

OPE 2022: Regresa el movimiento migratorio más importante de la UE dos años después

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

El martes 12 de abril Marruecos reabrió sus fronteras marítimas al tráfico de pasajeros, tras más de dos años cerradas. Una semana más tarde, se reanudó también el movimiento de vehículos particulares. En estos dos años se han perdido cerca de 9 millones de pasajeros que resultan fundamentales para la viabilidad económica de los servicios marítimos en el Estrecho.

En este artículo la Dirección General de la Marina Mercante, a la que agradecemos la información, resume las características principales del mayor dispositivo operativo a nivel europeo de pasajeros y vehículos.

La Operación Paso del Estrecho (OPE) —Operación Marhaba en Marruecos— es, a día de hoy, el mayor movimiento de personas en Europa en un periodo de tiempo tan limitado: entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, y, sin duda, también constituye uno de los más importantes a escala mundial.

En efecto, entre junio y septiembre de 2019 (última OPE realizada), cruzaron el Estrecho y el sur del Mediterráneo un total de 760.215 vehículos y 3.340.045 pasajeros en 11.184 rotaciones de buques entre Europa y África.

Por ello, cada OPE constituye en sí misma un reto de coordinación y logística, en el que participan activamente un gran elenco de actores de todos los niveles de la Administración del Estado: general, autonómica y local. Coordinados por la Dirección General de Protección Civil, en este proyecto están involucrados autoridades portuarias, delegaciones del Gobierno, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), personal de puertos, voluntarios y organizaciones no gubernamentales, como Cruz Roja.

En este momento están todos los preparativos en marcha para que este verano,

tras dos años de interrupción, se reanude el operativo que, desde el año 1986, se diseña en España para que millones de magrebíes que trabajan en Europa emprendan una travesía de retorno hacia su país de origen para pasar allí el verano. Una gran mayoría elige la ruta española porque es la más corta, ideal por su posición geográfica y, también, porque facilita cruzar a Marruecos en buques de pasaje de transbordo rodado (ROPAX), con el vehículo propio, y continuar por carretera hasta su destino.

El Gobierno español diseña cada año un Plan Especial para hacer posible este tránsito masivo de personas y vehículos. El objetivo último es que todo ese flujo pueda llegar a su destino en las mejores condiciones, con los menores tiempos de espera y sin que se colapsen los puertos.

En los últimos años se ha alcanzado un alto grado de eficacia en la coordina-

ción y en el desarrollo de la OPE entre todos los agentes mencionados, pero no cabe duda de que sigue siendo una operación con riesgos que exige, año tras año, un esfuerzo por mejorar el Plan Especial de la OPE y, en nuestro caso, el plan de flota, un pilar fundamental durante toda la campaña.

El plan de flota

En este plan se establece el número de buques y su capacidad en cuanto a pasajeros y vehículos, así como el número de rotaciones que se llevarán a cabo y los puertos de origen y destino de los mismos. La finalidad de este plan es favorecer la fluidez del tráfico marítimo y evitar lo máximo posible que se produzcan acumulaciones y esperas en los puertos españoles, principalmente en Algeciras y Tarifa, al ser estos los que concentran el mayor tráfico marítimo en la OPE.

DNV

PASAJEROS EMBARCADOS EN LA OPE DESDE 1995			
Año	Salida	Retorno	Total
1995	734.863	707.306	1.442.169
1996	792.483	763.197	1.555.680
1997	843.410	807.183	1.650.593
1998	924.848	953.092	1.877.940
1999	1.024.476	1.016.438	2.040.914
2000	1.093.088	1.101.386	2.194.474
2001	1.164.046	1.173.395	2.337.441
2002	1.227.669	1.208.628	2.436.297
2003	1.312.857	1.275.144	2.588.001
2004	1.278.473	1.249.365	2.527.838
2005	1.381.146	1.341.904	2.723.050
2006	1.407.624	1.345.544	2.753.168
2007	1.431.439	1.367.448	2.798.887
2008	1.385.685	1.291.248	2.676.933
2009	1.332.566	1.137.061	2.469.627
2010	1.182.174	1.059.973	2.242.147
2011	1.058.110	971.467	2.029.577
2012	1.001.592	1.001.603	2.003.195
2013	1.136.519	1.197.067	2.333.586
2014	1.232.619	1.315.343	2.547.962
2015	1.340.380	1.469.956	2.810.338
2016	1.413.093	1.452.386	2.865.479
2017	1.471.432	1.528.650	3.000.082
2018	1.603.870	1.640.100	3.243.970
2019	1.650.215	1.689.830	3.340.045

