

El futur del Llevant espanyol i l'arquitectura emergent de la connectivitat atlàntica Àfrica-mediterrània

Michaël Tanchum, Investigador Sènior Associat a l'Institut austríac per la política europea i de seguretat (AIES)

Introducció

El futur del Llevant espanyol vindrà determinat per la mesura en què exerceixi un paper central en l'arquitectura emergent de connectivitat comercial entre l'Àfrica occidental i la Mediterrània occidental. Per garantir la prosperitat de les regions costaneres orientals espanyoles de Catalunya i, en particular, de València i Múrcia, Madrid ha de superar el marc polític del "*matalàs d'interessos*" i la seva propensió a dependre dels marcs de la Unió Europea (UE) per garantir els interessos d'Espanya amb els veïns del Nord d'Àfrica. Amb això, Espanya ha cedit la iniciativa a França, Itàlia, Turquia, la Xina i els estats àrabs del Golf. Aquestes nacions, juntament amb els seus socis nord-africans, estan creant nous corredors comercials entre l'Àfrica occidental i l'Europa occidental en què Espanya té un paper marginal.

El desenvolupament d'un corredor comercial entre l'Àfrica occidental i l'Europa occidental a través del Marroc, amb les associacions de Rabat amb França, la Xina, els Emirats Àrabs Units (EAU), l'Aràbia Saudita i Kuwait, ha fet que el port marroquí de Tànger Med es converteixi en el port més gran de la Mediterrània, superant els ports espanyols d'Algesires i València, amb una capacitat total de 9 milions de TEU (unitat equivalent a un contenidor de 20 peus). Tot i que es troba en una fase molt més preliminar, l'embrionari corredor Àfrica-Europa a través d'Algèria, del qual són pioneres Turquia, Itàlia i la Xina, podria eclipsar igualment el Llevant espanyol.

La qüestió té una urgència estratègica per a Espanya. La connectivitat euroafricana a tots els trams de la Mediterrània exercirà un paper encara més important a l'hora de determinar el lloc que ocupen els estats riberencs de la Mediterrània en l'ordre econòmic mundial. El 2025 l'Àfrica tindrà més de 100 ciutats amb més d'un milió d'habitants, més del triple que la Unió Europea (Tanchum i Murphy, 2021). El 2030 el 42% dels joves del món viurà a l'Àfrica, la qual cosa farà que el continent tingui l'oferta més gran de mà d'obra assequible en un futur previsible, així com el mercat final de més ràpid creixement per a una gamma cada cop més àmplia de productes. El sector manufacturer africà, així com els creixents però insuficientment atesos mercats de consum africans, només guanyaran en importància amb la plena implantació de la Zona de Lliure Comerç Continental Africana (Kende-Robb, 2021). Per adaptar-se a aquestes circumstàncies, Espanya necessita ampliar el seu horitzó estratègic des de la costa nord-africana cap al sud, entre 10 i 20 graus de latitud, fins als principals centres urbans

costaners de l'Àfrica occidental. Amb aquesta finalitat, la recent iniciativa espanyola Horitzó Àfrica podria proporcionar un important ajust polític al marc del "*matalàs d'interessos*" per garantir un paper central per al Llevant espanyol en l'arquitectura emergent d'enllaços comercials entre l'Àfrica occidental i l'Europa occidental.

Arquitectures de connectivitat entre l'Àfrica occidental i l'Europa occidental

El corredor atlàntic de l'Àfrica occidental a l'Europa occidental a través del Marroc

