyectos de impulso a la competitividad, innovación y modernización de la oferta comercial ligada a la llegada de visitantes a los municipios turísticos.

De esta manera, y alineados con los objetivos marcados en el Mecanismo de

Recuperación y Resiliencia y en el Plan de Recuperación, estas líneas de ayudas tienen por objetivo específico subvencionar proyectos que desarrollen actuaciones dirigidas a actualizar y modernizar al sector comercial minorista adaptándolo a los nuevos hábitos de consumo, fomentar la implementación de nuevas tecnologías y de soluciones que contribuyan a la mejora de la sostenibilidad, la eficiencia, la promoción del reciclaje y reutilización de residuos en los establecimientos comerciales, así como la formación y sensibilización en ambas áreas.

3. Líneas de ayudas establecidas

Como apoyo al sector del comercio, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y la Secretaría de Estado de Comercio en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y de los Fondos Next Generation EU han establecido la creación de tres líneas de ayudas en los Componentes 13 y 14 del plan, que incluyen inversiones y reformas en el sector comercial para los próximos años.

Las órdenes de convocatoria de las primeras líneas de ayudas fueron publicadas en el BOE del 11 de septiembre de 2021 y su objetivo es financiar el desarrollo, por parte de las entidades locales, de planes y proyectos de contenido tecnológico, innovador y de sostenibilidad, así como de mejora de equipamientos dirigidos principalmente a áreas comerciales urbanas con importante concentración en pymes del sector comercial.

La línea de ayudas «Programa de Mercados Sostenibles» está integrada en el Componente 13 del Plan de Recuperación: «Impulso a la pyme», en su inversión 4, impulsar el sector del comercio, con el objetivo de reforzar la cohesión social y territorial de ciudades y ▷

pueblos, garantizando la movilidad y entrega de los productos, fortalecer y estrechar las relaciones productivas y la comunicación entre el sector del comercio, la Administración y otras entidades de promoción y mejorar la competitividad del sector del comercio apostando por un modelo más digital y sostenible.

La inversión 4.2.1, correspondiente a la línea de ayudas para el apoyo a mercados, zonas urbanas comerciales, comercio no sedentario y canales cortos de comercialización, y cuenta con una dotación de 200 millones de euros para los años 2021, 2022 y 2023.

La inversión 4.2.2, correspondiente a la línea de ayudas «Apoyo a la actividad comercial en zonas rurales», tiene una dotación de 15 millones de euros para el periodo 2021-2023.

La línea de ayudas «Fortalecimiento de la actividad comercial en zonas de gran afluencia turística» se encuentra recogida en el Componente 14: «Plan de modernización y competitividad del sector turístico», en su inversión 4.a, para la financiación de proyectos de impulso a la competitividad, innovación y modernización de la oferta comercial ligada a la llegada de visitantes a los municipios turísticos que hayan sufrido un fuerte impacto económico por la pandemia. La inversión tiene una dotación de 100 millones de euros para el periodo 2021-2023.

Estas líneas van dirigidas a entidades locales y tienen un carácter transversal, están referidas sobre todo a la transformación y mejora del punto de venta tanto físico como digital y se considera que tendrán un impacto muy importante en el medio urbano y rural tras la ejecución de los proyectos seleccionados.

Después de la evaluación de las solicitudes presentadas a las convocatorias de 2021 para estas líneas de ayudas, se está tramitando la publicación de las resoluciones de concesión.

Todos los aspectos sobre descripción, normativa, solicitudes y concesión de estas ayudas se pueden consultar en el portal de ayudas del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (<https://www.mincotur.gob.es/PortalAyudas/Paginas/Index.aspx>).

4. Fondo tecnológico para el comercio

Una cuarta línea de ayudas denominada «Fondo tecnológico para el comercio» se orienta a pymes del sector comercial que podrán presentar sus proyectos de manera individual o a través de sus asociaciones de comerciantes.

Este fondo, con un importe de 100 millones de euros, está previsto que se desarrolle en 2022 y 2023 y tiene como objetivo facilitar la financiación a los pequeños y medianos comerciantes, de forma individual o a través de sus asociaciones, que apuesten por invertir en mejoras en sus establecimientos con criterios tecnológicos e innovadores cuyo fin sea aumentar la competitividad y acelerar la digitalización hacia un modelo más sostenible.

El Fondo tecnológico para el comercio va dirigido a pymes o a asociaciones de comerciantes, y la primera convocatoria de esta línea de ayudas está prevista para los primeros meses de 2022, ejecutándose los proyectos seleccionados en 2022 y 2023.

La gestión del fondo tecnológico correrá a cargo de las comunidades autónomas, que establecerán las condiciones para la aprobación de los proyectos en cada territorio.

4.1. Características del fondo tecnológico

La finalidad de estas ayudas es financiar el desarrollo de planes y proyectos de ▷

contenido tecnológico, innovador y sostenible que, presentados por las pequeñas y medianas empresas de comercio, ya sea de manera individual o a través de sus asociaciones, incidan en la gestión de la actividad comercial y en su modelo de negocio, garantizando su adaptación a los nuevos hábitos de consumo, modalidades de venta, posicionamiento y distribución.

Los proyectos subvencionables en el marco del programa de modernización del comercio «Fondo tecnológico» incluirán los siguientes tipos de actuaciones:

- a) Proyectos para la adopción de herramientas de información de clientes basadas en macrodatos u otras tecnologías.
- b) Proyectos de transformación digital de las pequeñas y medianas empresas comerciales y de sus asociaciones que mejoren el mercado omnicanal y la experiencia de compras.
- c) Proyectos para reducir el consumo de insumos por parte del comercio y la sustitución de estos por alternativas respetuosas con el medioambiente.
- d) Instalación de puntos de entrega inteligentes.
- e) Proyectos de mejora de la eficiencia energética.
- f) Acciones que promuevan la prevención de residuos (incluida la reutilización), la separación en origen de los residuos y la preparación para la reutilización y el reciclado.
- g) Sensibilización y formación en competencias tecnológicas.

Las ayudas que se financien en esta línea se enmarcan en la inversión 4.1.2, «Apoyo al comercio», del Componente 13: «Impulso a la pyme»,

del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España, y contribuirán al cumplimiento de los objetivos asociados a la misma, de acuerdo con la normativa reguladora del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y del Plan de Recuperación a nivel europeo y nacional.

4.2. Requisitos de los beneficiarios

Podrán acogerse a las ayudas establecidas en el marco del Fondo tecnológico para el comercio las empresas del sector comercial que tengan la consideración de pyme, con arreglo a la definición establecida en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del tratado (Reglamento General de Exención por Categorías).

La actividad principal del negocio deberá corresponder con alguna de las actividades incluidas en los códigos 45, 46 o 47 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2009 (CNAE-2009) aprobada por el Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, por el que se aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2009 (CNAE-2009).

Si en el establecimiento se ejercen de manera simultánea actividades de comercio con otras que no tengan dicha consideración, se deberá acreditar que la actividad principal ejercida en el establecimiento es la de comercio, presentando para ello documentación acreditativa de la cifra de negocio o de ventas de las distintas actividades económicas u otra documentación que pueda acreditar dicha circunstancia.

En el caso de comercio no sedentario, se admitirán exclusivamente las modalidades ▷

de venta en mercadillos y el comercio itinerante en vehículos-tienda o canales cortos de comercialización. La actividad principal de la empresa debe ser la venta ambulante.

La línea de ayudas irá también destinada a las asociaciones de comerciantes y a las entidades asociativas que integren varias asociaciones de comerciantes legalmente constituidas que tengan entre sus fines estatutarios y programas de actuación la defensa de los intereses del sector comercial y promuevan la realización de actividades que contribuyan a la dinamización y fomento de la actividad comercial.

5. Conclusión

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia está integrado por proyectos que van a permitir la realización de reformas estructurales en los próximos años, mediante cambios normativos e inversiones que permitan un cambio del modelo productivo, una transición verde y digital y una transformación hacia estructuras más resilientes que permitan superar nuevas crisis y los retos y desafíos del futuro.

En el sector del comercio, afectado duramente por la pandemia, la mayoría de las actividades de apoyo del Plan de Recuperación, dada la urgencia para su puesta en práctica, van a desarrollarse en un periodo breve de tiempo, en 2022 y 2023.

Las líneas de ayudas establecidas por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo a través de la Secretaría de Estado de Comercio tienen como objetivo reforzar la cohesión social y territorial para mejorar la competitividad del sector del comercio mediante un modelo de gestión más digital y sostenible.

La ejecución de estas ayudas, llevadas a cabo por entidades locales y comunidades

autónomas, aseguran la capilaridad y eficacia de las mismas, que van a contribuir de forma decisiva a la consolidación e impulso del sector comercial en todo el territorio.

Bibliografía

Resolución de 29 de abril de 2021, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021, por el que aprueba el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 103, de 30 de abril de 2021, pp. 51346 a 51349. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2021-7053>

Orden ICT/949/2021, de 10 de septiembre, por la que se establecen las bases reguladoras de la línea de ayudas para el apoyo a mercados, zonas urbanas comerciales, comercio no sedentario y canales cortos de comercialización, y se procede a su convocatoria en el año 2021, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 218, de 11 de septiembre de 2021, pp. 110842 a 110876. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2021-14817>

Orden ICT/950/2021, de 10 de septiembre, por la que se establecen las bases reguladoras de la línea de ayudas para el apoyo de la actividad comercial en zonas rurales y se procede a su convocatoria en el año 2021, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 218, de 11 de septiembre de 2021, pp. 110877 a 110911. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-14818

Orden ICT/951/2021, de 10 de septiembre, por la que se establecen las bases reguladoras de las líneas de ayudas para el fortalecimiento de la actividad comercial en zonas turísticas y se procede a su convocatoria en el año 2021, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 218, de 11 de septiembre de 2021, pp. 110912 a 110946. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-14819



Carlos J. Tórtola Sebastián*

Neus Alfaraz Hernández**

LA FINANCIACIÓN VERDE EN LA POLÍTICA MEDIOAMBIENTAL CHINA

En las últimas cuatro décadas, China ha logrado el mayor desarrollo económico experimentado por una nación en toda la historia, al mismo tiempo que se convertía en el país más contaminante del mundo. Para remediarlo, en 2020 las autoridades chinas fijaron como meta que en 2030 el país alcanzase su nivel máximo de emisiones y en 2060 la neutralidad del carbono. La consecución de estos ambiciosos objetivos solo será posible mediante la movilización anual de un elevado volumen de financiación «verde», incluyendo el adecuado funcionamiento del mercado chino de emisiones de carbono. En este artículo se analiza el sistema de financiación verde y su relevancia en la política medioambiental china para concluir planteando diversas medidas que permitirían acelerar su desarrollo y aumentar su impacto en el proceso de transición ecológica de China.