VEHÍCULOS EMBARCADOS EN LA OPE DESDE 1995			
Año	Salida	Retorno	Total
1995	159.788	150.428	310.216
1996	173.246	165.853	339.099
1997	209.658	196.234	405.892
1998	211.168	203.695	414.863
1999	234.097	220.438	454.535
2000	259.183	246.789	505.972
2001	280.054	266.643	546.697
2002	294.865	280.601	575.466
2003	318.148	298.152	616.300
2004	313.861	292.571	606.432
2005	342.357	322.314	664.671
2006	356.757	331.971	688.728
2007	385.850	355.815	741.665
2008	369.924	339.103	709.027
2009	355.330	291.629	646.959
2010	317.374	260.686	578.060
2011	277.470	249.203	526.673
2012	265.234	243.657	508.891
2013	297.812	282.685	580.497
2014	298.413	296.297	594.710
2015	310.013	318.274	628.287
2016	332.783	323.013	655.796
2017	351.191	344.413	695.604
2018	370.989	363.251	734.240
2019	387.495	372.720	760.215

RESUMEN OPE (2019)			
Puerto	Rotaciones	Pasajeros	Vehículos
Algeciras	3.605	894.891	230.498
Almería	405	280.312	67.046
Tarifa	957	271.554	38.632
Motril	180	74.420	19.776
Málaga	115	66.126	13.932
Alicante	37	36.972	9.829
Valencia	31	25.940	7.782
Fase de salida	5.330	1.650.215	387.495
Alhucemas	28	14.160	3.165
Argel	9	10.263	2.520
Ceuta	1.401	329.154	74.896
Ghazaouet	27	15.837	4.035
Melilla	294	178.008	37.409
Mostaganem	31	25.936	6.865
Nador	359	177.132a	39.825
Orán	57	42.309	10.817
Tánger-Med	2.548	600.549	147.460
Tánger-Ville	1.100	296.482	45.728
Fase de retorno	5.854	1.689.830	372.720

Fuente: Dirección General de Protección Civil y Emergencias / Ministerio del Interior.

La principal dificultad estriba en estimar cada año en cuánto se incrementará el tránsito de pasajeros y vehículos, así como las fechas en las que se concentrará la mayor afluencia de estos.

En el Plan de Flota de este año, tras dos años de parón, según las previsiones

actuales de la DGMM participarán 37 buques para el transporte entre distintos puntos de la Península y Marruecos.

Inicialmente, el Plan de Flota ha establecido un total de 13 líneas de transporte marítimo para esta OPE. A saber:

- Algeciras - Tánger Med - Algeciras

- Algeciras - Ceuta - Algeciras
- Tarifa - Tánger Ville - Tarifa
- Málaga - Melilla - Málaga
- Valencia - Mostaganem - Valencia
- Motril- Melilla - Motril
- Motril/Nador - Nador/Motril
- Motril - Alhucemas - Motril
- Almería - Nador - Almería
- Almería/Melilla - Melilla/Almería
- Almería - Ghazaouet - Almería
- Almería - Orán - Almería
- Alicante - Orán - Alicante

El servicio de estas líneas lo llevarán a cabo buques de Trasmediterránea, Baleària, FRS, Inter Shipping, AML y ENTMV.

Medidas especiales de la DGMM

Aparte de todo lo anterior, el éxito de la OPE está ligado a factores que no se pueden prever con suficiente antelación, como el número de pasajeros y vehículos que deseen embarcar en un mismo puerto el mismo día y a la misma hora; la perfecta operatividad de los buques participantes o de las instalaciones portuarias; y las condiciones meteorológicas.

Por eso, es importante disponer de una serie de medidas especiales para situaciones críticas, con motivo de aglomeraciones o problemas de embarque.

