



En el año 1989 la ya por entonces colaboración entre compañías de ambos lados del Estrecho, Société Genral Maritime y Grupo Maritima del Estrecho, se pusieron de acuerdo para crear entre ambas, el operador marítimo llamado Naviera "Al Andalus", ciblando la Bahía de Cádiz como punto de interés estratégico.

El buque ro-ro "LISBOA" fue destinado a cubrir la línea regular de transporte rodado de mercancías desde Puerto de Santa María para el puerto de Casablanca. Transcurridas unas semanas, el enlace tomó el puerto de Cádiz como enclave definitivo.

Después vinieron otros operadores marítimos que supieron ver la importancia que entonces tenía el enclave Gaditano y prolongaron durante años su presencia en el intercambio comercial U.E. – Marruecos.

Hoy, el desarrollo y evolución industrial del nuestro país vecino, Marruecos, está propiciando desde hace ya algunos años, el hecho de que el antes mencionado intercambio arroje cifras que año tras año, sean superadas a un ritmo de crecimiento, no igualado en otras vías marítimas regulares, del orden de 2 dígitos.

El pasado ejercicio, a pesar del impacto del COVID 19, estas cifras sitúan la estadística en cerca de 370.000 unds embarcadas, ambos sentidos confundidos. Las expectativas no ofrecen dudas, la proyección nos situará en 2025 en resultados cercanos a las 600.000 unds.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, hemos asistido a la inclusión efectiva de otros puertos en el citado intercambio comercial. Los casos de Almería y más recientemente, Motril en la vertiente Mediterránea.

La parte de costa Atlántica, vecina inmediata del Estrecho de Gibraltar, puerto de Cádiz, debe por igual motivo y situación geográfica, formar parte complementaria de los flujos del intercambio, sin lugar a dudas.

Mientras tanto, el eje principal, debido a su emplazamiento privilegiado, Algeciras, está en permanente ejercicio de adecuación de sus medios dimensionando permanentemente sus infraestructuras portuarias, para dar respuesta a la evolución incesante y multiplicadora de los

tráficos. Marruecos, dando pruebas de capacidad evolutiva, ha desarrollado los medios y garantías exigidas por la U.E. para su trato de igual. Estas adecuaciones son cada vez más difíciles de ejecutar en los tiempos que demandan los propios tráfico y no por desidia de la dársena Algecira, cualquier otro enclave portuario no podría igualmente hacer frente a dichas implementaciones.

Por ello es por lo que otros puertos complementarios se hacen necesarios. EL de Motril, así lo ha sabido leer y hoy por hoy, es clave para la fluidez del trasiego de mercancías trans Estrecho.

En efecto lo expuesto anteriormente, viene a unirse al crecimiento exponencial de la capacidad industrial del Reino de Marruecos y a su necesidad de dotarse de canales de envío y recepción de productos país y también a la necesidad de garantizarse sin modulaciones de factores variables o contratiempos negativos que influyan en sus intereses económicos.

Por motu proprio pero también debido a la dinámica de los flujos que han tomado puertos emergentes complementarios para su paso, como es por ejemplo Motril, Marruecos se ha decidido finalmente, hace poco tiempo, por desarrollar en su costa mediterránea, la infraestructura de un enclave portuario complementario, en el pequeño y antiguo puerto de Nador.

Nador se convertirá en un TangerMed BIS, a muy corto plazo.

Así pues, las necesidades antes citadas y garantías, serán , desde la orilla Marroquí, reforzadas con infraestructuras portuarias suficientes para complementar las actuales de TangerMed.

Las condiciones que ofrece, por otra parte, el puerto de Casablanca por el costado Atlántico, deberían propiciar una respuesta Atlántica, inercialmente, en la Bahía de Cádiz.



En 1989, la collaboration entre les entreprises des deux côtés du détroit, la Société générale maritime et le Grupo Maritima del Estrecho, a conclu un accord entre eux pour créer l'opérateur maritime appelé Naviera "Al Andalus", ciblant la baie de Cadix, comme intérêt stratégique.

Le navire ro-ro «LISBOA» était destiné à couvrir la ligne régulière de transport roulier de marchandises de "Puerto de Santa María" au port de "Casablanca". Après quelques semaines, la liaison a pris le port de Cadix comme enclave définitif.

Plus tard, d'autres opérateurs maritimes sont venus qui ont su voir l'importance que l'enclave Gaditan avait à cette époque et ont prolongé leur présence sur l'interchange comercial U.E. - Maroc.

Aujourd'hui, le développement et l'évolution industrielle de notre pays voisin, le Maroc, favorise depuis quelques années, du fait que les rendements de l'interchange précités, une année après l'autre, sont dépassés à un taux de croissance, inégalé par ailleurs dans d'autres ligne maritimes régulières, de l'ordre de 2 chiffres.

L'année passée, malgré l'impact du COVID 19, ces chiffres placent les statistiques à environ 370 000 unités expédiées, dans les deux sens. Les prévisions n'offrent aucun doute, la projection nous placera en 2025 dans des résultats proches de 600 000 unités.

En conséquence de ce qui précède, nous avons assisté à l'inclusion effective d'autres ports dans l'échange commercial susmentionné. Les cas d'Almería et plus récemment de Motril du côté méditerranéen.

La partie de la côte atlantique, voisine immédiate du détroit de Gibraltar, le port de Cadix, doit, pour la même raison et la même situation géographique, constituer une partie complémentaire des flux d'échange, sans aucun doute.

Parallèlement, l'axe principal, du fait de sa situation privilégiée, Algésiras, est en exercice permanent d'adéquation de ses moyens, dimensionnant en permanence ses infrastructures portuaires, pour répondre à l'évolution incessante et multipliante du trafic. Le Maroc, témoignant de sa capacité évolutive, a développé les moyens et les garanties requis par l'UE. pour leur égalité de traitement. Ces adaptations sont de plus en plus difficiles à réaliser dans

les temps exigés par le trafic lui-même et non à cause de la paresse du port Algeciren, aucune autre enclave portuaire ne pourrait également faire face à de telles mises en œuvre.

C'est pourquoi d'autres ports complémentaires sont nécessaires. Celui de Motril a su le lire et c'est pourquoi à ce jour, il devient une clé de fluidité du transfert de marchandises trans-détroit.

En effet, ce qui précède s'accompagne de la croissance exponentielle de la capacité industrielle du Royaume du Maroc et de sa nécessité de se doter de canaux d'expédition et de réception des produits du pays et aussi de la nécessité de se garantir sans modulation de facteurs variables ni de revers négatifs qui influencerait ses intérêts économiques.

Par sa propre décision lui-même mais aussi en raison de la dynamique des flux qui ont pris pour leur passage des ports émergents complémentaires, comme Motril, le Maroc a finalement décidé, il y a peu de temps, de développer l'infrastructure d'une enclave sur sa côte méditerranéenne. Port complémentaire, dans le petit et vieux port de Nador.

Nador deviendra un TangerMed BIS, à très court terme.

Ainsi, les besoins et garanties précités seront, à partir de la rive marocaine, renforcés par des infrastructures portuaires suffisantes pour compléter celles actuelles de TangerMed.

Les conditions offertes, en revanche, par le port de Casablanca côté Atlantique, devraient permettre une réponse atlantique, par inertie, dans la baie de Cadix, du côté Européen.