Palabras clave: bonos verdes, carbono, CO₂, créditos verdes, *green finance*, mercado de emisiones.

Clasificación JEL: E44, G28, Q54, Q56.

1. Introducción

La ratificación china del Acuerdo de París en 2016 supuso un gran paso en la lucha global contra el cambio climático, no solo por el peso del país asiático en la economía mundial, sino también por su condición de país más contaminante del mundo.

Desde entonces, China ha realizado un gran esfuerzo por mejorar la protección de su medioambiente y la calidad de su desarrollo

económico, incluyendo este objetivo como uno de los pilares fundamentales del XIV Plan Quinquenal (2021-2025) aprobado en marzo de 2021. Posteriormente, en octubre de 2021, las autoridades presentaron la hoja de ruta para la descarbonización de la economía china. Esta hoja de ruta supone un ambicioso plan de acción a largo plazo que requerirá el respaldo del sistema financiero para movilizar la financiación necesaria que permita lograr la transición ecológica del país (National Development and Reform Commission [NDRC], 2021). Para ello, las autoridades chinas deben incentivar a los bancos comerciales para que destinen un volumen significativo de sus recursos hacia inversiones verdes y bajas en carbono. ▷

* Técnico Comercial y Economista del Estado. Doctor en Economía del Desarrollo Sostenible.

** Diplomada Comercial del Estado.

Las opiniones expresadas solo comprometen a sus autores.

Versión de enero de 2022.

<https://doi.org/10.32796/bice.2022.3144.7359>

Este artículo analiza, en primer lugar, la rápida y profunda transformación de la economía china y sus consecuencias para el medioambiente. A continuación, se centra en los intentos de las autoridades por aplicar políticas medioambientales que atenúen los efectos negativos de su desarrollo. En el tercer apartado se analizan los instrumentos de financiación verde más utilizados en China (créditos y bonos) y el reciente lanzamiento del mercado nacional de emisiones de carbono. Por último, se concluye señalando las reformas que deberá afrontar el sistema chino de financiación verde para acelerar su desarrollo y aumentar su impacto en el proceso de transición ecológica del país.

2. La transformación socioeconómica de China y su impacto medioambiental

En las últimas cuatro décadas, China ha protagonizado el mayor desarrollo económico experimentado por una nación en toda la historia. Desde el inicio del proceso de «Reforma y Apertura» en 1978 hasta la crisis de la COVID-19 en 2020, la economía china ha experimentado un crecimiento medio anual del 10%, que le ha permitido convertirse en la segunda economía mundial. En la actualidad, el PIB de China representa el 18,2% del PIB global cuando en 1980 apenas representaba el 2,2% (International Monetary Found [IMF], 2021).

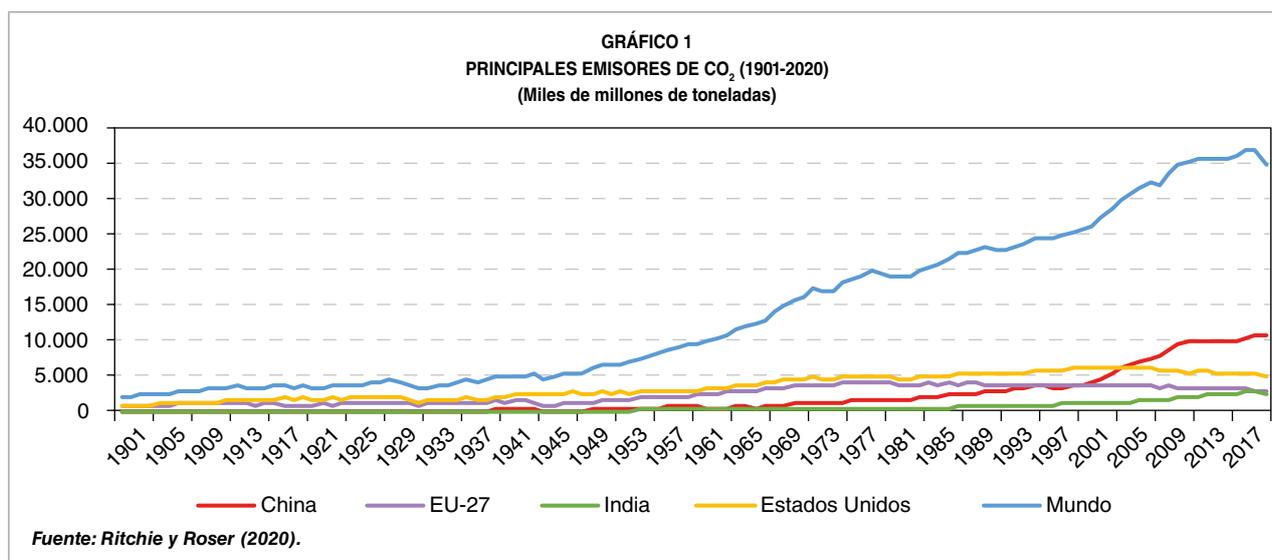
Esta espectacular evolución económica ha basado su éxito en dos pilares fundamentales. En primer lugar, en la liberalización del sistema económico y del mercado chino bajo la supervisión y control del Partido Comunista, en lo que se conoce como «socialismo con características chinas». Y, en segundo lugar, en la

apertura al exterior, que permitió atraer inversión directa extranjera para aumentar la productividad e impulsar la modernización del sector manufacturero chino. El éxito de estas políticas se debió a su aplicación gradual, en contraposición al radicalismo empleado por las economías socialistas del este de Europa y la Unión Soviética, que provocaron su colapso. En este gradualismo jugaron un papel fundamental la creación de «zonas económicas especiales», en las que se evaluaba mediante proyectos piloto la efectividad de las medidas económicas antes de su aplicación a escala nacional (Fanjul, 2018).

El fuerte crecimiento económico chino se centró en el desarrollo de la industria pesada, provocando la migración de gran parte de la población china del ámbito rural a las ciudades (Ye *et al.*, 2020). En 1980, el 19,2% de la población china vivía en núcleos urbanos, frente al 63,8% en 2020. Este proceso dio lugar al nacimiento de una clase media con un destacado poder adquisitivo, que en 2019 ya superaba los 400 millones de personas (National Bureau of Statistics of China [NBSC], 2021).

Para lograr este espectacular desarrollo, las autoridades chinas priorizaron la velocidad y el volumen del crecimiento en detrimento de su calidad y sostenibilidad, generando una serie de problemas medioambientales que se han convertido en un elevado riesgo para la prosperidad y el desarrollo económico futuro de China.

Debido a su intenso proceso de crecimiento económico, industrialización intensiva en carbón y urbanización, China se ha convertido en una de las regiones más contaminadas del planeta, así como en el principal emisor mundial de partículas contaminantes, como el dióxido de carbono (Gráfico 1). Al mismo tiempo, el país ha experimentado una progresiva degradación de su medioambiente hasta límites ▷



insostenibles (International Energy Agency [IEA], 2021). En 2019, más del 95% de las grandes ciudades chinas sufrían problemas de escasez de agua (Ye *et al.*, 2020) y el 81% de los ciudadanos chinos vivían en regiones con una concentración de partículas en suspensión en el aire superior a la recomendada por la Organización Mundial de la Salud (Yin *et al.*, 2020).

Ante este escenario, las autoridades chinas han tomado conciencia de la necesidad de evolucionar hacia un modelo de desarrollo económico más sostenible que no comprometa la estabilidad de su crecimiento ni amenace la disponibilidad de sus recursos naturales y humanos. Por ese motivo, en la 75.^a Asamblea General de las Naciones Unidas de septiembre de 2020, el presidente de China, Xi Jinping, anunció el compromiso de su país de alcanzar el pico máximo de emisiones en 2030 y la neutralidad del carbono en 2060 (Harvey, 2020).

3. La política medioambiental en China

Para comprender el compromiso de China de lograr la neutralidad del carbono en 2060 es

necesario conocer los esfuerzos previos de las autoridades por corregir los efectos de su crecimiento descontrolado e integrar los objetivos medioambientales en su planificación económica. Desde principios de los años setenta hasta la actualidad, la gestión del medioambiente en China ha experimentado una evolución formidable en términos de modernización y coordinación interna. En líneas generales, se pueden diferenciar cuatro etapas dentro de la política medioambiental china.

La *primera etapa (1972-1988)* se inició con la participación de China como país observador en la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Humano (1972). Hasta ese momento, China había relacionado los problemas medioambientales con el desarrollo industrial del sistema capitalista y no fue hasta después de esa conferencia cuando comenzó a legislar a favor de la protección de los recursos naturales. En este periodo se aprobaron las primeras regulaciones para la prevención y tratamiento del aire y del agua, orientadas a controlar la elevada contaminación que ya sufrían algunas provincias del país. En 1988, la Oficina Estatal de Protección Ambiental se convirtió en una ▷

agencia viceministerial, dependiente del Consejo de Estado, con fondos y personal propios (Xie, 2020).