El corredor comercial entre l'Àfrica occidental i l'Europa occidental, que estableixen el Marroc i els seus socis estrangers, implica el desenvolupament simultani de la infraestructura de transport del Marroc i de la base industrial. L'èxit del Marroc ha demostrat que els corredors comercials només sorgeixen quan les grans inversions necessàries en infraestructures portuàries i ferroviàries van acompanyades d'una base industrial ancorada a una cadena de valor manufacturera (Tanchum, 2020b). La construcció, per part del Marroc, de la línia ferroviària d'alta velocitat *al-Boraq* –el primer transport ferroviari d'alta velocitat de l'Àfrica– ha proporcionat al Marroc l'avantatge de ser el primer a desenvolupar un corredor comercial entre Àfrica i Europa. El primer tram de l'emblemàtica línia d'alta velocitat, de 2.300 milions de dòlars i 362 km, es va construir com a un desenvolupament conjunt franco-marroquí. França va aportar el 51% del finançament del projecte i el Marroc el 27%. El 22% restant del projecte es va finançar amb fons de desenvolupament dels EAU, Aràbia Saudita i Kuwait (Moqana, 2018). Juntament amb França, les nacions del Consell de Cooperació pel Golf (CCG) –en particular els EAU– han estat puntals de la inversió estrangera al Marroc.

La línia *al-Boraq* està connectada amb el nou i avantguardista port marroquí de Tànger Med, situat en la costa mediterrània del país, a 40 km a l'est de Tànger, l'ampliació de capacitat del qual, de 1.500 milions de dòlars, va comptar amb una considerable inversió xinesa (CMG, 2017). La importància d'integrar la inversió en infraestructures amb les cadenes de fabricació industrial queda il·lustrada per l'exitosa indústria automobilística del Marroc, que produeix més de 700.000 vehicles a l'any i serveix com a peça central del corredor de l'Àfrica occidental a l'Europa occidental del país. Gràcies a l'enllaç ferroviari amb Tànger Med, el Groupe Renault envia, diàriament, sis càrregues de tren de vehicles Renault des de la seva fàbrica de Tànger al port de Tànger Med per al seu enviament (Berrada, 2019). El juny de 2019 el fabricant d'automòbils francès Groupe PSA (ara part del conglomerat Stellantis) va obrir una planta de fabricació a Kenitra, al nord de Rabat, a causa de l'enllaç ferroviari d'alta velocitat *al-Boraq* amb el port de Tànger Med (Ennaji, 2019). La producció actual de vehicles al Marroc, liderada pels fabricants francesos Groupe Renault i Groupe PSA, té el suport d'aproximadament 200 proveïdors internacionals que operen les seves pròpies plantes de fabricació al país, incloses les

principals empreses amb seu a Alemanya, França, Itàlia, Espanya i Bèlgica, així com el Japó i la Xina.

El 2021 Stellantis va anunciar que la seva filial alemanya de fabricació d'automòbils Opel iniciaria la producció de vehicles elèctrics (VE) al Marroc. Opel produirà un microcotxe de dues places a Kenitra, en la planta de la seva empresa germana Peugeot, amb la intenció inicial de vendre el vehicle de zero emissions als principals mercats urbans europeus. Atesa l'assequibilitat del vehicle, Opel també té en compte les principals regions urbanes de l'Àfrica occidental com a mercat final (Tanchum, 2021a).

Utilitzant la seva xarxa de transport ferroviari i la costa atlàntica, el Marroc pot transportar per via marítima mercaderies a l'Àfrica occidental fins a Dakar (el Senegal), que serveix de punt terminal costaner per a l'autopista Dakar-Ndjamena (ruta 5 del sistema d'autopistes transafricanes (TAH, per les seves sigles en anglès)), que travessa les cinc nacions del Sahel, així com per a l'autopista Dakar-Lagos (ruta 7 del TAH), que travessa els centres de les ciutats costaneres dels països de la Comunitat Econòmica dels Estats d'Àfrica Occidental (ECOWAS, per les seves sigles en anglès). Una de les màximes prioritats estratègiques de Rabat és estendre el seu sistema ferroviari d'alta velocitat fins a Lagouira (La Güera), en el punt més meridional de la regió del Sàhara occidental, que el Marroc considera les seves províncies del sud. Des de Lagouira, els camions de càrrega podrien arribar a Dakar en unes 15 hores, passant per la capital de Mauritània, Nouakchott. La línia Tànger-Lagouira, que s'estén des del port marroquí de Tànger Med al llarg de la costa atlàntica fins a la frontera mauritana, crearà un corredor de transport comercial per terra des de les costes de la Mediterrània occidental fins als mercats urbans de l'Àfrica occidental.