En este sentido, la DGMM determinará, mediante resolución de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, en los días de mayor afluencia de pasajeros -último fin de semana de julio y primer fin de semana de agosto, previsiblemente, y durante otros momentos de forma puntual-, en la fase de salida, el intercambio

de billetes entre las compañías que operen en la OPE 2022. Las Capitanías Marítimas tendrán la facultad de confirmar, modificar o ampliar los días señalados, a petición del director provincial del Plan, previo informe de la Autoridad Portuaria y con el conocimiento previo de la coordinación general de la OPE.

Por otra parte, con el fin de mejorar la capacidad de evacuación, se dispondrá en los puertos que se determine en cada Plan Provincial de una zona de atraque para barcos de carga rodada (RORO) destinada al embarque de camiones y remolques.

En las fechas críticas se podrá limitar el embarque de camiones en los buques ROPAX, hasta un máximo de 5 por buque.

Es importante disponer de medidas especiales para situaciones críticas difíciles de prever.

Estos días de mayor afluencia también se podrá exigir a las navieras, por parte de la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima, el embarque de autobuses en un número mínimo de tres por barco, en los momentos de mayor acumulación de este tipo de vehículos.

Igualmente, la Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria podrán exigir a los buques que vuelvan en lastre en la fase de salida y salgan en lastre en la fase de retorno.

Estas medidas se complementarán con la ruptura de horarios de los barcos cuando se decida, en cada caso, funcionando el dispositivo como un puente marítimo.

En definitiva, afrontamos esta nueva edición de la OPE con la misma responsabilidad e idéntico interés con que lo hemos hecho en ediciones anteriores y solo deseamos que las medidas puestas en marcha sean suficientes y eficaces para afrontar la operación con las máximas garantías de seguridad y eficiencia para que todos los usuarios lleguen a su destino de vacaciones y regresen a sus casas en países de la Unión Europea felices y satisfechos.

ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.



Tres buques cargando pasajeros y vehículos en el puerto de Algeciras durante la Operación Paso del Estrecho de 2019 / MINISTERIO DEL INTERIOR.

PASAJEROS EMBARCADOS POR LÍNEA (2019)			
Línea	Pasajeros	Variación 18/19(%)	
Algeciras/Tánger-Med - Tánger-Med/Algeciras	1.171.114	35,1	
Algeciras/Ceuta - Ceuta/Algeciras	646.586	19,4	
Tarifa/Tánger-Ville - Tánger-Ville/Tarifa	568.036	17	
Almería/Nador - Nador/Almería	318.707	9,5	
Almería/Melilla - Melilla/Almería	155.352	4,7	
Málaga/Melilla - Melilla/Málaga	142.955	4,3	
Motril/Melilla - Melilla/Motril	57.047	1,7	
Alicante/Orán - Orán/Alicante	56.537	1,7	
Valencia/Mostaganem - Mostaganem/Valencia	51.876	1,6	
Motril/Nador - Nador/Motril	49.004	1,5	
Motril/Alhucemas - Alhucemas/Motril	32.623	1	
Almería/Ghazaouet - Ghazaouet/Almería	31.820	1	
Almería/Orán - Orán/Almería	29.331	0,9	
Alicante/Argel - Argel/Alicante	18.527	0,6	
Motril/Tánger-Med - Tánger-Med/Motril	10.530	0,3	

VEHÍCULOS EMBARCADOS POR PUERTO (2019)			
Puerto	Vehículos	Variación 18/19 (%)	
Algeciras	230.498	0,3	
Alicante	9.829	7,7	
Almería	67.046	9,6	
Málaga	13.932	29,3	
Motril	19.776	9,3	
Tarifa	38.632	15,6	
Valencia	7.782	-8,7	
Total fase de salida	387.495	4,4	
Alhucemas	3.165	-3,9	
Argel	2.520	34	
Ceuta	74.896	10,6	
Ghazaouet	4.035	-0,4	
Melilla	37.409	25,5	
Mostaganem	6.865	3,8	
Nador	39.825	14,7	
Orán	10.817	-8,7	
Tánger-Med	147.460	-7,4	
Tánger-Ville	45.728	2,8	
Total fase de retorno	372.720	2,5	

Fuente: Dirección General de Protección Civil y Emergencias / Ministerio del Interior.