En la *segunda etapa (1989-1998)*, la preocupación por la conservación del ecosistema se unió al control de la contaminación como prioridades políticas. En estos años el país sufrió varias catástrofes ecológicas (p. ej., deforestación, inundaciones) provocadas por el intenso desarrollo de la construcción, que desembocaron en la aprobación de la primera Ley de Protección Ambiental en 1989. Posteriormente, China se alineó con los países desarrollados al establecer sus propios Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 21) tras participar en la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medioambiente de 1992. En 1998, la Oficina Estatal de Protección Ambiental pasó a denominarse Administración Estatal de Protección Ambiental, adquiriendo rango ministerial (Xie, 2020).

La *tercera etapa (1999-2008)* estuvo marcada por la entrada de China en la Organización Mundial del Comercio (2001) y el desarrollo socioeconómico que generó en todo el país. En este periodo, la contribución al PIB de sectores muy contaminantes (p. ej., industria pesada y química) se incrementó de manera notable, así como el consumo de energías fósiles en fábricas y hogares. Progresivamente, las leyes para el control y tratamiento de la contaminación fueron mejorando y las autoridades reforzaron la protección ecológica mediante inversiones vinculadas con la economía circular y la baja emisión de carbono. La integración de la Administración Estatal de Protección Ambiental en el nuevo Ministerio de Protección del Medioambiente fue un ejemplo más de la relevancia que iba adquiriendo el enfoque medioambiental en China (Xie, 2020).

En la *cuarta etapa (2009-2019)*, la política medioambiental en China tomó un impulso

importante con la llegada de Xi Jinping al poder (2013). Su campaña «Guerra a la Contaminación» supuso la inclusión de la calidad del medioambiente en el discurso oficial y la aprobación de regulaciones más estrictas, como la nueva Ley de Protección Ambiental (2015), donde se endurecían las penas contra los agentes contaminantes y se permitía a las agencias no gubernamentales presentar demandas ambientales de interés público. En 2016, China ratificó el Acuerdo de París sobre el clima, cuyos objetivos medioambientales se incluyeron en el XIII Plan Quinquenal (2016-2020). Un año más tarde, en 2017, se aprobó la iniciativa «Hermosa China», relativa a la consecución de una sociedad limpia, sostenible y desarrollada en 2049 (Holzmann y Grünberg, 2021).

En definitiva, a medida que la protección y defensa del medioambiente va ganando relevancia en la agenda política china, se observa cómo la estrategia empleada por las autoridades va evolucionando. En las dos primeras etapas, la política medioambiental se basaba en la aprobación de normativas que otorgaban gran protagonismo a las empresas estatales chinas, ya que muchos de los objetivos medioambientales estaban ligados a sectores de interés nacional dominados por estas empresas. Posteriormente, a finales de los noventa, surgieron conceptos novedosos como «economía circular», «desarrollo sostenible», «eficiencia energética» o «energías limpias», que exigían la incorporación del sector privado para su desarrollo a gran escala y lograr resultados visibles. Para ello, en la tercera etapa, el enfoque regulatorio va cediendo el paso a un enfoque más economicista con la intervención del sistema financiero en la política medioambiental china (Shen *et al.*, 2012). ▷

Pese a que en los siguientes años China logró importantes hitos, como su liderazgo en el desarrollo de las energías renovables, la iniciativa a largo plazo «Hermosa China» puso de manifiesto la necesidad de movilizar una mayor proporción de recursos financieros para alcanzar los objetivos establecidos (Holzmann y Grünberg, 2021). Por este motivo, el XIII Plan Quinquenal (2016-2020) incluía la creación de un sistema de financiación verde con la finalidad de atraer proyectos innovadores y resolver las barreras que dificultaban el pleno funcionamiento de las políticas medioambientales, tales como la escasez de incentivos a las empresas chinas para realizar inversiones verdes (Shen *et al.*, 2012).

Tras el estallido de la pandemia de la COVID-19 en 2020 y el anuncio del presidente Xi en la 75.^a Asamblea General de las Naciones Unidas, la política medioambiental china ha entrado en su *quinta etapa (2020-actualidad)*, cuyos principios rectores han quedado recogidos en el XIV Plan Quinquenal (2021-2025) aprobado en marzo de 2021. El XIV Plan Quinquenal identifica la inversión verde y la inversión digital como los pilares fundamentales de crecimiento de China durante este periodo al favorecer la transición del país hacia un modelo sostenible y resiliente que minimice el impacto de los *shocks* externos y garantice un crecimiento estable, de calidad y bajo en carbono (Chin y Kong, 2021).

Esta apuesta por un crecimiento económico respetuoso con el medioambiente convierte al sistema de financiación verde en una pieza fundamental del desarrollo chino en los próximos años. Ello obliga a las autoridades a solucionar las limitaciones que existen en el sistema bancario chino para impulsar el desarrollo de instrumentos financieros verdes y mejorar en la transparencia y precisión de las regulaciones aplicables a estos instrumentos.

4. El sistema de financiación verde en China

La financiación verde surgió en China a mediados de los noventa con la aprobación de diversas regulaciones del Banco Popular de China (PBoC) y la Comisión Reguladora de Banca y Seguros (CBIRC), dirigidas a promover entre los bancos la inclusión de objetivos verdes y la valoración de riesgos medioambientales en la concesión de préstamos. Sin embargo, no es hasta la publicación en 2016 de las «Directrices para el Establecimiento del Sistema Financiero Verde» cuando el PBoC, con el apoyo del Consejo de Estado de China, definió la financiación verde como «los servicios financieros proporcionados a actividades económicas que respaldan una mejora del medioambiente, la mitigación del cambio climático y una utilización más eficiente de los recursos». Estas directrices supusieron que un banco central, por primera vez, se posicionara sobre este tipo de financiación, a la vez que promovían la inversión en sectores tan diversos como energías renovables, tratamiento de aguas, reciclaje de residuos o sistemas de transporte público. El resultado fue un impulso generalizado en la emisión de bonos y préstamos verdes, al tiempo que se estableció la obligación a los bancos emisores de publicar regularmente informes de evaluación sobre estos instrumentos (PBoC, 2016).

Fruto del interés de las autoridades chinas por desarrollar este tipo de financiación, en 2016, bajo la presidencia china del G20 se constituyó el Grupo de Trabajo sobre Financiación Sostenible para analizar obstáculos y plantear iniciativas que impulsaran la inversión verde a escala global (G20, 2021). Además, en 2019, China participó en la creación de la Plataforma Internacional de Finanzas Sostenibles (IPSF) ▷

de la UE, lanzada con el objetivo de favorecer la movilización del capital privado hacia inversiones medioambientalmente sostenibles (European Commission, 2021).

Sin embargo, pese a los esfuerzos de las autoridades chinas desde 2016, el volumen de financiación verde emitida por el sistema financiero chino continúa siendo limitado. Como se detallará en los siguientes apartados, los créditos verdes representan menos del 11% del total, mientras que los bonos verdes apenas suponen el 2% del mercado de bonos chino.

Para alcanzar los ambiciosos objetivos medioambientales chinos de descarbonización de su economía en 2060, será necesario que las autoridades acometan una transformación integral de su estructura económica para reducir su dependencia del carbón como fuente de energía, especialmente en el sector manufacturero (IEA, 2021). Para lograrlo, el PBoC y la Universidad de Tsinghua (Pekín) estiman que China necesitará movilizar una financiación anual de unos 4 billones de RMB/año (aprox. 500.000 millones de euros/año) en inversiones verdes. De esta financiación, tan solo el 10-15% sería aportado por las instituciones públicas, mientras que el resto se obtendría a través de inversores privados (Lin *et al.*, 2021). Por tanto, las autoridades chinas deberán contar con un amplio respaldo del sistema financiero para atraer financiación suficiente hacia proyectos de inversión en tecnologías más eficientes, fuentes de energía limpias, desarrollo de núcleos urbanos menos contaminantes, etc. Para ello, será necesaria una mejora gradual de los instrumentos de financiación verde actuales y una mayor transparencia y divulgación de los requisitos regulatorios (Yang, 2021).

A continuación se analizan los instrumentos chinos de financiación verde más utilizados

(créditos y bonos) y el reciente lanzamiento del mercado nacional de emisiones de carbono.