El corredor d'Algèria i l'arquitectura comercial atlàntica emergent de l'Àfrica occidental a la Mediterrània occidental de Turquia

Actualment, els esforços per desenvolupar un corredor Àfrica-Europa a través del Magrib central giren al voltant de la connectivitat per carretera d'Algèria, dins del sistema d'autopistes transafricanes, que comença a la capital del país, Alger. La recent xarxa de transport Turquia-Itàlia-Tunísia, que travessa el centre de la Mediterrània i que crea un arc de connectivitat comercial des del Magrib fins al mar Negre, ha establert les bases per a la creació d'un corredor Àfrica-Europa que utilitzi la connectivitat d'Algèria. Després de la construcció, per part de la Xina, del port algerià d'El Hamdania, un port de transbord a gran escala situat a Cherchell, aquesta xarxa podria convertir-se en una xarxa Turquia-Itàlia-Algèria, que reforçaria la presència de Turquia en la Mediterrània occidental mentre construeix la seva pròpia arquitectura comercial des del Magrib fins a l'Àfrica occidental.

L'eix central de la xarxa Turquia-Itàlia-Tunísia és el port italià d'aigües profundes de Taranto, situat a l'extrem sud de la península italiana, en la Mediterrània central, i gestionat per l'operador portuari turc Yilport. El port de Taranto va començar a donar servei a la xarxa Turquia-Itàlia-Tunísia a principis de juliol de 2020. El segment Taranto-Tunísia de la xarxa constitueix simultàniament la baula central d'un potencial corredor de transport comercial d'Àfrica a Europa, en connectar la costa del nord d'Àfrica amb els principals mercats i centres de fabricació d'Itàlia, Alemanya i el nord d'Europa a través dels sistemes ferroviaris d'alta velocitat d'Itàlia i Europa. Des del port tunisià de Bizerte, el corredor també pot enllaçar per autopista amb Alger, el node costaner mediterrani de l'autopista transsahariana (ruta 2 del TAH), amb una potencial expansió del corredor Itàlia-Tunísia, cap al sud a l'Àfrica occidental, fins a Lagos (Nigèria).

La xarxa Turquia-Itàlia-Tunísia és una ruta de transport multimodal on el segment d'Àfrica a Europa s'estén des del node central de la xarxa a Taranto fins a Malta i, actualment, fins al port de Bizerte, a Tunísia. L'operador portuari turc Yilport ha muntat la connectivitat de la xarxa Turquia-Itàlia-Tunísia (Tanchum, 2020b). El 30 de juliol de 2019 Yilport es va comprometre a destinar un total de 400 milions d'euros a la renovació i ampliació de Taranto fins a aconseguir els 4 milions de TEU el 2028 (Louppova, 2018). CMA CGM, la quarta empresa de transport de contenidors més gran del món, en la qual el president de Yilport és un accionista del 24%, va començar a prestar servei al port de Taranto el 10 de juliol de 2020. El servei TURMED de CMA CGM uneix Taranto i Tunísia a través de la terminal Freeport de Malta, en el port de Marsaxlokk, operada per Yilport i que també n'és el propietari majoritari. La terminal de Malta constitueix un important centre logístic per a Yilport al tram Àfrica-Europa del corredor Turquia-Itàlia-Tunísia.

