

# La alianza entre Algeciras y Tanger Med se conjura con la cadena de suministro



Los recintos portuarios de Algeciras y Tanger Med, aprovechando la privilegiada ubicación del Estrecho de Gibraltar, continúan trabajando en el desarrollo de una oferta logística integrada a escala europea para responder a la nuevas dinámicas de la cadena de suministro de las industrias, en especial de la automoción y el textil, y al aumento de los tráficos comerciales entre ambas orillas. Desde que firmaran hace ahora justo cinco años un memorándum de colaboración público-privado para facilitar los flujos de carga y pasaje entre España y Marruecos, ambas dársenas han crecido en volúmenes e infraestructuras.

Al mismo tiempo, al albur de los acontecimientos geopolíticos, las cadenas de suministro de gigantes como la francesa Renault o la española Inditex han apostado por el nearshoring, es decir, por acercar sus centros de producción a los de consumo, lo que hace más estratégica la fluidez del puente marítimo entre ambos recintos. Con este telón de fondo, Casablanca, la capital económica de Marruecos, acogió el pasado jueves una jornada para analizar esta conexión marítima como 'Un modelo para la integración de las cadenas logísticas regionales', organizada por ambas autoridades portuarias y por Asmex (Asociación de Exportadores de Marruecos).

En los diferentes coloquios participaron representantes de empresas como el armador danés Maersk, que tiene terminales de contenedores en ambas orillas, la automovilística Renault, con plantas cerca de Casablanca y en la zona industrial de Tanger Med -y que ya supone el 2,6% del PIB de Marruecos-, el gigante estadounidense de la logística XPO, que trabaja para los principales fabricantes de coches y también para Inditex, y la naviera DFDS, con sede en Copenhague, que opera en el Estrecho a través de su filial FRS.

“La importancia geoestratégica del Estrecho de Gibraltar para el comercio internacional permite a Tanger Med y Algeciras facilitar una oferta de alcance regional, entiéndase europea y mediterránea, que está respaldada por las grandes

infraestructuras que ambos puertos hemos ejecutado y que seguiremos desarrollando”, declaró a esta publicación el presidente de la dársena española, Gerardo Landaluce, tras la clausura del acto. Aún teniendo en cuenta que ambas radas son competidoras en el transbordo de contenedores, las cifras agregadas de 2023 son concluyentes: 430.000 camiones, 226 millones de toneladas de tráfico total, 47.000 escalas, y 13,3 millones de teus (esta cifra incluye volúmenes duplicados porque hay contenedores que tocan las dos orillas).

La colaboración abierta hace un lustro emula el modelo consolidado en las principales economías del mundo: “La iniciativa sigue la estela de las relaciones entre Estados Unidos y México o entre los países asiáticos y China, es decir, de plataformas de suministro cerca de los mercados de consumo. Y Marruecos, en particular, y el norte de África, en general, están trabajando con ese mismo enfoque de cara a Europa en un escenario de nearshoring, que es una realidad que se está acentuando”, añadió Landaluce.

La automoción es un claro paradigma de cómo la gestión de la cadena de suministro está mudando de “centrarse sólo en la reducción del coste” y en “un esquema lineal de insumos y flujos logísticos” hacia una “estrategia de redes interconectadas, que sitúa al cliente en el centro y que pivota sobre la digitalización y el desarrollo de micro cadenas de distribución”, subrayó. “Un ejemplo clásico son los motores que Renault produce en Valladolid o las cajas de cambio de la factoría de Sevilla, que se ensamblan en sus plantas de montaje de Marruecos. Y pasa lo mismo con los suministradores de cableado eléctrico para automóviles que hay en el país vecino, que son proveedores de los diferentes fabricantes de coches ubicados en España”, señaló el presidente del puerto de Algeciras.

Marruecos, que ha conseguido atraer a más de 250 fabricantes de componentes de automoción en los últimos años (la mayoría son subsidiarias de empresas internacionales), ha alcanzado ya una producción de 465.000 coches anuales, según Financial Times. Pero el objetivo del reino alauí es todavía más ambicioso y persigue lograr una capacidad de un millón de vehículos al año.

Tras la invasión rusa de Ucrania, uno de los principales suministradores de cableado para los fabricantes europeos, Marruecos también ha recibido una lluvia de millones de firmas internacionales para abrir plantas en el país. En opinión de Landaluce, “estos flujos de subida y de bajada de la automoción muestran lo que

significa la integración de las cadenas regionales”. Esta estrategia “exige, cada vez más, una producción más cercana al punto de compra y una trazabilidad digital para gestionar la operativa ‘just in time’ y no la ‘just in case’, con garantías de seguridad y supervisión”, indicó. Lo mismo valdría para Inditex en el caso del textil, un negocio ahora dominado por el modelo ‘fast fashion’ y que tampoco ha sido ajeno a las tensiones geopolíticas internacionales, que está acercando su producción a Marruecos y también a Turquía a través de talleres locales como proveedores.

## **¿CUÁL ES LA FLOTA IDEAL PARA TRANSPORTAR LA CARGA RODADA EN EL ESTRECHO?**

La iniciativa de ambas dársenas para consolidar el puente marítimo como “una plataforma logística digitalizada viene a cubrir las nuevas demandas de la cadena de suministro y añade aún más valor a nuestra ubicación al coincidir las tendencias del comercio internacional con el posicionamiento geoeconómico del hub del Estrecho”, remarcó Landaluce. No obstante, el presidente del puerto de Algeciras reconoció que “si bien hemos avanzado mucho, caso de la trazabilidad de la mercancía, tenemos que seguir profundizando y trabando juntos en la optimización de la flota, es decir, en definir cuál es el modelo ideal para transportar la mercancía rodada en el Estrecho”.

El pliego de condiciones que acaba de sacar la autoridad portuaria para la explotación de varios atraques en las líneas regulares de pasajeros que enlazan Tarifa con Tánger ciudad da alguna pista del modelo que la entidad quiere trasladar a la carga rodada. En concreto, los armadores que participen en el concurso estarán obligados a que los buques se adapten a medidas de eficiencia energética. El objetivo “es transformar este enlace en una línea marítima verde, por lo que se está trabajando en la instalación de sistemas OPS que permitan la conexión a la red (eléctrica) durante la estancia en puerto de los buques”, según recoge el pliego, que prima “sustancialmente el apartado técnico y medioambiental de las ofertas frente al apartado económico” .

Por último, Landaluce aprovechó el acto de Casablanca para presentar la hoja de ruta que ha diseñado la entidad para atender los tráficos que comparte con su vecino marroquí, en especial el de la mercancía rodada. El plan, denominado Hércules, contempla una inversión ya asignada de 200 millones de euros. Una de las principales actuaciones pendientes de este programa es la ampliación del Puesto de Control Fronterizo (PCF), pasando de 12 a 30 el número de puertas de

inspección. Otra es la autopista ferroviaria entre Algeciras, Madrid y Zaragoza, que explotará Rail & Truck Strait Union. También se hizo eco del reciente anuncio del ministro de Transportes, Óscar Puente, de que su cartera invertirá 1.775 millones de euros para mejorar la conectividad por ferrocarril y carretera de la dársena con el interior de la Península y afianzar así su rol como puerta de entrada a Europa y el Mediterráneo.