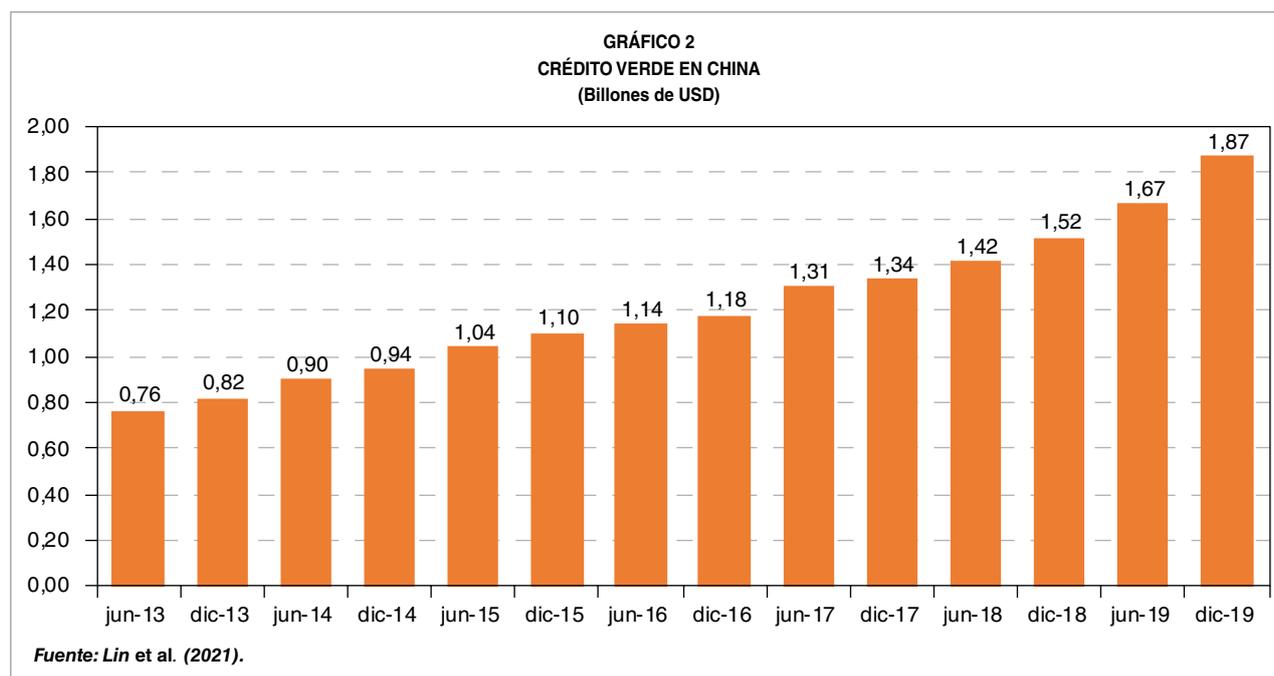
4.1. Crédito verde

En 2012, la CBIRC publicó las Directrices sobre Crédito Verde con el objetivo de incentivar entre los bancos el desarrollo del préstamo verde y adoptar una gestión de riesgos medioambientales y sociales más sólida y sistemática (CBIRC, 2012).

Desde entonces, el saldo de préstamos verdes ha ido creciendo paulatinamente como porcentaje del saldo crediticio total del sistema bancario chino, aumentando desde el 8,8% en 2013 al 10,8% en 2020, con un total acumulado de más de 1,87 billones de USD (11,9 trillones de RMB) (Gráfico 2) (Lin *et al.*, 2021). Los principales beneficiarios de estos préstamos han sido proyectos de transporte y almacenamiento y proyectos de energía limpia para electricidad, gas y producción y suministro de agua (PBoC, 2021a).

Una característica relevante de los préstamos verdes es que sistemáticamente ofrecen mejores resultados que los préstamos convencionales. En 2019, la ratio de préstamos dudosos para créditos verdes se situó en el 0,4%, mientras que la ratio de morosidad crediticia global ascendió al 1,84% (Gráfico 3). Ello se debe a que los proyectos financiados con préstamos verdes son principalmente proyectos de infraestructuras cuyo riesgo es menor y son considerados activos «relativamente estables» (Choi *et al.*, 2020).

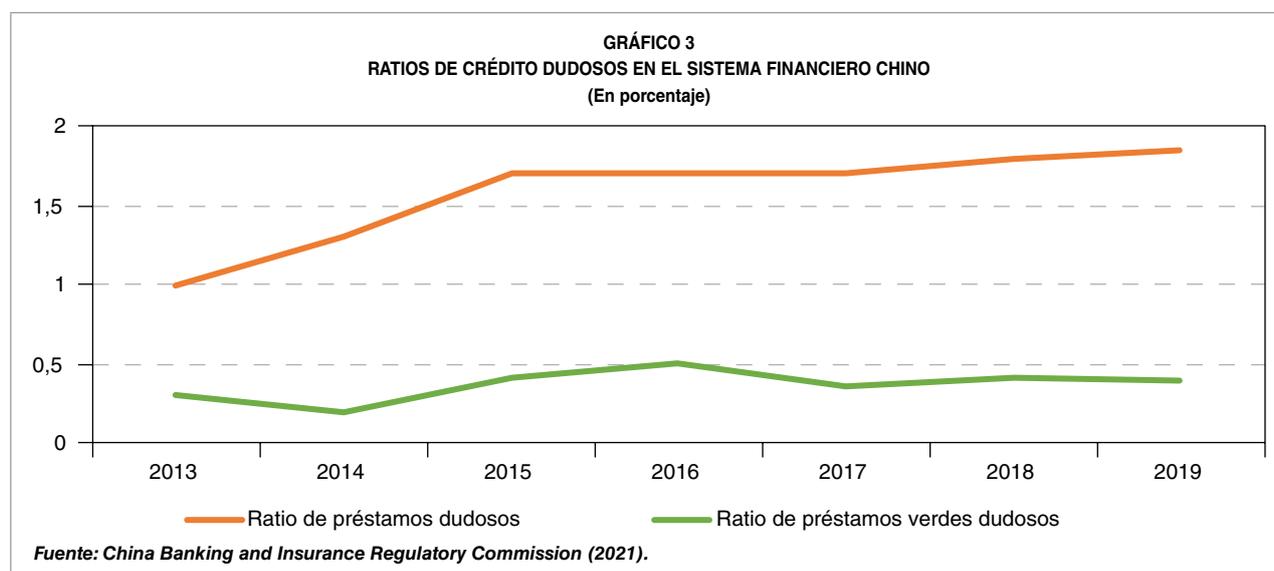
En China, el sistema financiero está liderado por los bancos chinos de titularidad pública, que conceden el 85% de la financiación del sistema a través de sus préstamos. Por ese motivo, las autoridades se han centrado en ▷

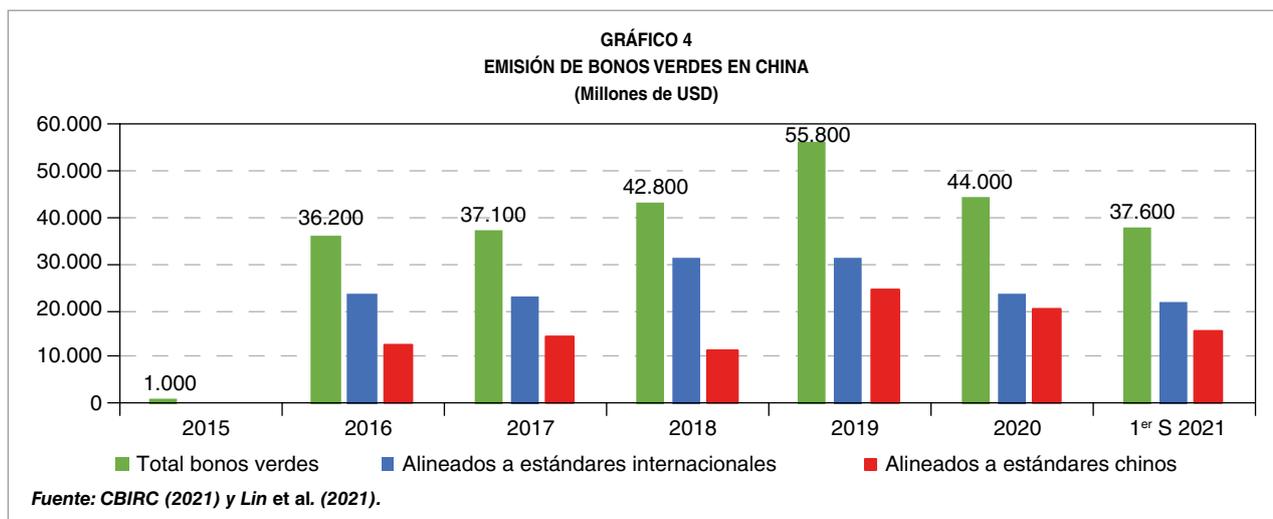


aprobar normativas específicas para aumentar su porcentaje de préstamos verdes. En 2017 se introdujo un sistema de evaluación macroprudencial verde para clasificar los bancos según su desempeño medioambiental, de manera que aquellas entidades con mayor proporción de préstamos verdes y mayores emisiones de bonos verdes reciben puntuaciones más altas.

Posteriormente, el PBoC amplió la cobertura de garantías de su mecanismo de préstamos a medio plazo para incluir los instrumentos financieros verdes como colateral aceptable (Larsen, 2021).

No obstante, el peso de las finanzas verdes dentro del negocio bancario chino continúa siendo relativamente pequeño. De los ▷





cuatro grandes bancos comerciales chinos¹ el más comprometido con el desarrollo de la financiación verde es el Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), cuya cartera de préstamos verdes alcanzó en 2019 un valor estimado de 199.000 millones de dólares, equivalente tan solo al 8% del total de sus préstamos (Choi et al., 2020).

4.2. Bonos verdes

El *Catálogo de Proyectos Respaldados por Bonos Verdes*, publicado en el año 2015 por el PBoC y la Comisión Nacional de Desarrollo y Reformas de China (NDRC), supuso el lanzamiento del mercado de bonos verdes en China, que pasó prácticamente de cero emisiones en 2015 a convertirse en el mercado más grande del mundo al año siguiente (PBoC, 2015). En el año 2020, la emisión total de bonos verdes en China ascendió a 44.000 millones de dólares, con una caída del 21% interanual, que le llevó a la segunda posición en el *ranking* mundial

perdiendo el liderazgo que ocupó en 2019, en el que se emitieron 55.800 millones de dólares en bonos verdes en China (Gráfico 4). El motivo de este descenso se debió a que muchos inversores chinos decidieron en ese periodo emitir bonos vinculados a la gestión de la pandemia de la COVID-19 en detrimento de los proyectos verdes. Sin embargo, a partir del segundo trimestre de 2020, la emisión de bonos verdes comenzó a recuperarse, alcanzando un volumen de 37.600 millones de dólares durante el primer semestre de 2021. Esta cifra supone un crecimiento interanual del 58%, que confirma la pujanza de la transición ecológica en la agenda política china (Meng et al., 2021).