No obstant això, Bizerte i els altres cinc ports mitjans de Tunísia no ofereixen una economia d'escala per sostenir un corredor econòmic. Amb les dificultats econòmiques i polítiques actuals de Tunísia, segueix sense estar clar quan començarà la construcció del port d'aigües profundes, proposat per Tunísia, a Enfidha. El port d'El Hamdania, situat en el municipi algerià de Cherchell, a uns 60 km a l'oest d'Alger, el construeixen la Xina State Construction Engineering Corporation i la Xina Harbor Engineering Company, i probablement reconvertirà la ruta Turquia-Itàlia-Tunísia en una ruta Turquia-Itàlia-Algèria. Amb una capacitat de contenidors de 6,5 milions de TEU, El Hamdania podria funcionar com a centre d'un corredor Àfrica-Europa unit al port de Taranto.

Turquia ha establert les bases per a l'aparició d'un corredor amb inversions en la producció de valor afegit als estats terminals clau d'Algèria i el Senegal. Aquestes cadenes incipients de valor manufacturer serveixen de base a una arquitectura emergent comercial turca des de les costes

de la Mediterrània occidental fins a l'Àfrica occidental (Tanchum, 2021b). En establir la fabricació d'acer i tèxtils a Algèria, Turquia s'ha convertit en l'ocupador estranger més gran d'Algèria, i soscava la influència política de França i Itàlia (Dahmani i Samba, 2020). Turquia i el seu estret soci Qatar, que també va obrir una planta siderúrgica a Algèria, ara dominen la indústria siderúrgica del país. Turquia també va obrir la planta tèxtil més gran de l'Àfrica a Algèria, un complex manufacturer de 1.500 milions de dòlars que dona feina a més de 25.000 algerians.

Després del seu èxit a Algèria, Turquia ha establert una planta siderúrgica al Senegal. Turquia també va establir la primera planta de fabricació de mobles del Senegal per donar servei als mercats de consum de ràpid creixement al Senegal i a tota l'Àfrica occidental (Daily Sabah, 2017). La planta de mobles senegalesa de Turquia pot beneficiar-se de la fabricació turca al Senegal i Algèria per atendre les seves necessitats de teixit, així com de bobines i altres *inputs* metàl·lics per a una fabricació rendible i verticalment integrada, i proporcionar a Turquia una col·locació avantatjosa en el mercat de l'Àfrica subsahariana.

Els ports del Llevant espanyol segueixen el seu curs

Els principals ports mediterranis d'Espanya estan força avançats i poden tenir un paper important en l'arquitectura de les connexions comercials entre l'Àfrica occidental i la Mediterrània occidental. El port de Barcelona, amb terminals de contenidors operades per APM i Hutchison, amb seu a Hong Kong, exerceix un paper fonamental en el transport de fruites i hortalisses a causa de la seva proximitat amb la resta d'Europa. Barcelona està situada a uns 190 km de la plataforma de transport multimodal de Saint Charles International, a Perpinyà (França), que funciona com a node de distribució per a les importacions de fruites i hortalisses a les regions de la Unió Europea situades al nord dels Pirineus i les serralades dels Alps.

El port de València, el segon més gran d'Espanya, continua funcionant com a principal centre de transbordament en la Mediterrània occidental amb terminals de contenidors operades per APM, MSC i el consorci Noatum, propietat majoritària del gegant navilier xinès COSCO. València, el port més connectat d'Espanya, té enllaços amb gairebé 1.000 ports de 168 països diferents. Segons l'índex de connectivitat portuària de la UNCTAD, el port de València és el quart port més connectat d'Europa i el dinovè a escala mundial (Cadena SER, 2021).

El port d'Algesires, malgrat estar en competència més directa amb Tànger Med, continua sent un líder europeu. Mentre que Tànger Med ha superat Algesires i València en el trànsit de contenidors, Algesires continua sent el líder de la Mediterrània en termes de volum total de mercaderies. El 2020 Algesires va superar els 100 milions de tones enfront dels 81 milions de València i els 80 milions de Tànger Med (Rodríguez, 2021). Algesires manté dues terminals de

contenidors –APM Terminals i Total Terminal International (TTI), la primera terminal semiautomatitzada de la Mediterrània. TTI és propietat majoritària (50% més una acció) del carregador coreà HMM i la resta pertany a un consorci en el qual CMA CGM és l'accionista majoritari. L'índex de rendiment dels ports de contenidors 2020 del Banc Mundial i d'IHS Markit va classificar Algesires com el port més eficient d'Europa i l'únic no asiàtic que es troba entre els deu primers de l'índex (Banc Mundial, 2021).