A partir de 2018, las corporaciones financieras han ido perdiendo protagonismo como principales emisores de bonos verdes en favor de las entidades respaldadas por el Gobierno (38% del volumen total de emisión en 2020), confirmándose el esfuerzo de las autoridades chinas por abordar los problemas medioambientales. A nivel sectorial, la mayor proporción de bonos verdes se concentra en la financiación de proyectos de transporte bajo en carbono y de energías renovables (Meng et al., 2021).



¹ Industrial and Commercial Bank of China, China Construction Bank, Agricultural Bank of China y Bank of China.

CUADRO 1
COMPARATIVA DE TAXONOMÍA Y DEFINICIONES EN LA UE Y CHINA

	Taxonomía EU de finanzas sostenibles	Catálogo de la Industria Verde (NDRC)	Catálogo de Proyectos Respaldados por Bonos Verdes (PBoC)
Principios rectores	<ul style="list-style-type: none"> • Políticas medioambientales y climáticas y Acuerdo de París • 6 objetivos medioambientales y los principios de «contribución sustancial» y «sin daño significativo» 	<ul style="list-style-type: none"> • Prevención y control de la contaminación • Promoción del desarrollo de la industria verde 	<ul style="list-style-type: none"> • Asegurar la robustez del mercado de bonos verdes • Seis objetivos medioambientales sin especificar la relación entre ellos
Usuarios	<ul style="list-style-type: none"> • Agentes financieros, principalmente inversores 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsables de las políticas públicas 	<ul style="list-style-type: none"> • Emisores de bonos verdes
Clasificación	<ul style="list-style-type: none"> • Código NACE 	<ul style="list-style-type: none"> • No define el uso de un sistema de clasificación industrial específico 	<ul style="list-style-type: none"> • Clasificación industrial y códigos nacionales de actividades económicas
Criterios de supervisión	<ul style="list-style-type: none"> • Criterios para definir las actividades económicas con una contribución sustancial a objetivos medioambientales, en particular el cambio climático • Umbrales específicos y cuantitativos de emisión de carbono • Excluye actividades relacionadas con combustibles fósiles sin captura de carbono 	<ul style="list-style-type: none"> • Sin criterio para definir elegibilidad de las industrias • Sin umbral de emisión de carbono • No excluye los combustibles fósiles 	<ul style="list-style-type: none"> • Sin criterio para definir proyectos alineados con los objetivos medioambientales • Sin umbral de emisión de carbono • No excluye los combustibles fósiles

Fuente: *Climate Bonds Initiative (2019)*.

Con el objetivo de impulsar la emisión de bonos verdes como fuente de financiación para la modernización de sus infraestructuras, las autoridades chinas han aprobado diversas normativas para mejorar la integración del mercado, armonizando los criterios que definen un bono verde entre organismos emisores y regiones. Entre ellas, destaca la publicación en marzo de 2019 del *Catálogo de la Industria Verde*, que contiene las categorías de actividades consideradas «verdes» y que sirve de guía a los inversores interesados en actividades medioambientales (NDRC, 2019).

Posteriormente, en julio de 2021, entró en vigor el *Catálogo de Proyectos Respaldados por Bonos Verdes*, que incluye mejoras cualitativas frente a los catálogos anteriores, como son una definición unificada del atributo «verde» para todos los bonos con independencia de su tipo o del mercado en el que se emitan; una ampliación del número de actividades consideradas verdes; un alineamiento con la

clasificación de proyectos verdes del *Catálogo de la Industria Verde de 2019*; y una mayor armonización con la taxonomía internacional al no incluir el «uso limpio del carbón» y «combustible limpio» en la categoría de «inversión verde» (PBoC, 2021b).

No obstante, una de las mayores limitaciones del mercado chino de bonos verdes sigue siendo la escasa armonización de la taxonomía china con los estándares globales, lo que genera incertidumbre y confusión entre los inversores internacionales. En 2020, de los 44.000 millones de dólares de bonos verdes emitidos por China, el 35% no estaban alineados con los estándares internacionales (Gráfico 4) (Meng *et al.*, 2021).

Para reducir esta limitación, en noviembre de 2021, China y la UE presentaron un informe comparativo sobre sus respectivas taxonomías y definiciones con la finalidad de proporcionar una mayor claridad y transparencia informativa a los inversores. Esto supone un paso ▷

importante, ya que demuestra que ambos estándares, sin la necesidad de ser iguales, se desarrollan sobre la base de objetivos y principios de sostenibilidad comunes (Climate Bonds Initiative, 2019; IPSF, 2021).

4.3. Mercado Nacional de Emisiones de Carbono

En julio de 2021, China lanzó su Sistema Nacional de Comercio de Emisiones, que estaba en construcción desde 2011, cuando se aprobó el mercado piloto de carbono en dos provincias y cinco ciudades chinas. Bajo este programa, Shenzhen se convertía en 2013 en la primera ciudad china en gestionar su propio sistema de comercio de emisiones (Yang, 2021).

Tras el lanzamiento del sistema a nivel nacional, el Ministerio de Ecología y Medioambiente chino se ha marcado como objetivo consolidar el mercado de emisiones de carbono en todo el país en un plazo de cinco años. Durante este periodo se prevé que el sistema comercialice 4.000 millones de toneladas de carbono, más del doble que el mercado de emisiones de la UE, líder mundial en la actualidad, lo que convertirá a China en el mercado de emisiones de carbono más grande del mundo (Yao, 2021). Esto se debe a que, como se explicó en el apartado 2, China es el principal emisor mundial de CO₂ con casi el 30% de las emisiones globales (IEA, 2021). Pese a ello, el mercado chino de emisiones de carbono se prevé que cubra tan solo el 40% de las emisiones del país al estar vinculado únicamente al sector de la generación de electricidad.

Otra limitación de este mercado es el reducido número de participantes externos como instituciones financieras, empresas de *trading*

o inversores individuales. Esto provoca que el número de instrumentos financieros vinculados al carbono sea todavía pequeño, dificultando la capacidad del mercado de atraer a nuevos inversores. Por último, el mecanismo de fijación de precios no refleja el precio real del carbono en la economía china debido a los subsidios aplicados al precio de la electricidad, que es generada principalmente con carbón en centrales térmicas. El resultado es que el precio fijado en el mercado chino de carbono es inferior al precio nominal. En estos momentos, el precio del mercado chino no supera los 10 dólares/tonelada, lejos de los 70 dólares/tonelada del mercado de la UE (García-Herrero y Tan, 2021).

Este tímido desarrollo del mercado de carbono en China se debe al temor de las autoridades a que la imposición de un límite estricto en la generación de energía eléctrica con energías fósiles pueda repercutir negativamente en la estabilidad económica. Pese a ello, teniendo en cuenta el gran peso de los objetivos medioambientales en la agenda política china, los problemas de eficiencia y liquidez del mercado de carbono se irán corrigiendo progresivamente para permitirle lograr su objetivo de desincentivar el uso de energías fósiles en China (Yao, 2021).

5. Conclusiones

Lograr el ambicioso objetivo de alcanzar el máximo de emisiones en 2030 y la neutralidad del carbono en 2060 en China exigirá la profunda transformación del sistema económico chino, que actualmente es intensivo en el uso de energías fósiles (aproximadamente el 85% de la energía consumida). Para ello, el PBoC y la prestigiosa Universidad de ▷

Tsinghua estiman que será necesaria una inversión en proyectos «verdes» de unos 4 billones de RMB anuales (aproximadamente 500.000 millones de euros/año) (Lin *et al.*, 2021).

Esta ingente cantidad de recursos solo podrá movilizarse a través de un sistema financiero verde profundo y eficiente que ofrezca una amplia gama de instrumentos financieros a la medida de los diversos tipos de inversores nacionales e internacionales. Sin embargo, pese a los avances logrados en los últimos años y el liderazgo internacional mostrado por las autoridades chinas en este ámbito, en la actualidad, los créditos verdes representan menos del 11 % del total en China, mientras que los bonos verdes apenas suponen el 2 % del mercado de bonos chino.

Para impulsar el desarrollo del sistema financiero verde en China, en primer lugar, las autoridades deberán continuar construyendo un marco regulatorio preciso y transparente que reduzca las barreras a la inversión, estimule el interés de los bancos chinos por financiar proyectos verdes en contraposición con la financiación de proyectos en sectores tradicionales y permita mejorar la capacidad de gestión de riesgos medioambientales (p. ej., obligar a los bancos a superar pruebas de estrés medioambiental) (Choi *et al.*, 2020). En segundo lugar, las autoridades deberán continuar armonizando la taxonomía china de bonos verdes con los estándares globales para reducir la incertidumbre y evitar confusión entre los inversores internacionales (Meng *et al.*, 2021). Por último, para impulsar el mercado de carbono chino, las autoridades deberán ampliar la cobertura del mercado a otros sectores altamente contaminantes (p. ej. cemento, aluminio o aviación), además de involucrar a instituciones financieras e inversores individuales como «creadores de mercado». A más largo plazo, si

la economía china lograra una coyuntura óptima que permitiera absorber los costes de transición, las autoridades podrían establecer límites estrictos de emisiones por sector y plantas, y reformar íntegramente los mecanismos de fijación del precio de la electricidad para reflejar el coste completo de las emisiones (Yao, 2021).

Bibliografía

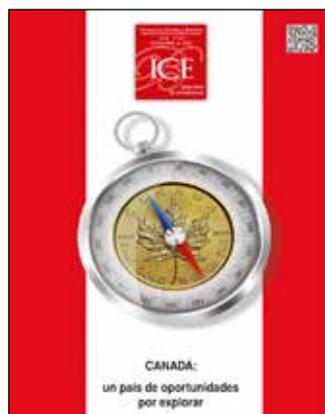
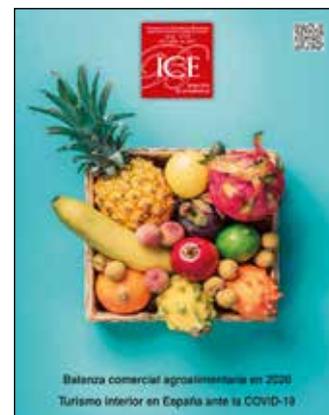
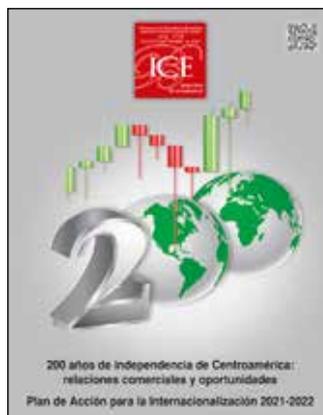
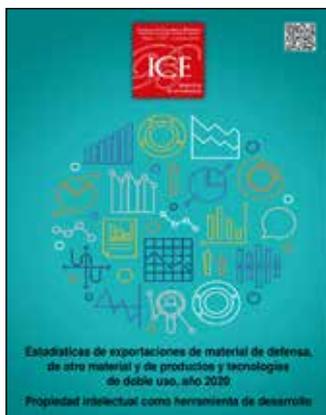
- Chin, H., & Kong, W. (2021). China's 14th Five-Year Plan. *Fung Business Intelligence. Dual Circulation Series*, (5). https://www.fbcgroup.com/internal-site/wp-content/uploads/documents/Dual_Circulation_Issue05.pdf
- China Banking and Insurance Regulatory Commission. (2012). *Notice of the CBIRC on Issuing the Green Credit Guidelines*. https://www.followingthemoney.org/wp-content/uploads/2017/03/2012.02.24_CBIRC_Notice-of-the-CBIRC-on-Issuing-the-Green-Credit-Guidelines_E.pdf
- China Banking and Insurance Regulatory Commission. (2021). *Supervisory Statistics of the Banking and Insurance Sectors*. <https://www.cbirc.gov.cn/>
- Choi, J., Escalante, D., & Larsen, M. L. (2020). *Green Banking in China – Emerging Trends. With a spotlight on the Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)*. Climate Policy Initiative. <https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2020/08/Green-Banking-in-China-Emerging-Trends-1.pdf>
- Climate Bond Initiative. (2019). *Comparing China's Green Bond Endorsed Project Catalogue and the Green Industry Guiding Catalogue with the EU Sustainable Finance Taxonomy (Part 1)*. https://www.climatebonds.net/files/reports/comparing_chinas_green_definitions_with_the_eu_sustainable_finance_taxonomy_part_1_en_final.pdf
- European Commission. (2021). International Platform on Sustainable Finance. <https://ec.europa.eu/> ▷

[info/business-economy-euro/banking-and-finance/sustainable-finance/international-platform-sustainable-finance_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/sustainable-finance/international-platform-sustainable-finance_en)

- Fanjul, E. (15 de noviembre de 2018). China, 40 años de la mayor revolución económica de la historia. *Blog Elcano*. <https://www.realinstitutoelcano.org/china-40-anos-mayor-revolucion-economica-historia/>
- G20. (2021). *Sustainable Finance Working Group*. <https://g20sfdwg.org>
- García-Herrero, A., & Tan, J. (2021, October 22). COP26: Why carbon pricing is crucial to China's climate change pledges. *Bruegel-Blogs*. <https://link.gale.com/apps/doc/A680373160/AONE?u=anon~938898b7&sid=googleScholar&xid=51384c90>
- Harvey, F. (2020, September 22). China pledges to become carbon neutral before 2060. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/2020/sep/22/china-pledges-to-reach-carbon-neutrality-before-2060>
- Holzmann, A., & Grünberg, N. (2021). *Greening China. An analysis of Beijing's sustainable development strategies*. Mercator Institute for China Studies (MERICS). <https://merics.org/sites/default/files/2021-03/MERICSCChinaMonitor%20GreeningChina%202.pdf>
- International Energy Agency. (2021). *Key energy statistics*. <https://www.iea.org/>
- International Monetary Fund. (2021). *World Economic Outlook, April 2021. Statistical Appendix*, p. 106. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/03/23/world-economic-outlook-april-2021>
- International Platform on Sustainable Finance. (2021). *Common Ground Taxonomy. Climate Change Mitigation*. https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/211104-ipsf-common-ground-taxonomy-instruction-report-2021_en.pdf
- Larsen, M. L. (2021). *Introduction to Green Finance*. International Institute of Green Finance (IIGF). <https://iigf-china.com/green-finance-info-2>
- Lin, C., Yunhan, C., & Yue, W. (2021). *Green Finance in China: Overview, Experience and Outlook*. Tsinghua University National Institute of Financial Research. <http://www.pbcfsf.tsinghua.edu.cn/upload/default/20210120/f0778b65848f4cce3cd-2bfac87eb29c5.pdf>
- Meng, A. X., Xie, W., Shao, H., Shang, J., & Qiqige, Z. (2021). *China Green Bond Market Report 2020*. Climate Bonds Initiative. https://www.climatebonds.net/files/reports/cbi_china_sotm_2021_06d.pdf
- National Bureau of Statistics of China. (2021). *Press Release*. <http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/>
- National Development and Reform Commission. (2019). *Green Industry Guiding Catalogue*.
- National Development and Reform Commission. (2021). *Working Guidance for Carbon Dioxide Peaking and Carbon Neutrality in Full and Faithful Implementation of the New Development Philosophy*. https://en.ndrc.gov.cn/policies/202110/t20211024_1300725.html
- People's Bank of China. (2015). *Green Bond Endorsed Project Catalogue (2015 Edition)*.
- People's Bank of China. (2016). *Guidelines for Establishing the Green Financial System*.
- People's Bank of China. (2021a). *Statistical Report on Credit Structure of Financial Institutions*.
- People's Bank of China. (2021b). *Green Bond Endorsed Project Catalogue (2021 Edition)*. <http://www.pbc.gov.cn/goutongjiaoliu/113456/113469/4342400/2021091617180089879.pdf>
- Ritchie, H., & Roser, M. (2020). *CO₂ and Greenhouse Gas Emissions*. Our World in Data. University of Oxford. <https://ourworldindata.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions>
- Shen, B., Price, L., Wang, J., Li, M., & Zeng, L. (2012). *China's approaches to financing* ▷

- sustainable development: policies, practices, and issues*. Ernest Orlando Lawrence Berkeley National Laboratory. <https://eta-publications.lbl.gov/sites/default/files/lbl-5579e-green-finance-wiresjune-2012.pdf>
- Xie, Z. (2020). China's historical evolution of environmental protection along with the forty years' reform and opening-up. *Environmental Science and Ecotechnology*, 1.
- Yang, S. (2021). China net zero: What have banks done to address China's goal for carbon neutrality? In Goldman Sachs (Ed.), *Carbonomics. China Net Zero: The clean tech revolution* (pp. 70-72). <https://www.goldmansachs.com/insights/pages/gs-research/carbonomics-china-netzero/report.pdf>
- Yao, R. (2021). A carbon market's slow start. *Gavekal Dragonomics*.
- Ye, Q., Qijiao, S., Xiaofan, Z., Shiyong, Q., & Lindsay, T. (2020). *China's New Urbanisation Opportunity: A Vision for the 14th Five-Year Plan*. Coalition for Urban Transitions. https://urbantransitions.global/wp-content/uploads/2020/05/China%E2%80%99s_New_Urbanisation_Opportunity_FINAL.pdf
- Yin, P., Brauer, M., Cohen, A. J., Wang, H., Li, J., Burnett, R. T., Stanaway, J. D., Causey, K., Larson, S., Godwin, W., Frostad, J., Marks, A., Wang, L., Zhou, M., & Murray, C. J. L. (2020). The effect of air pollution on deaths, disease burden, and life expectancy across China and its provinces, 1990–2017: an analysis for the Global Burden of Disease Study 2017. *The Lancet Planetary Health*, 4(9), e386-e398. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(20\)30161-3](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(20)30161-3)

TÍTULOS PUBLICADOS EN 2021





Luis Óscar Moreno García-Cano*

Eloy Rodríguez Fernández**

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

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

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

Clasificación JEL: F52, R12, R40.

1. Introducción

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

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

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

* Técnico Comercial y Economista del Estado.

** Diplomático.

Versión de marzo de 2022.

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

quinto mayor de Europa por conectividad (vigésimo segundo a nivel global [[Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2010](#)]), y aunque el puerto andaluz sigue siendo el líder del Mediterráneo, con **105,2 millones de toneladas** movidas en 2021, Tánger-Med cerró el año 2021 muy cerca del puerto español, con 101,1 millones ([Descamps, 2022](#)). Esta cifra es un 25% superior a la del año anterior, y, además, en 2021 Tánger-Med ha logrado rebasar a todos los puertos españoles en unidades de TEU¹ manejados: 7,2 millones en el puerto marroquí contra 4,7 millones en Algeciras y 5,6 millones en Valencia ([Palau, 2022](#)). Las navieras que trabajan en Tánger-Med son las mismas que lo hacen en Algeciras, que ven el Estrecho como un mismo puerto con una dársena en cada costa separadas por 14 kilómetros; es decir, han identificado ventajas logísticas y económicas en el hecho de «disponer» de puerto en ambas orillas, la europea y la africana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. El contexto competitivo en el estrecho de Gibraltar

2.1. El estrecho de Gibraltar

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

El estrecho de Gibraltar constituye así un paso estratégico para el comercio de mercancías al situarse como un nodo intermodal en el corazón de las vías marítimas. Y se trata de un centro neurálgico no solo para el Mediterráneo, sino también para el suministro de productos procedentes de Asia y del resto del mundo al mercado europeo y a África Occidental; es decir, para más de 600 millones de consumidores. Esta es, precisamente, una de las bazas que el Estrecho confiere a los puertos de la bahía de Algeciras y de Tánger-Med. Por este motivo, por ejemplo, en el marco de la visita de Estado del presidente chino Xi Jinping a España, en noviembre de 2018, se firmó un memorando de entendimiento entre los puertos de la bahía de Algeciras y el de Ningbo, el tercer mayor puerto del mundo en recepción de TEU².