Els tres ports participen activament en l'ampliació de la seva capacitat i en les millores tecnològiques. El pla estratègic 2021-2025 de l'Autoritat Portuària de Barcelona preveu una ampliació de la capacitat que augmentarà el valor de les mercaderies comercialitzades fins als 70.000 milions d'euros (Casals, 2021). El pla també pretén promoure l'electrificació dels molls per assolir l'objectiu que el cent per cent de les operacions portuàries es realitzin amb electricitat generada a partir de fonts d'energia renovables. De la mateixa manera, el 2022 el port de València es convertirà en el primer port d'Europa a incorporar hidrogen verd (Sánchez Molina, 2021). L'Autoritat Portuària de la Badia d'Algesires (APBA) ha començat a aplicar el seu pla 2020-2025 per invertir 253 milions d'euros en l'ampliació i la millora de la capacitat, incloent-hi projectes de sostenibilitat ambiental i eficiència energètica (Ports de l'Estat, 2020). El 2021 l'APBA va posar en marxa la seva setena iniciativa, el "Projecte Hèrcules", destinat a ampliar la capacitat del port i la connectivitat regional, inclòs el desenvolupament d'una relació més simbiòtica amb Tànger Med (DP Algesires, 2021). Malgrat les seves iniciatives respectuoses amb el clima, a l'APBA li preocupa que el seu elevat trànsit de transbord, així com el dels seus ports germans, pugui veure's afectat per la normativa europea del *Green Deal*, que soccavaria la seva competitivitat en l'arquitectura de connectivitat de la Mediterrània occidental (Ports de l'Estat, 2020).

Conclusions: canviar el "matalàs"

El futur dels ports del Llevant espanyol depèn tant de la visió geoeconòmica de Madrid com de l'ampliació de la capacitat i la innovació logística que es produeixi a la vora de l'aigua. Fa gairebé quaranta anys l'expressió "matalàs d'interessos" va entrar en el lèxic de la política exterior espanyola per descriure l'enfocament d'Espanya cap a les nacions del Magrib i, en particular, cap al Marroc, amb qui Espanya té disputes de sobirania territorial sense resoldre. L'orientació política exigia un augment del comerç espanyol i de la inversió per crear interessos comuns que actuessin com un amortidor o marge de seguretat davant de qualsevol possible escalada de les tensions bilaterals.

Sota aquest marc conceptual, el 1991 Espanya va signar el Tractat d'amistat, bon veïnatge i cooperació amb el Marroc, seguit de tractats similars amb Tunísia el 1995, Algèria el 2002 i Mauritània el 2008.

Amb l'uropeïtzació de la política exterior de Madrid, Espanya ha recorregut cada vegada més als marcs de la Unió Europea per dur a terme la seva política de matalàs d'interessos refonent els interessos espanyols com a interessos "europeus". Les deficiències d'aquesta política, així com l'intent d'"uropeïtzar-la", han estat ben testificades (Soler i Valls, 2021).

I el que és més important, el marc conceptual d'aquesta política és inadequat per afrontar els reptes actuals d'Espanya i per preservar la vitalitat comercial dels ports espanyols de la Mediterrània occidental en l'arquitectura emergent dels corredors Àfrica-Europa. L'enfocament del matalàs d'interessos, que es va originar en la dècada de 1980, sembla reflectir la doctrina de la guerra freda de la destrucció mútua assegurada i està lamentablement desfasat respecte a les realitats de la connectivitat de la dècada actual, en particular l'ascens del Marroc i el seu paper central com a centre de connectivitat amb les creixents economies d'Àfrica occidental. Igual que França al Marroc o Turquia a Algèria i el Senegal, les inversions del sector privat espanyol en la producció local de valor afegit al Magrib occidental i a l'Àfrica occidental són la base per crear una arquitectura de connectivitat comercial. Aquestes inversions que condueixen a l'establiment de cadenes de valor manufactureres garantirien que Espanya i els ports del Llevant espanyol exerceixin un paper central en els corredors emergents de connectivitat entre l'Àfrica occidental i l'Europa occidental. La iniciativa estratègica espanyola Horitzó Àfrica, llançada el 2020, amb el seu objectiu declarat de "promoure una creixent i sòlida presència espanyola en el continent" (Govern d'Espanya, 2020), podria servir de marc de programació per dur a terme aquestes inversions.

Per assegurar la posició d'Espanya en l'arquitectura emergent de connectivitat comercial entre l'Àfrica occidental i la Mediterrània occidental, el millor per a Madrid seria coordinar els seus programes d'infraestructures portuàries amb les seves iniciatives d'associació amb Àfrica en una estratègia de connectivitat global. Per tant, l'horitzó estratègic d'Espanya ha de centrar-se en els principals centres urbans costaners d'Àfrica occidental, així com en la costa nord-africana.

El professor Michaël Tanchum imparteix classes a la Universitat de Navarra i és investigador associat del programa d'Àfrica del Consell Europeu de Relacions Exteriors (ECFR). També és membre no resident del Programa d'Economia i Energia de l'Institut d'Orient Mitjà. L'autor desitja agrair a Rafaella Vargas Reyes la seva ajuda en la recerca.

Llista de referències

- Abdalallah, A., Topcu, G. i Alam, S. (2018) Turkish-Algerian Partnership Launches Textile Facility *Anadolu Agency*. Recuperat de <https://www.aa.com.tr/en/africa/turkish-algerian-partnership-launches-textile-facility/1031199#>
- Berrada, E. (2019) Morocco now has the largest capacity for shipping containers in the Mediterranean. *The Africa Report*. Recuperat de <https://www.theafricareport.com/16021/tanger-meds-rachid-houari-says-morocco-offers-the-largest-capacity-for-shipping-containers-in-the-mediterranean/>
- Cadena SER (2021) El Puerto de València, en el top 20 de conectividad mundial. *Cadena SER*. Recuperat de https://cadenaser.com/emisora/2021/08/22/radio_valencia/1629627960_191612.html
- Casals, D. (2021) El Puerto de Barcelona ampliará muelles y ganará suelo logístico en El Penedès y El Vallès. *Expansión*. Recuperat de <https://www.expansion.com/catalunya/2021/01/13/5ffef0f1e5fdea9f028b45c1.html>
- CMG (2017) Chairman Li Jianhong Visits TANGER. *China Merchants Group*. Recuperat de https://www.cmhk.com/home/a/2017/h07/a34075_34173.shtml?1
- Dahmani, F. and Samba, L. (2020) Turkey's Push to Win Over the Maghreb: The Gateway to Africa. *The African Report*. Recuperat de <https://www.theafricareport.com/40438/turkeys-push-to-win-over-the-maghreb-the-gateway-to-africa/>
- Daily Sabah (2017) Domestic Manufacturers to Open Senegal's First Furniture Factory. *Daily Sabah*. Recuperat de <https://www.dailysabah.com/business/2017/12/15/domestic-manufacturers-to-open-senegals-first-furniture-factory>
- DP Algeciras (2021) El Puerto de Algeciras presenta el Proyecto Hércules. *Diario del Puerto*. Recuperat de www.diariodelpuerto.com/el-puerto-de-algeciras-presenta-el-proyecto-hercules
- Ennaji, K. (2019) PSA Kenitra Plant Officially Opens. *Morocco World News*. <https://www.morocoworldnews.com/2019/06/276284/psa-kenitra-plant-officially/>
- Gobierno de España (2020) DIRECTRICES DE LA ESTRATEGIA “HORIZONTE ÁFRICA”. *Ministerio de Industria, Comercio y Turismo*. Recuperat de https://www.mincotur.gob.es/es-es/Documents/Directrices_estrategia_horizonte_Africa.pdf
- Louppova, J. (2018) Yilport on the way to Italy. *Port Today*. Recuperat de <https://port.today/yilport-develop-taranto-container-terminal/>

Kende-Robb, C. (2021) 6 reasons why Africa's new free trade area is a global game changer. *World Economic Forum*. Recuperat de <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/afcfta-africa-free-trade-global-game-changer/>

Moqana, L. (2018) Moroccan King, French President Inaugurate Al Boraq High Speed Train. *Asharq Al-Awsat*. Recuperat de <https://english.aawsat.com//home/article/1465551/moroccan-king-french-president-inaugurate-al-boraq-high-speed-train>

Puertos del Estado (2020) The Port Authority of the Bay of Algeciras Will Invest €253 Million until 2024. *Puertos.es*. Recuperat de www.puertos.es/en-us/Pages/Noticias/planempresaALGECIRAS2020.aspx.

Rodriguez, A. (2021) Tánger-Med crece un 18% en plena pandemia y lidera el Mediterráneo con 5,7 millones de contenedores en 2020. *Europa Sur*. Recuperat de 18 Jan. 2021, www.europasur.es/maritimas/trafico-portuario-Tanger-Med-lider-Mediterraneo_0_1539146274.html.

Sanchez Molina, P. (2021) El Puerto de Valencia es el primero de Europa en incorporar hidrógeno verde. *Pv Magazine España*. Recuperat de www.pv-magazine.es/2021/10/19/el-puerto-de-valencia-es-el-primero-de-europa-en-incorporar-hidrogeno-verde/

Soler, E. and Valls, M. (2021) SPAIN AND THE MAGHREB: neighbourhood, nearshoring and the post-pandemic. *CIDOB Notes Internacionals*. Barcelona Centre for International Affairs (CIDOB). Recuperat de https://www.cidob.org/en/publications/publication_series/notes_internacionals/253/spain_and_the_maghreb_neighbourhood_nearshoring_and_the_post_pandemic

Tanchum, M. (2021a) "Morocco's 'first in North Africa' electric car production is a European manufacturing gain over China", *Middle East Institute* (MEI – Washington, D.C.). Recuperat de September 2021, <https://www.mei.edu/publications/moroccos-first-north-africa-electric-car-production-european-manufacturing-gain-over>

Tanchum, M. (2021b) "COVID-19 and the Scramble for Trans-Mediterranean Commercial Transportation", *Centre for Transportation Studies for the Western Mediterranean* (CETMO – Barcelona). Recuperat de <https://www.cetmo.org/trans-mediterranean-commercial-transportation-corridors/>

Tanchum, M. (2020a) Italy and Turkey's Europe-to-Africa Commercial Corridor: Rome and Ankara's Geopolitical Symbiosis Is Creating a New Mediterranean Strategic Paradigm. *Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik* (AIES). Recuperat de <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>

Tanchum, M. (2020b) Morocco's Africa-to-Europe Commercial Corridor: Gatekeeper of an emerging trans-regional strategic architecture. *Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik* (AIES). Recuperat de <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>

Tanchum, M. and Murphy, T. (2021) The EU's Global Gateway and a new foundation for partnerships in Africa. *European Council on Foreign Relations* (ECFR). Recuperat de <https://ecfr.eu/article/the-eus-global-gateway-and-a-new-foundation-for-partnerships-in-africa/>

World Bank (2021) The Container Port Performance Index 2020: A Comparable Assessment of Container Port Performance. *World Bank*. Recuperat de [The Container Port Performance Index 2020: A Comparable Assessment of Container Port Performance](#)