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

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

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

2.2. Redefinición de las cadenas globales de valor

Las cadenas globales de valor (CGV) pueden definirse como el conjunto de actividades o etapas de producción que se realizan en diferentes países y que son requeridas para la elaboración y venta de bienes y servicios finales (Prades y Villanueva, 2017). Según la OCDE, las CGV están actualmente involucradas en hasta el 70% del comercio mundial. Entre los años 1990 y 2010, el comercio internacional experimentó una época de expansión gracias a la liberalización comercial³, a la revolución de las tecnologías de la información, al abaratamiento de los costes de transporte y a la entrada de China en la economía mundial⁴, que puso a disposición de multinacionales europeas y norteamericanas abundante mano de obra barata. Como consecuencia, el proceso de producción a nivel global se fragmentó, dando lugar al despliegue definitivo de las CGV. ▷

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

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

⁴ China entró en la OMC en 2001.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. El Puerto Bahía de Algeciras y Tánger-Med

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Casos espejo de la comarca de Gibraltar

3.2.1. El caso de Shenzhen (1980-hoy)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tánger. Entretanto, ya había atraído la atención de grandes armadores internacionales, a los que se concedió la gestión de las dos terminales de contenedores durante treinta años⁷. Desde entonces se han inaugurado la plataforma industrial de Tánger-Med, los puertos de pasajeros y de carga rodada (Ro-Ro), un terminal ferroviario y otro de hidrocarburos, el complejo Renault Tánger-Med, el Export Access y una autopista que conecta Tánger-Med con la red marroquí de autovías. Asimismo, se iniciaron las obras de construcción del Tánger-Med Port Center, de SAS Export y del puerto Tánger-Med 2, una ampliación, esta, que finalizó en 2019 y que inauguró el príncipe heredero Moulay Hassan.

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

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

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

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

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

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

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

Tánger-Med se ha erigido así en el «núcleo de un gran complejo portuario, logístico, industrial, comercial y turístico», retomando las palabras del discurso pronunciado por Mohamed VI. En la periferia de este núcleo se han construido tres tipos de infraestructuras para articularlo: primero, seis zonas económicas especiales (ZEE); segundo, conexiones ferroviarias y, tercero, instalaciones portuarias⁸.

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

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

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

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

Rail Maroc 2040, anunciado en 2015. En 2018, se inauguró el primer segmento de la línea Al-Boraq, la primera de alta velocidad de África, que conecta la ciudad industrial y portuaria de Tánger con Casablanca, el corazón de la economía marroquí, a través de Kenitra y Rabat. Lo hace en apenas dos horas y diez minutos, contra cinco horas anteriormente. Fue el resultado de una empresa conjunta (*joint venture*) entre la SNCF y la ONCF⁹ y de la colaboración de Alstom, la multinacional francesa que diseñó y fabricó el Avelia Euroduplex, el modelo de tren que opera en la línea Al-Boraq (Tanchum, 2020).

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

⁹ SNCF: Société Nationale des Chemins de Fer Français.
ONCF: Office National des Chemins de Fer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La especial confluencia de vecindades que se da en la región obliga a buscar un enfoque que integre tanto un único modelo económico en el Campo de Gibraltar y las ciudades autónomas como un modelo atractivo y unificado fiscalmente, bajo cuyo paraguas puedan convivir distintas vecindades. Concretamente, se podrían poner en marcha las siguientes medidas de carácter fiscal y administrativo¹⁰.

En el Campo de Gibraltar:

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

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

En las ciudades autónomas:

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

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

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

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

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

En 2021, que ha sido designado como el Año Europeo del Ferrocarril, se han dado luces y sombras en este caso y en el del Corredor Mediterráneo. La Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 prevé destinar 35 millones de euros a la línea Algeciras-Bobadilla, de lejos, el mayor presupuesto de los últimos años, y financiarla al menos hasta 2025¹¹. Como novedad, incorpora epígrafes destinados al Corredor Atlántico y al Mediterráneo. A su vez, en octubre, ADIF, la APBA, Aragón Plataforma Logística y el

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Conclusión

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bibliografía

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

de-las-cadenas-globales-de-valor-de-bienes-y-servicios_compressed.pdf

Coronado Guerrero, D., Cerbán Jiménez, M. M. y Acosta Seró, M. (7 de julio de 2017). *Investigadores de la UCA realizan la evaluación del impacto económico del Puerto Bahía de Algeciras*. Universidad de Cádiz. <https://www.uca.es/noticia/investigadores-de-la-uca-realizan-la-evaluacion-del-impacto-economico-del-puerto-bahia-de-algeciras/>

Cristeto, B. (2021). *La cadena de suministro en el punto de mira*. KPMG Tendencias. <https://www.tendencias.kpmg.es/2021/10/cadena-suministro-punto-de-mira/>

Decreto-Ley 10/1959, de 21 de julio, de ordenación económica. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 174, de 22 de julio de 1959, pp. 10005 a 10007. <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1959/174/A10005-10007.pdf>

Descamps, A. (14 Janvier 2022). *Tanger Med franchit la barre des 7 MEVP*. *Le Journal de la Marine Marchande*. <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/portuaire/tanger-med-franchit-la-barre-des-7-mevp>

El puerto canaliza el 50% de tráfico Marruecos-España. (4 de abril de 2009). *Diario Sur*. <https://www.diariosur.es/20090404/campo-gibraltar/puerto-canaliza-traffic-marruecos-20090404.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.bing.com%2F>

El Puerto de Algeciras, clasificado como el más eficiente de Europa. (29 de julio de 2021). *Algeciras al minuto*. <https://www.algecirasalminuto.com/articulo/bahia-de-algeciras/puerto-algeciras-clasificado-como-mas-eficiente-europa/20210729223526163775.html>

European Commission. (n.d.). *Global Gateway*. https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_es

European Commission. (2021a). *Countries and regions. Morocco*. <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/morocco/#:~:text=The%20EU%20and%20Morocco%20also,into%20force%20in%20October%202012.&>

text=Negotiations%20for%20a%20Deep%20and,(DCFTA)%20started%20in%202013

European Commission. (2021b). *Trade Policy Review. An open, sustainable and assertive trade policy*. https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2021/april/tradoc_159541.0270_EN_05.pdf

European Commission. (2021, December 1). *Global Gateway: up to €300 billion for the European Union's strategy to boost sustainable links around the world*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6433

European Commission. (2022, February 21). *EU – Africa Summit announces investments in digital connectivity*. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/news/eu-africa-summit-announces-investments-digital-connectivity>

Foncubierta Rodríguez, M. J. (2010). Origen de la gran industria en la comarca del Campo de Gibraltar. *Historia Actual on Line*, (22), 45-56.

Groupe Tanger Med | Agence spéciale Tanger Med. (2022). <https://www.tangermed.ma/es/>

Hoffmann, J., & Hoffmann, J. (2020, August 10). *Ports in the global liner shipping network: Understanding their position, connectivity, and changes over time*. UNCTAD. <https://unctad.org/es/node/3091>

ICEX España Exportación e Inversiones. (2022). *Estadísticas de comercio exterior*. <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estadisticas/index.html>

Jiménez, J. (25 de octubre de 2021). Inditex resiste la presión de los cuellos de botella que dejan tiritando al sector. *Finanzas.com*. <https://www.finanzas.com/ibex-35/inditex-resiste-la-presion-por-los-cuellos-de-botella-que-dejan-tiritando-al-sector.html>

Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 312, de 29 de diciembre de 2021, pp. 165114 a 165875. <https://www.boe.es/eli/es/l/2021/12/28/22> ▷

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

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

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

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

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

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

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

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

**BOLETÍN ECONÓMICO DE INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA
(BICE) ISSN 0214-8307**

SUSCRIPCIÓN ANUAL

BOLETÍN ECONÓMICO DE INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA (12 NÚMEROS)			
	ESPAÑA 1 año	UNIÓN EUROPEA 1 año	RESTO DEL MUNDO 1 año
SUSCRIPCIÓN	65,00 €	65,00 €	65,00 €
Gastos de envío España	5,12 €	7,26 €	9,41 €
Más 4% de IVA Excepto Canarias, Ceuta y Melilla	2,80 €		
TOTAL	72,92 €	72,26 €	74,41 €

EJEMPLARES SUELTOS

BOLETÍN ECONÓMICO DE INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA			
	ESPAÑA 1 ejemplar	UNIÓN EUROPEA 1 ejemplar	RESTO DEL MUNDO 1 ejemplar
NÚMERO SUELTO	7,00 €	7,00 €	7,00 €
Gastos de envío España	0,36 €	0,51 €	0,66 €
Más 4% de IVA Excepto Canarias, Ceuta y Melilla	0,29 €		
TOTAL	7,65 €	7,51 €	7,66 €

BOLETÍN ECONÓMICO DE INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA			
	ESPAÑA 1 ejemplar	UNIÓN EUROPEA 1 ejemplar	RESTO DEL MUNDO 1 ejemplar
NÚMERO SUELTO EXTRAORDINARIO	12,00 €	12,00 €	12,00 €
Gastos de envío España	1,16 €	1,65 €	2,15 €
Más 4% de IVA. Excepto Canarias, Ceuta y Melilla	0,53 €		
TOTAL	13,69 €	13,65 €	14,15 €

Suscripciones y venta de ejemplares sueltos

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Centro de Publicaciones.

C/Panamá, 1. Planta 0, despacho 3.

Teléfonos: 91 3 49 51 29 – 91 3 49 51 33 (venta de publicaciones)

91 3 49 43 35 (suscripciones)

Correo electrónico: CentroPublicaciones@mincotur.es



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE DESARROLLO NORMATIVO,
INFORMES Y PUBLICACIONES
CENTRO DE PUBLICACIONES

NORMAS DE PUBLICACIÓN

Se recomienda a los autores consultar la página web del grupo de revistas de *Información Comercial Española* (Revistas ICE), donde aparecen publicados los artículos en formato electrónico y se recogen los principios y políticas editoriales de publicación (www.revistasice.com).

1. Los originales se remitirán a la dirección de correo electrónico revistasice.sccc@mincotur.es. También pueden enviarse a través de la página web de Revistas ICE.
2. Sólo se aceptan trabajos originales no publicados previamente ni en proceso de evaluación en otra revista. Mientras no reciban notificación de su rechazo o los retiren voluntariamente, los autores no enviarán los originales a otros medios para su evaluación o publicación.
3. El equipo editorial podrá rechazar un artículo, sin necesidad de proceder a su evaluación, cuando considere que no se adapta a las normas, tanto formales como de contenido, o no se adecúe al perfil temático de la publicación.
4. Las contribuciones se enviarán en formato Microsoft Word. En un archivo Excel independiente se incluirá la representación gráfica (cuadros, gráficos, diagramas, figuras, etcétera), que debe llevar título, estar numerada y referenciada en el texto. En la parte inferior se incluirán la fuente de información y, en su caso, notas aclaratorias.
5. La extensión total del trabajo (incluyendo cuadros, gráficos, tablas, notas, etcétera) no debe ser inferior a 15 páginas ni superior a 20 (aproximadamente entre 5.000 y 6.000 palabras). La fuente será Times New Roman, tamaño 12, espaciado doble y paginado en la parte inferior derecha.
6. Cada original incluirá, en una primera página independiente, el título del artículo que deberá ser breve, claro, preciso e informativo y la fecha de conclusión del mismo. Nombre y apellidos del autor o autores, filiación institucional, dirección, teléfono y correo electrónico de cada uno de ellos.
7. En la primera página del texto se incluirá:
 - El título.
 - Un resumen del trabajo con una extensión máxima de 10 líneas (aproximadamente 150 palabras) con la siguiente estructura: objetivo, método y principal resultado o conclusión.
 - De 2 a 6 palabras clave que no sean coincidentes con el título.
 - De 1 a 5 códigos de materias del Journal of Economic Literature (clasificación JEL) para lo cual pueden acceder a la siguiente dirección electrónica:
<https://www.aeaweb.org/jell/guide/jel.php>
8. El texto del artículo seguirá la siguiente estructura: introducción, desarrollo, conclusiones y bibliografía. Si hubiera anexos, se insertarán tras la bibliografía y deberán llevar título.
9. Los apartados y subapartados se numerarán en arábigos respondiendo a una sucesión continua utilizando un punto para separar los niveles de división, según el siguiente modelo:
 - 1. Título del apartado**
 - 1.1. Título del apartado**
 - 1.1.1. Título del apartado
10. Las notas a pie de página irán integradas en el texto y su contenido debe estar al final de su misma página en tamaño 10 y espacio sencillo.
11. Las ecuaciones y expresiones matemáticas irán centradas y, en su caso, la numeración irá entre corchetes y alineada a la derecha.
12. La forma de citación seguirá los criterios de la última versión de las normas de la American Psychological Association (APA) que se pueden consultar en la siguiente dirección <https://apastyle.apa.org/style-grammar-guidelines>
13. Las referencias a siglas deben ir acompañadas, en la primera ocasión en que se citen, de su significado completo.
14. Al final del texto se recogerá la bibliografía utilizada, ordenada alfabéticamente según las Normas APA. Se recuerda que siempre que el artículo tenga DOI, este se deberá incluir en la referencia. Se pueden consultar las normas generales y ejemplos de las referencias más frecuentes en <https://apastyle.apa.org/style-grammar-guidelines/references/examples>

Formato y ejemplos de las referencias más frecuentes:

Libro

Apellido, A. A. y Apellido, B. B. (Año). *Título*. Editorial o URL

Pilling, D. (2019). *El delirio del crecimiento*. Taurus.

Freud, S. (2005). *Psicología de las masas y análisis del yo*. <https://doi.org/10.1007/97-0-387-85784-8>

Capítulo de libro

Apellido, A. A. y Apellido, B. B. (Año). Título del capítulo o la entrada. En C. C. Apellido (Ed.), *Título del libro* (pp. xx-xx). Editorial o URL

Gilmartín, M. A. (2008). Ambientes escolares. En J. A. Aragonés y M. Américo (Eds.), *Psicología ambiental* (pp. 221-237). Pirámide.

Publicaciones periódicas

Apellido, A. A., Apellido, B. B. y Apellido, C. C. (Año). Título del artículo. *Nombre de la revista*, volumen(número), pp-pp. <https://doi.org/xxx>

Castañeda Naranjo, L. A. y Palacios Neri, J. (2015). Nanotecnología: fuente de nuevos paradigmas. *Mundo Nano. Revista Interdisciplinaria en Nanociencias y Nanotecnología*, 7(12), 45-49. <https://doi.org/10.22201/ceiich.24485691e.2014.12.49710>

Informe oficial en web

Organismo. (Año). *Título del informe*. <http://www...>

Fondo Monetario Internacional. (2019). *Global Financial Stability Report*. <https://www.imf.org/en/Publications/GFSR/Issues/2019/10/01/global-financial-stability-report-october-2019>

Working Paper o Documento de trabajo

Apellido, N. N. (año). *Título del documento de trabajo* (Documento de trabajo n° xxx). Nombre del editor. URL

Deming, D., & Dynarski, S. (2008). *The lengthening of childhood* (NBER Working Paper n.º 14124). National Bureau of Economic Research. <https://www.nber.org/papers/w14124>

Periódico en línea

Apellido, N. (fecha completa). Titular del artículo en el periódico. *Nombre del periódico en cursiva*. <https://www.direccion.de/recuperacion-para-el-lector/>

Carreño, L. (9 de febrero de 2020). La disputa gremial por los aranceles a las prendas de vestir. *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/economia/la-disputa-gremial-por-los-aranceles-las-prendas-de-vestir-articulo-903768>

Ley/Reglamento

Título de la ley. *Publicación*, número, fecha de publicación, página inicial-página final. <http://www.boe.es...>

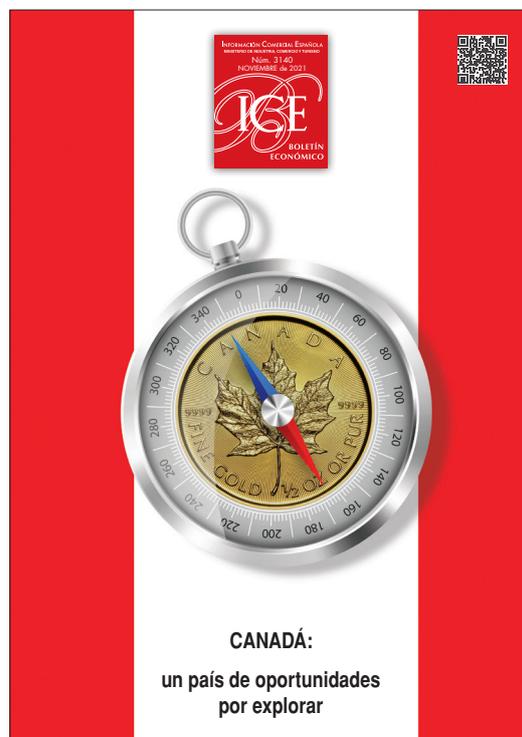
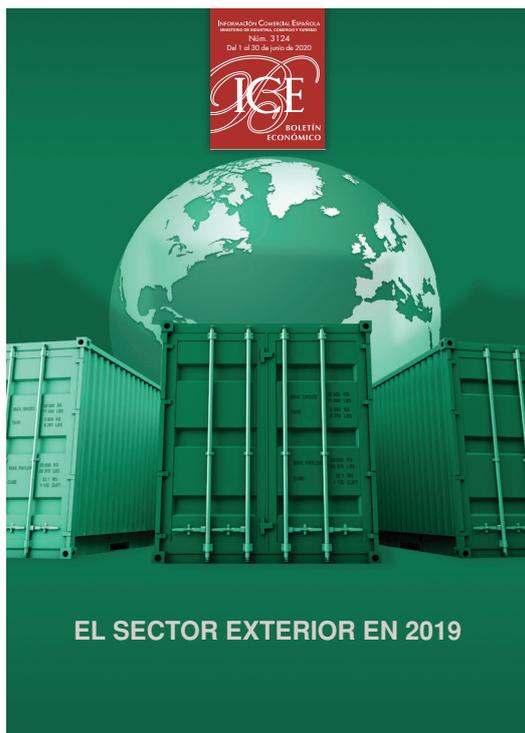
Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 295, de 10 de diciembre de 2013, pp. 97858 a 97921. <https://www.boe.es/boe/dias/2013/12/10/pdfs/BOE-A-2013-12886.pdf>

Orden de la lista de referencias bibliográficas

Las referencias se ordenan alfabéticamente y, en caso de varios trabajos realizados por el mismo autor/a, el criterio es el siguiente:

- Primero los trabajos en los que el/la autor/a figura solo/a. Correlativos de año más antiguo a año más actual de publicación.
- Segundo, aquellos trabajos colectivos en los que el/la autor/a es el/la primero/a. Correlativos por fecha.
- Tercero, en caso de coincidencia exacta de autor y fecha, debe citarse cada trabajo añadiendo una letra a la fecha. Ej.: 2014a, 2014b, etc.

ÚLTIMOS MONOGRÁFICOS PUBLICADOS



BOLETÍN ECONÓMICO

ICE

INFORMACIÓN COMERCIAL
ESPAÑOLA



• 7 €+IVA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO