

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

Abril 2024



PUERTOS DE ESPAÑA

Edición 2024

logistics made in Spain

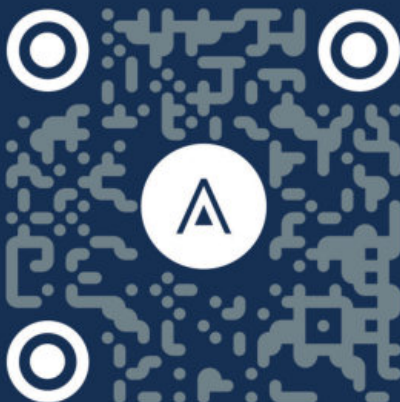


ACCESS WORLD



ACCESS WORLD OPERA EN


AFRICA | ASIA PACIFIC | EUROPE & MIDDLE EAST | NORTH AMERICA | SOUTH AMERICA



Access World (Spain), S.A.U.

Avda. Josep Tarradellas 8 - 10
Planta 3, Puertas 3 y 4
08029
Barcelona, Spain

 Sales_SPAIN@accessworld.com

 +34 93 289 64 25

www.accessworld.com



Transporte XXI

Edita

INDUSTRIA Y COMUNICACIÓN SA

c. Nerbioi, 3 - 5 B
48001 Bilbao

+34 944 400 000
transporte@grupoxxi.com
www.TransporteXXI.com

Fundador

F. JAVIER MIRANDA RUIZ

Director General

JAVIER MIRANDA DESCALZO

Director

ALFONSO ALDAY

Subdirector

ANTONIO MARTÍNEZ

Análisis y redacción

CARLOS SÁNCHEZ,
EVA MÁRMOL,
IÑAKI EGUIA

Dirección Técnica

JOSÉ ANGEL CALVO

Dirección Comercial

CLARA BOUZA

Arte y Portada

GEMA LAUZIRIKA,
IBON UGARTEBURU

Investigación

DPTO. DE DOCUMENTACIÓN
DE TRANSPORTE XXI

Preimpresión

GRUPO XXI
DE COMUNICACIÓN EMPRESARIAL

Imprime

COMECO GRÁFICO NORTE SL

Todos los derechos reservados

PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL
O PARCIAL SIN LA AUTORIZACIÓN
EXPRESA DEL EDITOR

Contenidos

OPINIÓN

ARTÍCULO DE ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA - PUERTOS DEL ESTADO 03
ARTÍCULO DE VERÓNICA MEANA Y ROCÍO LÓPEZ - AIYON ABOGADOS 46

ESPAÑA PORTUARIA

CONECTIVIDAD 04
FACHADAS MARÍTIMAS 24
INVERSIONES 26

TRÁFICO EN LOS PUERTOS DE LA UE EN 2023

EVOLUCIÓN GENERAL 06
CONTENEDORES 10

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023

EVOLUCIÓN GENERAL 14
EVOLUCIÓN HISTÓRICA 16
GRANELES LÍQUIDOS 28
GRANELES SÓLIDOS 30
MERCANCÍA GENERAL 32
CONTENEDORES 34
MERCANCÍA PERECEDERA 48
AVITUALLAMIENTO 56
BUNKERING 58
VEHÍCULOS 68
CARGA RODADA 74
CRUCEROS 78
FERROCARRIL 86

EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR

PRINCIPALES HITOS 42
ALIANZAS NAVIERAS 44

RETOS DE FUTURO

SMART PORTS 50
ELECTRIFICACIÓN DE MUELLES 52
ROBOTIZACIÓN 54
GAS NATURAL LICUADO 60
NUEVOS VECTORES 62
HIDRÓGENO 64
NUEVOS COMBUSTIBLES 66

SHORT SEA SHIPPING

ESPAÑA 72
POLÍTICAS DE APOYO 73

PROJECT CARGO

MERCADO ESPAÑOL 80
PANORAMA MUNDIAL 82

INTERMODAL

TERMINALES FERROVIARIAS 88
AUTOPISTAS FERROVIARIAS 90
NAVIERAS 92
ACCESIBILIDAD PORTUARIA 94

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA

VISIÓN GENERAL 96
CONSIGNATARIOS DE BUQUES 98
TERMINALISTAS 100
NAVIERAS 102
AMARRADORES Y REMOLCADORES 104

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA

VISIÓN GENERAL 106
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR REGIONES 108
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL 110

Patrocinadores

OPINIÓN | INCERTIDUMBRE GEOPOLÍTICA Y ECONÓMICA

MOTORES DE DESARROLLO

ÁLVARO
RODRÍGUEZ DAPENA

Presidente
Puertos del Estado



dial. A la invasión de Ucrania se le ha sumado el conflicto en Israel y la franja de Gaza, cuyos efectos se han extendido sobre el Mar Rojo, una de las principales rutas comerciales del mundo, tensionando la cadena logística y provocando caídas en los tráficos marítimos, especialmente en contenedores.

Pero 2023 ha sido testigo también de una corriente transformadora significativa que ha redefinido la importancia estratégica de nuestras instalaciones portuarias. Si hace algunos años, la inversión continua en infraestructuras portuarias ayudó a potenciar nuestra capacidad de manejar un tráfico marítimo cada vez más diverso y voluminoso, consolidando la posición de España como un nodo crucial en las rutas comerciales internacionales, ahora es el turno de otro tipo de inversiones que impulsen la eficiencia operativa, la implementación de tecnologías de vanguardia y una visión orientada hacia la sostenibilidad.

La importancia de los puertos españoles no se limita únicamente a su función logística, sino que también abarca aspectos clave como la generación de empleo, el impulso económico regional y nacional -a través de la conexión efectiva con el mercado global-, las nuevas energías, la innovación. La adaptabilidad de nuestras instalaciones portuarias a las demandas cambiantes del comercio internacional refleja el compromiso de España con la excelencia en el ámbito marítimo.

En este sentido, los puertos son enclaves estratégicos también desde el punto de vista de la descarbonización, en la me-

didada en que puedan ser puntas de lanza de proyectos de transformación energética promovidos tanto del lado mar como del lado tierra, convirtiéndose así en nuevos polos o "hubs" de las energías limpias. Con ello, nos alineamos tanto con la estrategia nacional de lucha contra el cambio climático, como con los paquetes legislativos e iniciativas europeas conocidos como 'fit for 55' con horizonte en 2030. El propio Marco Estratégico del sistema portuario contempla como objetivo para

el 2030 reducir la huella de carbono de los organismos portuarios y del resto de la comunidad portuaria, un 70 por ciento y un 50 por ciento, respectivamente, con respecto a los niveles de 2019.

Para ello, los puertos de interés general están liderando iniciativas innovadoras para reducir su huella ambiental, implementando prácticas

respetuosas con el medio ambiente y apostando por energías limpias. En este ineludible esfuerzo en eficiencia energética, destacan dos líneas inversoras en los puertos, de gran relevancia: la electrificación de muelles de cara al suministro de energía eléctrica con origen en fuentes renovables internas o externas; y la generación y provisión en puerto de combustibles alternativos. Esta conciencia medioambiental no solo contribuye a la preservación de nuestros océanos, sino que también fortalece la posición de los puertos españoles como actores responsables en el escenario mundial.

Es desde este firme compromiso con la sostenibilidad que Puertos del Estado y el sistema

portuario de titularidad estatal está alertando de posibles efectos indeseados de determinadas regulaciones europeas, como es la extensión del ETS al transporte marítimo. Y con un calendario de implantación mucho más rápido que el de otras medidas del paquete 'fit for 55' (Fuel-EU, AFIR, la aplicación del propio ETS a otros modos de transporte terrestre...) con un diseño más acorde con la capacidad tecnológica de adaptación del sector a las nuevas energías limpias, hecho que amenaza con distorsionar los mercados y provocar una fuga de tráficos a otros países no europeos en contra del propio objetivo de descarbonización que se persigue. Veremos qué pasa en 2024. Confiamos en encontrar los mecanismos para afrontar a escala multilateral una transición energética justa y equilibrada que permita afrontar la emergencia climática desde el consenso global, equilibrando ambición con pragmatismo.

En el ámbito de la innovación y la digitalización, los puertos españoles están apostando por las nuevas tecnologías para incrementar su eficiencia y competitividad. Y programas como el conocido Puertos 4.0, que tan exitoso está siendo en la atracción de talento emprendedor al sector, están demostrando las bondades de la colaboración público-privada en la transformación de la logística.

En conclusión, las previsiones para el año 2024 siguen augurando tensiones globales y problemas específicos para el sector marítimo-portuario, por lo que debemos trabajar todos juntos, en ese binomio sector público-privado que tan eficaz se ha demostrado para asegurar que los puertos españoles sigan siendo motores de desarrollo económico, social y medioambiental en los próximos años. Y es que la superación de los retos no solo fortalecerá a los puertos, sino que también contribuirá a la prosperidad económica general.

LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES NO SE LIMITA ÚNICAMENTE A SU FUNCIÓN LOGÍSTICA

LOS PUERTOS, PUNTAS DE LANZA DE PROYECTOS DE TRANSFORMACIÓN ENERGÉTICA

Vivimos tiempos desafiantes. El transporte marítimo se enfrenta a una coyuntura geopolítica compleja que impacta en la dinámica global de las rutas marítimas, por donde circula el 90 por ciento del comercio mundial, y, por lo tanto, en los puertos. En este contexto, la resiliencia y la capacidad de adaptación se convierten en elementos clave para superar los desafíos presentes y futuros.

Para los puertos españoles, 2023 ha sido un año marcado por la incertidumbre geopolítica y económica a escala mun-

ESPAÑA PORTUARIA | CONECTIVIDAD

CORAZÓN DE LAS RUTAS MUNDIALES

ESPAÑA SE AFIANZA COMO EL PAÍS EUROPEO CON MEJOR ACCESIBILIDAD A LAS REDES INTERNACIONALES DE TRANSPORTE MARÍTIMO

El sistema portuario español mantiene, un año más, su fortaleza en conectividad marítima. Los enclaves se afianzan, en el corazón de las rutas mundiales, como líderes europeos con mejor accesibilidad a las redes del transporte marítimo internacional. Así se atestigua en el último 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular' (LSCI) de UNCTAD correspondiente a 2023 refuerza a España entre los países mundiales con una conectividad marítima más competitiva.

Este barómetro mundial viene mostrando las conexiones marítimas de las que disponen los puertos de cada país analizado, mostrando un indicador global de cada estado. España se mantiene, de acuerdo los últimos datos del último trimestre de 2023, como el sexto país mundial con mejor conectividad marítima, manteniendo el puesto logrado al cierre del ejercicio 2022. Y es que el sis-

ESPAÑA AUMENTÓ UN 4,4% SU ÍNDICE DE CONECTIVIDAD DURANTE 2023

tema portuario español logró mejorar en un 4,4 por ciento su índice de conectividad marítima, muy por encima de lo que lo hicieron los puertos de Países Bajos, Reino Unido y Bélgica, que son los principales rivales europeos en esta clasificación elaborada por Unctad.

Desde el ejercicio 2006, el crecimiento de la conectividad marítima de la red portuaria española es un hecho destaca-

do, con un aumento del 35,7 por ciento.

El crecimiento del número de rutas marítimas que atienden los grandes puertos españoles, fruto de la decisión de las navieras internacionales, es relevante, posicionando a los enclaves de Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona entre los veinticinco primeros puertos del mundo en conectividad. Esto supone una ventaja logística añadida para configurar a la red portuaria española como un elemento de competitividad para el comercio exterior del sector industrial y de servicios.

ASIA MANTIENE SU LIDERAZGO GLOBAL

Los cuatro primeros puertos por países del 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular', que elabora Unctad, están ocupados por países asiáticos. La quinta posición es para Estados Unidos, mientras que España se posiciona como el sexto país mundial por delante de Países Bajos. China se mantiene a la cabeza del ranking mundial con un destacado margen respecto a Corea del Sur y Singapur, mientras Malasia afianza su cuarta posición mundial. El dominio de China en la clasificación queda plasmado por el elevado número de puertos que coloca dentro de los treinta primeros enclaves mundiales. Shanghái se mantiene como el puerto mejor conectado del mundo, al que le siguen Ningbo, Qingdao, Hong Kong, Shekou, Nansha, Xiamen, Yantian, Xingang y Dalian.

ESPAÑA, LÍDER EUROPEO EN CONECTIVIDAD MARÍTIMA

El 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular' (LSCI) de UNCTAD correspondiente a 2023 refuerza a España entre los países mundiales con una conectividad marítima más competitiva.

TOP PAÍSES

PAÍS	2023	%23/22	%23/06	2022	2021	2020	2019	2006
1 China	180	+2%	+80%	177	171	162	152	100
2 Corea del Sur	119	+6%	+75%	112	111	108	105	68
3 Singapur	116	+4%	+45%	112	110	113	108	80
4 Malasia	104	+4%	+60%	100	98	99	94	65
5 Estados Unidos	98	-1%	+18%	99	102	103	90	83
6 España	95	+4%	+36%	91	90	89	84	70
7 Países Bajos	91	+1%	+25%	90	90	90	88	73
8 Reino Unido	90	0%	+14%	90	89	90	85	79
9 Bélgica	88	+2%	+16%	86	86	87	88	76
10 Taiwán	83	+1%	+41%	82	84	84	80	59

TOP PUERTOS

PUERTO	PAÍS	2023	%23/22	%23/06	2022	2021	2020	2006
1 Shanghai	China	154	+5%	+88%	147	147	140	82
2 Ningbo	China	139	+5%	+148%	133	128	122	56
3 Singapur	Singapur	132	+4%	+39%	127	125	129	95
4 Busán	Corea del Sur	132	+6%	+71%	124	121	118	77
5 Qingdao	China	108	+4%	+125%	104	99	96	48
6 Port Klang	Malasia	99	+8%	+60%	92	90	92	62
7 Hong Kong	China	99	+8%	-1%	92	102	106	100
8 Róterdam	Países Bajos	96	+2%	+25%	94	94	94	77
9 Shekou	China	96	+7%	+174%	90	86	84	35
10 Amberes	Bélgica	93	+3%	+13%	90	92	92	82
11 Nansha	China	92	+10%	+384%	84	80	76	19
12 Xiamen	China	90	+6%	+109%	85	84	84	43
13 Kaohsing	Taiwán	87	+2%	+47%	85	87	87	59
14 Yantian	China	83	-1%	+77%	84	84	82	47
15 Jebel Ali	Emiratos	82	+6%	+116%	77	75	78	38
16 Xingang	China	79	+13%	+98%	70	72	75	40
17 Hamburgo	Alemania	79	+1%	+8%	78	82	79	73
18 Laem Chabang	Tailandia	78	+3%	+123%	76	71	66	35
19 Valencia	España	75	+7%	+79%	70	70	70	42
20 Tángér Med	Marruecos	72	+4%	-	69	67	65	-
21 Tajunj Pelepas	Malasia	71	-1%	+109%	72	71	70	34
22 Algeciras	España	71	+4%	+115%	68	69	66	33
23 Jeddah	Arabia Saudi	70	+32%	+79%	53	52	51	39
24 Barcelona	España	69	+5%	+68%	66	66	64	41
25 El Pireo	Grecia	68	+11%	+113%	61	62	63	32
26 Le Havre	Francia	68	+6%	+51%	64	64	67	45
27 Yokohama	Japón	66	-4%	+8%	69	60	77	61
28 Dalian	China	65	+3%	+67%	63	62	63	39
29 Génova	Italia	65	+35%	+59%	48	51	49	41
30 Gwangyang	Corea del Sur	64	+5%	+94%	61	61	60	33

Índice que puntúa la accesibilidad mediante líneas de transporte marítimo regular. Por países: Índice base 100 = China 2006. Por puertos: Índice base 100 = Hong Kong 2006. Fuente: UNCTAD.



Abriendo Camino al Futuro

El Puerto de Algeciras, junto con su Comunidad Portuaria, se posiciona como un enclave marítimo-portuario y logístico global, eficiente y competitivo, con crecientes perspectivas de futuro.

Un ecosistema que aúna una fuerza de trabajo en equipo de más de 30.000 personas y de 200 empresas a su servicio.



TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2023 | EVOLUCIÓN GENERAL

'MAR GRUESA'

LAS TENSIONES GEOPOLÍTICAS Y LA DESACELERACIÓN ECONÓMICA PASAN FACTURA

DEBACLE GENERAL

Solo seis puertos del 'Top 30' de la UE lograron cerrar el pasado ejercicio en positivo. Y de ellos, dos son españoles: Tarragona (+10%) y Cartagena (+3%).

LOS QUE MÁS CRECEN 2023 / 2022

RK	PUERTO	2023	%23/22	2022
1	Constanza	92,5	+22%	75,6
2	Gdansk	81,0	+19%	68,2
3	Tarragona	32,7	+10%	29,7
4	Rostock	30,9	+7%	29,0
5	Gdynia	29,4	+5%	27,9
6	Cartagena	37,6	+3%	36,6

LOS QUE MÁS CRECEN 2023 / 2019

RK	PUERTO	2023	%23/19	2019
1	Gdansk	81,0	+55%	52,2
2	Gioia Tauro (*)	41,4	+42%	29,1
3	Constanza	92,5	+39%	66,6
4	Gdynia	29,4	+23%	24,0
5	Rostock	30,9	+20%	25,7
6	Cartagena	37,6	+10%	34,3

Millones de toneladas. Nota (*): Estimaciones en base al tráfico de los nueve primeros meses de 2023.
Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

Los operadores portuarios siguen navegando en 'mar gruesa'. Tras el difícil 2022, el pasado ejercicio también fue otro año desafiante para el transporte marítimo; uno más desde el estallido de la crisis sanitaria mundial.

El año 2023 continuó marcado por las tensiones geopolíticas, con el estallido de un nuevo conflicto entre Israel y Hamas, y la desaceleración del crecimiento económico mundial, con su consiguiente impacto en las estadísticas del tráfico de mercancías.

El comportamiento de los 30 primeros puertos de la Unión Europea, que canalizan cerca del 20 por ciento del tráfico global -algunos sin datos al cierre de esta edición-, no deja lugar a dudas (ver cuadro adjunto). El descenso en los flujos de importación y exportación es generalizado, más acusado en los gigantes del norte de Europa que en los del sur. La nota discordante, en clave positiva: los puertos de Constanza (Rumanía) y Gdansk (Polonia), con crecimientos de doble dígito, al igual que el puerto de Tarragona, en España.

El puerto rumano, que se ha aupado a la quinta posición, rozando la barrera de los 100 millones de toneladas en 2023, incrementó su tráfico un 22,5 por ciento, impulsado por la guerra en Ucrania. El volumen de carga entre Constanza y este país se duplicó, pasando a 25 millones de toneladas, el 27 por ciento del total, según informaron desde la entidad portuaria. Los cereales se mantuvieron a la cabeza de la progresión del movimiento de mercancías, superando los 36 millones de toneladas. Del total, los cereales ucranianos que transitaron por el puerto ruma-

no representaron más de 14 millones de toneladas.

Por su parte, el puerto de Gdansk, el más grande de Polonia, se sitúa en la séptima posición con un tráfico de 81 millones de toneladas en 2023. Un 18,8 por ciento más que un año antes, debido, precisamente, a la situación geopolítica. Los productos agrícolas registraron los mayores aumentos porcentuales. En concreto, un 60 por ciento. Las terminales funcionaron a plena capacidad, un hecho vinculado con el bloqueo de los puertos ucranianos en el mar Negro y el tránsito de sus cereales por los puertos polacos. En total, la manipulación de carga de cereales en el puerto de Gdansk ascendió a casi 3,1 millones de toneladas, frente a los 2 millones de toneladas registrados en 2022. Además, los graneles líquidos tuvieron el mayor impacto en el resultado general del puerto. Este tráfico aumentó un 47 por ciento, hasta alcanzar los 37,6 millones de toneladas.

Tarragona, a doble dígito

El puerto de Tarragona también cerró el pasado ejercicio con un crecimiento a doble dígito. Movié un total de 33 millones de toneladas, un 10 por ciento más que en 2022, sin llegar por los pelos a los flujos prepandemia (33,3 millones de toneladas en 2019). Un crecimiento debido tanto a los tráfico agroalimentarios como a los flujos de crudo de petróleo (+24,8 por ciento), que también marcó récord. El puerto español, además, está posicionado en el tráfico de cereales. La dársena catalana importó 6,50 millones de toneladas de cereales y sus harinas en 2023, el 52,7 por ciento más que en 2022. Un crecimiento que se



A.P. DE ROTTERDAM / FOTO: ERIC BAKKER

vio favorecido por la eliminación de los aranceles europeos al grano procedente de Ucrania y a la sequía de los campos españoles.

Róterdam, el primero de la UE

Las cuatro primeras posiciones del ranking de puertos de la UE se mantuvieron sin cambios el pasado año.

Al frente de la clasificación se sitúa el puerto de Róterdam, que sigue a gran distancia de sus más inmediatos perseguidores. El puerto neerlandés cerró 2023 con un movimiento de 438,8 millones de toneladas, lo que supuso un descenso del 6,1 por ciento. La caída se observó principalmente en la producción de carbón, contenedores y otros graneles secos. Por el contrario, aumentó el tráfico en los segmentos de productos agrícolas, mineral de hierro y chatarra y GNL. "En 2023 hubo tensiones geopolíticas continuas, un bajo crecimiento económico, debido a las tasas de interés más altas, y un comercio mundial fluctuante, lo que tuvo un efecto lógico en la estadística del puerto de Róterdam", explicó Boudewijn Siemons, director ejecutivo de



Empleado con walkie-talkie cerca de un buque porta-contenedores.

la entidad portuaria. El tráfico de graneles secos cayó un 11,8 por ciento y los graneles líquidos un 3,4 por ciento.

En segunda posición del ranking aparecen los puertos de Amberes y Zeebrugge, una alianza sólida. El tráfico en 2023 superó los 271 millones de toneladas, con un retroceso del 5,5 por ciento.

A pesar de la difícil coyuntura, la cuota de mercado del segmento de contenedores, gracias al valor añadido de la fusión, aumentó en comparación con los puertos de la zona Hamburgo-Le Havre. El tráfico de graneles líquidos disminuyó un 2,1 por ciento durante 2023, mientras la carga general convencional, con un movimiento de 10 millones de toneladas, se desplomó un 18,8 por ciento. El tráfico de carga rodada se mantuvo, con un ligero descenso del 2,1 por ciento y la carga seca bajó un 13,9 por ciento.

Completa el podio el puerto alemán de Hamburgo, con un

movimiento de 114,3 millones de toneladas, un 4,7 por ciento menos que un año antes. “La caída se debe principalmente a la difícil situación geopolítica y económica a la que nos enfrentamos todos”, recordó Axel Mattern, directivo del puerto de Hamburgo. El rendimiento de carga a granel, importante para el abastecimiento de la economía y la industria alemana, se mantuvo estable durante el pasado año en 36,2 millones de toneladas (-0,2 por ciento). Con un aumento del 8,4 por ciento, hasta 6,6 millones de toneladas, el negocio de productos agrícolas a granel registró un fuerte crecimiento. En el ámbito de la carga líquida, las empresas elevaron su volumen de producción hasta 10,6 millones de toneladas. Esto equivale a un aumento del 6,6 por ciento en comparación con el año anterior.

El primer español de la lista

PUERTO DE TARRAGONA CRECE A DOBLE DÍGITO EN 2023

(pasa a la página 08)

DÉDALO
PLATFORM

Preparado para los cambios regulatorios.
¿Te ayudamos?

- Gestiones aduaneras (ICS2, G3, G4,...)
- Gestiones de Ventanilla Única Europea
- Automatización de flujos e información
- Conexiones con PCS y Ventanillas
- Dashboard de operaciones por usuario

www.portel.es comercial@portel.es **PORTEL**
LOGISTIC TECHNOLOGIES

(viene de la página 07)

es Algeciras, que se consolida como cuarto puerto de la Unión Europea por tráfico total. En 2023, el puerto logró volver a superar la barrera de los 100 millones de toneladas por octavo año consecutivo en el competitivo escenario del Estrecho de Gibraltar, frente a Tánger Med, y el nuevo régimen comunitario de comercio de emisiones (ETS). En concreto, movió 104,6 millones de toneladas, un 2,3 por ciento menos que en 2022, según avanzó el presidente de la Autoridad Portuaria, Gerardo Landaluce, en una comparecencia telemática ante los medios de comunicación. Landaluce hizo una valoración posi-

ALGECIRAS Y VALENCIA, EN EL 'TOP 10' DE PUERTOS DE LA UE

tiva del ejercicio, “a pesar de un contexto complicado, donde hay que reclamar la incoherencia del ETS”. Es la tercera mejor marca desde 2016, si bien el enclave español aún no ha podido superar el récord de 109,4 millones de toneladas logrado en 2019, “un resultado en la línea del sistema portuario español”. Estas cifras permiten al enclave reivindicar su posición estratégica y sus volúmenes operados por sus terminales como garantía para los armadores mundiales, es decir, su “valor activo” que vuelve a resaltar en tiempos difíciles para el sector como el actual de la crisis del mar Rojo, una situación que está provocando retrasos en la cadena de suministro mundial.

POR ENCIMA DE LOS 100 MILLONES DE TONELADAS

Solo cuatro puertos de la UE, Róterdam, Amberes-Zeebrugge, Hamburgo y Algeciras, superan la barrera de los 100 millones de toneladas. Estos cuatro enclaves concentran más del 40% del tráfico total del 'Top 30'.

RK	PUERTO	PAÍS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
1	Róterdam	Países Bajos	438,8	-6%	-7%	467,4	468,7	436,8
2	Amberes + Zeebrugge	Bélgica	271,3	-6%	-4%	287,1	288,9	277,8
3	Hamburgo	Alemania	114,3	-5%	-16%	119,9	128,7	126,3
4	Algeciras	España	104,8	-2%	-4%	107,3	105,1	107,3
5	Constanza	Rumania	92,5	+22%	+39%	75,6	67,5	60,4
6	Haropa	Francia	81,3	-4%	-10%	85,1	83,6	75,0
7	Gdansk	Polonia	81,0	+19%	+55%	68,2	53,2	48,5
8	Ámsterdam	Países Bajos	s.d.	-	-	78,6	74,3	91,0
9	Valencia	España	77,2	-3%	-5%	79,4	85,3	80,9
10	Marsella	Francia	71,9	-7%	-9%	77,0	75,0	68,9
11	North Sea Port	Bélgica	65,9	-10%	-8%	73,6	68,9	63,5
12	Barcelona	España	64,0	-10%	-6%	70,9	66,4	59,5
13	Bremen/Bremerhaven	Alemania	58,5	-9%	-16%	64,0	68,8	66,5
14	Trieste	Italia	55,6	-3%	-10%	57,6	55,4	54,2
15	Duisburg	Alemania	s.d.	-	-	54,9	58,2	59,0
16	Génova	Italia	47,8	-4%	-9%	49,9	48,8	44,1
17	Sines	Portugal	s.d.	-	-	44,8	46,6	42,2
18	Dunkerque	Francia	44,0	-10%	-17%	49,0	48,6	45,2
19	Gioia Tauro (*)	Italia	41,4	-2%	+42%	42,2	38,6	39,7
20	Cartagena	España	37,6	+3%	+10%	36,6	31,2	33,0
21	Gotemburgo	Suecia	36,3	-12%	-7%	41,2	36,8	37,5
22	Dublín	Irlanda	35,6	-3%	-7%	36,7	34,9	36,9
23	Szczecin	Polonia	35,3	-4%	+9%	36,8	33,2	31,2
24	Bilbao	España	32,9	+0%	-7%	32,9	31,3	29,6
25	Klaipeda	Lituania	32,7	-9%	-29%	36,1	45,6	47,7
26	Tarragona	España	32,7	+10%	-0%	29,7	31,3	26,5
27	Rostock	Francia	30,9	+7%	+20%	29,0	28,7	25,1
28	Huelva	España	30,1	-6%	-11%	32,1	30,7	29,9
29	Livorno	Italia	30,0	-6%	-18%	31,9	34,3	31,8
30	Gdynia	Polonia	29,4	+5%	+23%	27,9	26,7	24,7
TOTAL TOP 30			2.252,0	-3%	-5%	2.323,4	2.295,3	2.200,6

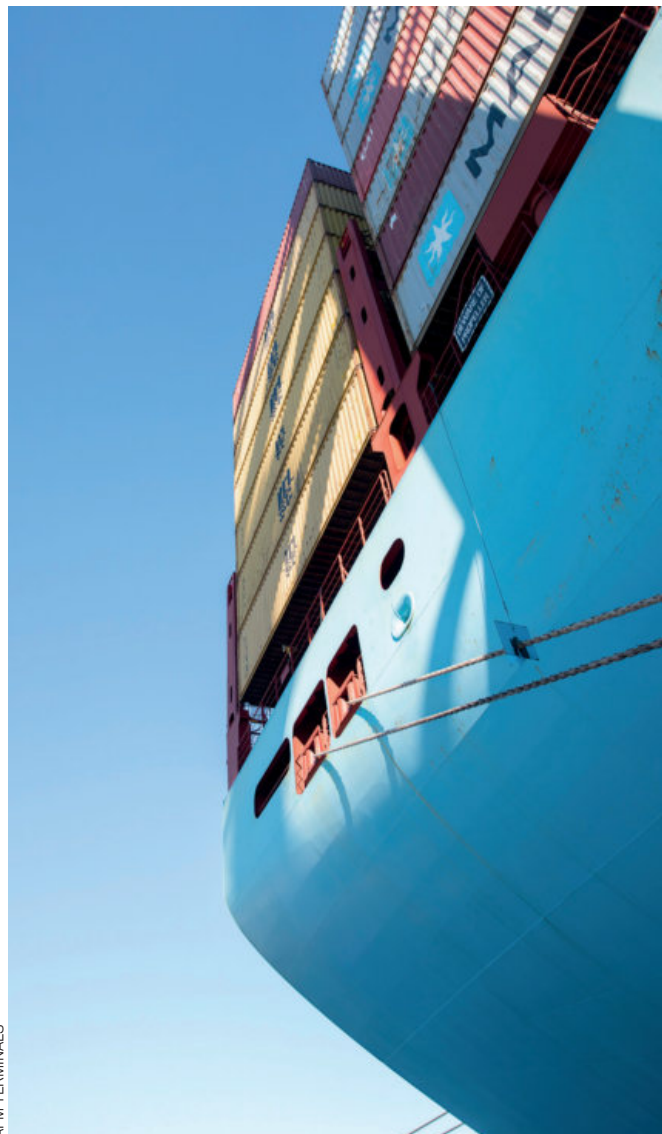
Millones de toneladas. Nota (*): Estimaciones en base al tráfico de los nueve primeros meses de 2023. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

ESPAÑA COLOCA SIETE PUERTOS EN EL 'TOP 30'

A pesar de la difícil coyuntura, que pasó factura a la actividad portuaria, España logra mantener hasta siete enclaves en el 'Top 30' de la UE. Y dos de ellos, Algeciras y Valencia, en el 'selecto club' de los diez primeros. En la lista también destaca Barcelona, a las puertas de entrar en el 'Top 10', pese a caer el tráfico casi un 10 por ciento, con un total de 64 millones de toneladas. Además, en la clasificación de los treinta primeros aparecen los puertos

de Cartagena, Bilbao, Tarragona y Huelva. Al mismo tiempo, España tiene dos puertos entre los cinco que más crecieron con respecto a 2022. Se trata de Tarragona, con un avance del 10 por ciento, y Cartagena, que cerró 2023 con un tráfico de 37,6 millones de toneladas, un 2,7 por ciento más. También Bilbao cerró en positivo, tras calcar prácticamente los mismos registros. El puerto movió 33 millones de toneladas (+0,1 por ciento).

Buque de la naviera Maersk operando en la terminal de APM Terminals en el puerto de Algeciras.



APM TERMINALS

Compromiso

Hacer del transporte marítimo una alternativa eficiente y más sostenible que responda a las nuevas necesidades del entorno empresarial y social

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2023 | CONTENEDORES

MAREJADA EN EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR

EL 'TOP 30' DE PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA REGISTRA UN DESCENSO DEL 4% EN EL TRÁFICO DE TEUS DURANTE EL PASADO AÑO, REFLEJO DE LA DIFÍCIL COYUNTURA ACTUAL

LA TORMENTA NO AMAINA

Los treinta primeros puertos de la UE, una lista en la que figuran hasta cuatro enclaves españoles, Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas, pierden tráfico y se alejan de las cifras prepandemia.

RK	PUERTO	PAÍS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
1	Róterdam	Paises Bajos	13.447	-7%	-12%	14.455	15.300	14.349
2	Amberes + Zeebrugge	Bélgica	12.500	-7%	-12%	13.500	14.226	13.836
3	Hamburgo	Alemania	7.700	-7%	-12%	8.300	8.720	8.523
4	Valencia	España	4.804	-5%	-14%	5.052	5.604	5.428
5	Algeciras	España	4.733	-1%	-1%	4.767	4.799	5.108
6	El Pireo	Grecia	4.580	+5%	-2%	4.352	4.696	5.437
7	Bremen/Bremerhaven	Alemania	4.200	-9%	-16%	4.600	5.019	4.771
8	Duisburg	Alemania	s.d.	-	-	4.000	4.300	4.200
9	Ciogia Tauro	Italia	3.549	+5%	+13%	3.380	3.147	3.193
10	Barcelona	España	3.280	-7%	-7%	3.525	3.531	2.958
11	Marsaxlokk	Malta	s.d.	-	-	2.900	2.990	2.440
12	Haropa	Francia	2.630	-15%	-15%	3.100	3.100	2.445
13	Cénova	Italia	2.400	-5%	-6%	2.533	2.558	2.353
14	Cdansk	Polonia	2.050	-1%	-3%	2.072	2.118	1.924
15	Sines	Portugal	s.d.	-	-	1.663	1.824	1.612
16	Marsella	Francia	s.d.	-	-	1.530	1.500	1.318
17	Las Palmas	España	1.205	+4%	+2%	1.164	1.177	1.033
18	La Spezia	Italia	1.143	-9%	-17%	1.262	1.376	1.174
19	Koper	Eslovenia	1.066	+5%	+7%	1.018	998	945
20	Klaipeda	Lituania	1.050	-0%	+57%	1.052	667	640
21	Gotemburgo	Suecia	914	+3%	+10%	885	828	776
22	Gdynia	Polonia	874	-4%	-11%	914	986	905
23	Trieste	Italia	852	-4%	+13%	888	757	776
24	Dublín	Irlanda	796	-3%	-6%	823	843	758
25	Constanza	Rumania	s.d.	-	-	772	632	644
26	Leixoes	Portugal	702	-2%	-2%	713	718	704
27	Aarhus	Dinamarca	674	-11%	-6%	757	718	623
28	Dunkerque	Francia	670	-10%	+3%	745	652	467
29	Livorno	Italia	669	-11%	-15%	752	791	716
30	Hamina Kotka	Finlandia	617	-2%	+4%	629	594	623
TOTAL 30			87.970	-4%	-5%	92.104	95.168	90.680

Miles de TEUs. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

2023 fue otro 'annus horribilis' para el contenedor. Las tensiones internacionales continuaron. A la guerra en Ucrania se sumó un nuevo conflicto en Oriente Medio, con fuerte impacto en el comercio marítimo, que hizo un roto al tráfico. Los ataques hutíes en Yemen afectaron al paso del mar Rojo, provocando cambios de rutas, sobre todo en la última parte del año.

Los treinta primeros puertos de la Unión Europea, una lista en la que figuran hasta cuatro enclaves españoles, Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas, cerraron el pasado año con un descenso de los volúmenes manejados del 4 por ciento.

Es la proyección realizada por Transporte XXI a partir de las estadísticas facilitadas por las principales entidades portuarias, con ausencias destacadas, caso de Duisburg (Alemania), Marsaxlokk (Malta), Sines (Portugal), Marsella (Francia) y Constanza (Rumanía), sin datos oficiales al cierre de esta edición (ver cuadro adjunto).

Sin cambios en lo más alto

El ranking no presenta novedades en la parte más alta de la tabla.

Al frente de la clasificación europea está Róterdam, que también aparece entre los diez primeros del mundo. El puerto neerlandés gestionó 13,4 millones de TEUs en 2023. Un 7 por ciento menos que un año antes. "El rendimiento de los contenedores ha demostrado ser muy volátil en los últimos años en respuesta a la crisis sanitaria y a los conflictos geopolíticos", explicaron desde la entidad portuaria.

La caída que comenzó en 2022 continuó en 2023. Las principales razones son el menor consumo, la menor producción en Europa

y la interrupción de los volúmenes hacia y desde Rusia fruto de las sanciones de Bruselas, según apuntan desde la entidad portuaria.

Las escalas en el segmento de contenedores aumentaron ligeramente, un 1 por ciento. Sin embargo, la carga de los portaconten-



Vista de las instalaciones del puerto de Algeciras.

nedores disminuyó un 7,8 por ciento.

En el segundo puesto aparecen los puertos fusionados de Amberes y Zeebrugge, que mantienen las distancias. En 2023, el tráfico superó los 12,5 millones de TEUs, lo que supuso un descenso del 7,2 por ciento.

"El débil crecimiento económico global y la menor demanda de productos básicos están pesando sobre la demanda global de transporte de contenedores", destacan desde el organismo portuario.

No obstante, desde la entidad destacan que la cuota de mercado del puerto de Amberes-Zeebrugge en la zona Hamburgo-Le Havre subió 0,6 puntos porcentuales hasta el 30,2 por ciento.

Cierra el 'Top 3' Hamburgo. El puerto alemán movió 7,7 millones de TEUs en 2023, con un descenso del 6,9 por ciento, aunque se produjo una ligera recuperación en la segunda mitad del año. En el primer semestre, la caída

ascendió al 11,7 por ciento. El tráfico con Estados Unidos continuó con el desarrollo positivo de los años anteriores. En total, en 2023 se movieron 653.000 TEUs, convirtiéndose en el segundo socio comercial más importante del puerto de Hamburgo. Esto corres-

ponde a un aumento del 8 por ciento en comparación con 2022. El rendimiento con la India también evolucionó positivamente. Sólo en tráfico directo, el puerto movió el pasado año 191.000 TEUs (+5,6 por ciento). De este modo, la India se convirtió en el octavo socio comercial del puerto alemán. China sigue liderando la lista con 2,2 millones de TEUs manipulados en 2023.

Tras los tres primeros, el 'Top 5' se cierra con los puertos españoles de Valencia, cuarto, y Algeciras, quinto.

En la clasificación sigue brillando con luz propia el puerto de El Pireo, a las puertas de entrar en la lista de los cinco primeros. El puerto griego, el gran hub de tránsito de contenedores en el Mediterráneo de la naviera Cosco Shipping Lines, cerró el pasado año con un tráfico de cerca de 4,6 millones de

TEUs, un 5,3 por ciento más que en el ejercicio anterior.

En el ranking también destaca la evolución del puerto italiano Gioia Tauro. El tráfico mantiene la senda de crecimiento desde la llegada en 2019 de la naviera MSC a la terminal Medcenter. En 2023, el tráfico de contenedores creció un 5 por ciento, hasta alcanzar los 3,5 millones de TEUs.

Dentro de la lista del 'Top 30' también destaca la irrupción del puerto de Klaipeda, el que más ha crecido con respecto al año 2019 (+57 por ciento). El enclave lituano, que en 2023 calcó los registros del ejercicio anterior, cerró 2022 con un avance del 57 por ciento, tras incluirse en las rutas marítimas oceánicas, lo que contribuyó al aumento del movimiento de contenedores, especialmente el transbordo.

CUATRO PUERTOS ESPAÑOLES EN EL 'TOP 20' DE LA UE

ESCASAS ALEGRÍAS

El tráfico de contenedores cayó de forma generalizada en los principales puertos de la UE. Solo cinco enclaves lograron navegar en aguas revueltas, cerrando 2023 en positivo.

LOS QUE MÁS CRECEN 2023 / 2022


RK	PUERTO	2023	%23/22	2022
1	El Pireo	4.580	+5%	4.352
2	Gioia Tauro	3.549	+5%	3.380
3	Koper	1.066	+5%	1.018
4	Las Palmas	1.205	+4%	1.164
5	Gotemburgo	914	+3%	885

LOS QUE MÁS CRECEN 2023 / 2019

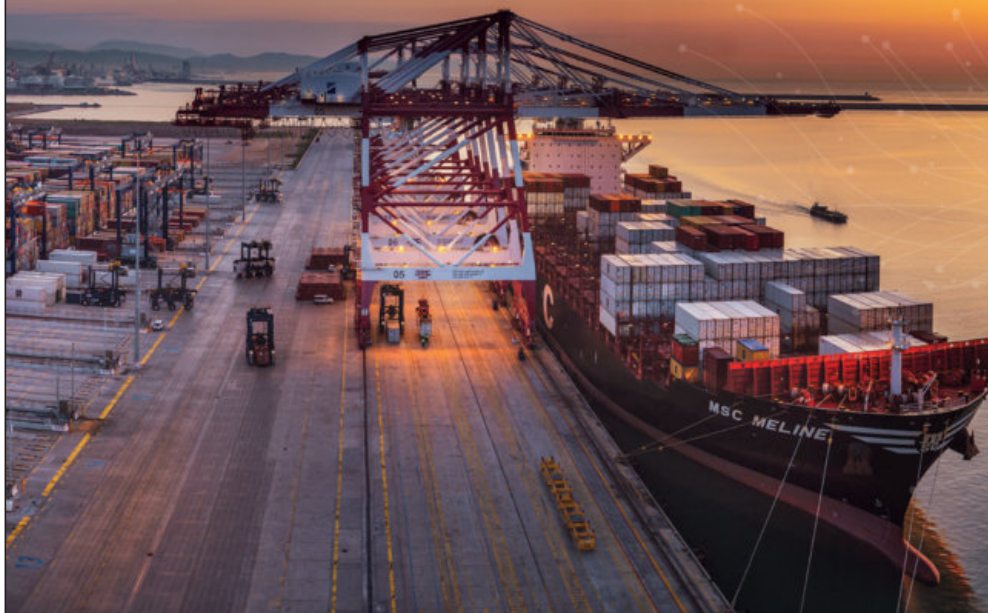
RK	PUERTO	2023	%23/19	2019
1	Klaipeda	1.050	+57%	703
2	Gioia Tauro	3.549	+13%	2.523
3	Trieste	852	+13%	790
4	Gotemburgo	914	+10%	772
5	Koper	1.066	+7%	959

Miles de TEUs.
Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.





ALWAYS INNOVATING



- ADT CONTROL
- 5G TECH
- BARCODE SEAL
- AUTOMATION OF GROUNDING
- BIOMETRIC ACCESS CONTROL
- BUSINESS INTELLIGENCE
- CRM MS
- CCTV WITH 150 CAMERAS
- CYBERSECURITY
- DIGITAL SIGNATURE
- SRM SYNERTRADE
- WIFI
- DRONES TECH
- E-BILLING
- EDI TRAIN
- E-GATES (AIB)
- IT SERVICE MANAGEMENT PLATFORM WITH iHME
- ENTERPRISE ASSET MANAGEMENT (EAM)
- E-SEAL
- FACE RECOGNITION TO ACCESS ISPS AREA
- HCI SERVERS
- HANDHELD HONEYWELL
- STOCK APP MANAGEMENT
- HYDROGEN
- ILLUMINATION LED TECH
- IT SERVICE MANAGEMENT PLATFORM WITH iHME
- LOW CODE APPLICATION FOR DIGITALIZATION
- HAC/PHISH/LEARNING ENDPOINT PROTECTION
- HYPERMALL
- OCR TRAIN
- NGEN UPDATE
- OHS
- OPERATION CONTROL CENTER
- OTS VMT
- SYNERGY
- PAPERLESS
- PLAN PREDICT
- REEFER TECH
- RENEWABLE ENERGY
- RFID DETECTION
- SAFETY VIX 9G
- SC NIGHTMODE
- SCORPIO
- SICAD
- SOLAR ENERGY
- UBI
- VGM CONTROL

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2023 | CONTENEDORES

VALENCIA Y ALGECIRAS, SIGUEN EN EL 'TOP 5'

ESPAÑA MANTIENE DOS PUERTOS EN EL 'SELECTO CLUB' DE LOS CINCO PRIMEROS EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES, CON DOS MÁS, BARCELONA Y LAS PALMAS, EN EL 'TOP 20'



España sigue en buena forma en el competitivo negocio del contenedor. Valencia y Algeciras repiten, un año más, en el 'Top 5' de la Unión Europea. Así queda reflejado en el informe que elabora Transporte XXI todos los años a partir de los datos de tráfico hechos públicos por las principales entidades portuarias europeas, algunas sin cifras oficiales al cierre de esta edición. La clasificación de los veinte primeros puertos incluye, además, dos españoles más: Barcelona, en el 'selecto club' de los diez primeros, y Las Palmas, en el puesto decimoséptimo (ver cuadro en las páginas anteriores).

El primer puerto español del ranking es Valencia, que ocupa el cuarto puesto,

VALENCIA, PRIMER PUERTO EUROPEO DEL MEDITERRÁNEO

solo por detrás de los tres gigantes del norte de Europa: Róterdam, Amberes-Zeebrugge y Hamburgo.

La Autoridad Portuaria de Valencia, que preside Mar Chao, cerró 2023 con un tráfico de 4,8 millones de TEUs, lo que supuso un descenso del 5 por ciento, como consecuencia de la "contracción del comercio internacional y el descenso generalizado de carga en los puertos", explican desde el organismo portuario.

Las expectativas a corto plazo son "optimistas", tras detectarse un cambio de tendencia en el tráfico de contenedores. La evolución en positivo arrancó en octubre del pasado año, manteniéndose en la parte final de 2023, impulsada por el tránsito. Así, en diciembre

se experimentó un crecimiento en el número de contenedores del 13,1 por ciento, respecto al mismo mes de 2022, en noviembre fue del 18,7 por ciento y en octubre del 4,4 por ciento. Y este tráfico también arrancó con buen pie en 2024, con un avance del 11 por ciento en enero, aumentando los tráficos tanto de los llenos (+9,2 por ciento), como de los vacíos (+16,9 por ciento). La gestión de TEUs de tránsito creció un 24,6 por ciento en enero, según datos de la Autoridad Portuaria.

El segundo español de la lista es Algeciras, que ocupa el quinto puesto. Las dos terminales de contenedores, que gestionan APM Terminals y TTI Algeciras, movieron 4,7 millones de TEUs, lo que supuso un ligero descenso del 0,7 por ciento, afectado por la disminución de los flujos de tránsito internacional y por

Valencia consolida su cuarta plaza del ranking de la UE en el tráfico de contenedores.



LA CAÍDA DEL TRÁFICO DEL 'TOP 5' DE PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA

la ralentización en la llegada de buques durante las dos últimas semanas de diciembre. Un buen resultado, en comparación con las fuertes caídas de tráfico registradas en los principales puertos europeos.

Dentro del negocio del contenedor, el presidente de la entidad portuaria de Algeciras, Gerardo Landaluce, valoró como "un dato muy importante", el crecimiento del 10,5 por ciento de los flujos de importación, con un movimiento de 245.556 TEUs, del total de 776.976 TEUs manipulados en operaciones de comercio exterior. En 2023, la importación destacó gracias a la evolución de los flujos en contenedores reefer, con 68.000 TEUs (+18 por ciento), procedentes de envíos de Costa Rica, Perú y Egipto, principalmente. Por su parte, los tráficos de exportación cayeron un 16 por ciento, con un movi-

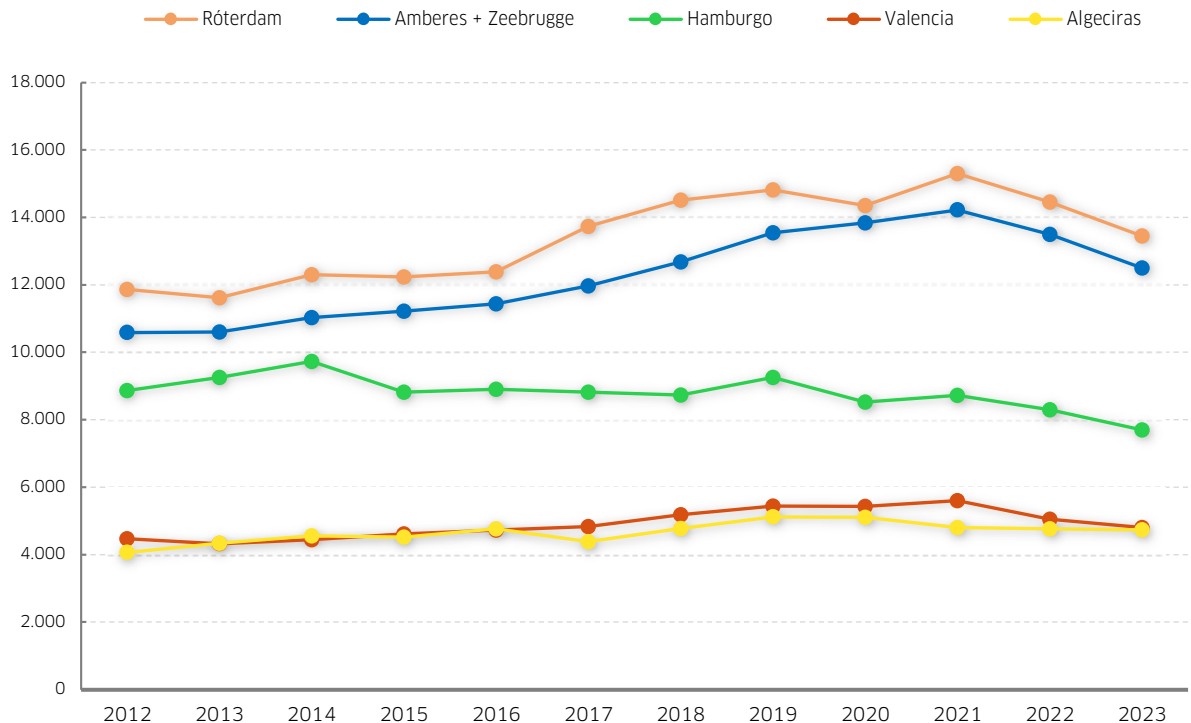
miento de 191.544 TEUs.

En el sistema portuario español destaca, igualmente, Barcelona, que cierra el 'Top 10' de la UE, pese a la caída del 7 por ciento en el tráfico de contenedores en 2023, con un movimiento de 3,3 millones de TEUs. Un retroceso debido, sobre todo, a la caída del transbordo (-20 por ciento). Se trata de un tipo de tráfico "más volátil en la medida que más lejos estés (el puerto) del Estrecho de Gibraltar", señaló José Alberto Carbonell, director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

En el 'Top 20' también aparece la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que aumentó el tráfico de contenedores un 4 por ciento en 2023, hasta superar los 1,2 millones de TEUs. Los contenedores en tránsito suponen más de la mitad del movimiento, con 630.421 TEUs. Un 9,4 por ciento más que un año antes. Un aumento vinculado a la crisis del mar Rojo.

LOS TRES GIGANTES DEL NORTE DE EUROPA ACUSAN EL GOLPE

Los tres primeros puertos de la UE en el negocio del contenedor, Róterdam, Amberes-Zeebrugge y Hamburgo, registraron caídas del 7% en sus tráficos; un descenso más acusado que en los dos siguientes de la clasificación, Valencia (-5%) y Algeciras (-1%). Los dos españoles recortan ligeramente las distancias.



Miles de TEUs. Fuente: Autoridades Portuarias y Puertos del Estado. Elaboración: Transporte XXI.

¡AQUÍ, COMPARTIMOS COCHE!

En Montoir de Bretagne, remolques, bultos pesados y vehículos se transportan en el mismo barco durante todo el trayecto. Al fomentar el tráfico marítimo en estos buques de carga rodada, ofrecemos a las empresas del Gran Oeste francés una forma de optimizar su logística, incluida la reducción de la huella de carbono.



NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

COMPROMETIDOS CON LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y ENERGÉTICA

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | EVOLUCIÓN GENERAL

LA RECUPERACIÓN NO LLEGA

EL TRÁFICO PORTUARIO CAE UN 3,3% EN 2023 Y SE VUELVE A ALEJAR DE LOS NIVELES PREPANDEMIA (-3,8%)

Los puertos españoles tendrán que esperar para pulverizar el récord de tráfico de 2019, previo a la crisis sanitaria mundial, pese a que en 2022 la histórica marca se había puesto a tiro.

La desaceleración del comercio marítimo durante el pasado año, fruto de las tensiones geopolíticas, como la invasión de Rusia a Ucrania, a la que se sumó la guerra entre Israel y Hamás, impactó en la estadística.

Las 28 autoridades portuarias, que integran 46 puertos de interés general, movieron 543,3 millones de toneladas en 2023, lo que supone un retroceso del 3,3 por ciento con respecto al año anterior, según los datos provisionales manejados por el organismo público Puertos del Estado. Es decir, casi 21,2 millones de toneladas menos que en 2019 (-3,8 por ciento). Un paso atrás en la recuperación, tras dos años consecutivos de crecimiento.

Según su forma de presentación, sin incluir tráfico interior, pesca y avituallamiento, la caída también se sitúa en el 3,3 por ciento frente al pasado ejercicio, con 528,2 millones de toneladas manipuladas.

Por envases, todos cerraron en negativo.

La carga general, el grupo más numeroso con 262,7 millones de toneladas, casi la mitad del tráfico, experimentó un descenso del 2,9 por ciento. Un

mal comportamiento lastrado por la carga en contenedor, con un peso del 68 por ciento dentro de este apartado, que se desplomó un 4,7 por ciento. Por el contrario, la mercancía convencional aumentó un 1,2 por ciento, gracias, en gran parte, al tráfico de vehículos, con un avance del 19,6 por ciento, hasta los 3,8 millones de unidades.

Fuerte caída de los graneles

La mayor caída del tráfico portuario se centró en los graneles, tanto líquidos como sólidos.

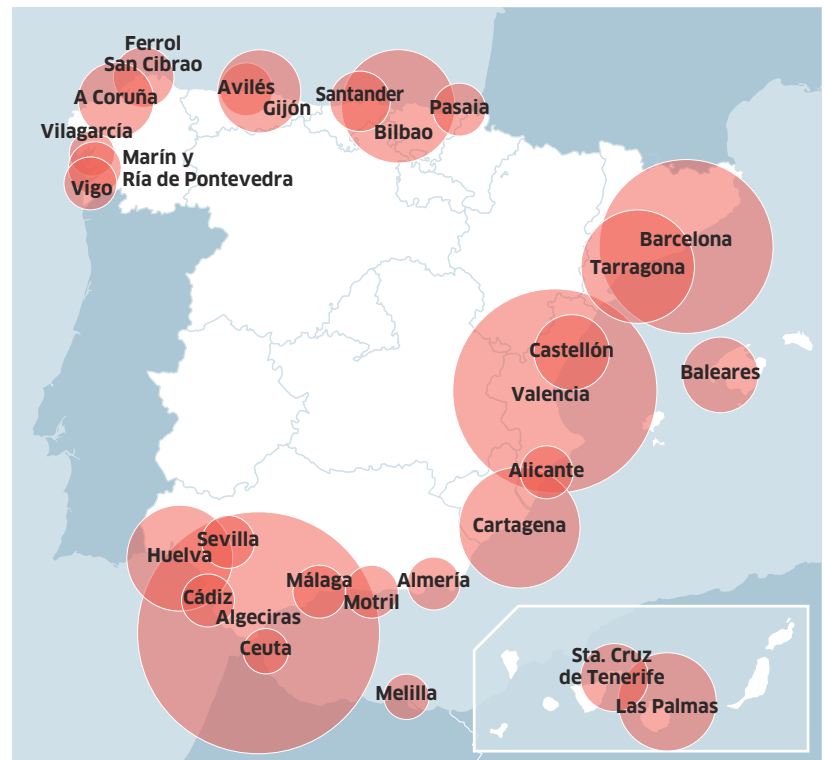
En el caso de los graneles sólidos, los puertos movieron 90,4 millones de toneladas, un 3,7 por ciento menos que en 2022. El fuerte avance en alguna mercancía, como los cereales (+33 por ciento), fue insuficiente para mitigar la pérdida de 3,5 millones de toneladas.

Los graneles líquidos también cayeron un 3,7 por ciento, hasta los 175 millones de toneladas. En este envase destaca el retroceso del gas natural, con un tráfico de 19,7 millones de toneladas (-11,9 por ciento), 2,6 millones de toneladas menos que un año antes.

Por último, el tráfico ro-ro creció el 1,3 por ciento, hasta los 71,8 millones de toneladas. El mismo porcentaje que en UTIs, con un movimiento de casi 3 millones de remolques y camiones.

EL PASO DE LOS TRES GIGANTES

Los tres primeros puertos del sistema portuario español, Algeciras, Valencia y Barcelona, localizados en la fachada mediterránea, concentran el 45% del tráfico total, con un movimiento de 236,5 millones de toneladas durante el pasado año.



Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Grupo Ibaizabal

Servicio Marítimo Integral

- Remolques Costeros y Trasatlánticos.
- Salvamentos.
- Asistencia Portuaria.
- Gestión Terminales Marítimas y Offshore.
- Antipolución.
- Suministro de Combustible a Buques.
- Transporte de Productos Petrolíferos.
- Gestión Naviera Integral.

www.grupoibaizabal.com

Ibaizabal Management Services, S.L. • Muelle Tomás Olabarri nº 4 – 5º Getxo (Vizcaya) • Telf.: 94 464 51 33 • Fax: 94 464 55 65 • Email: ibaizabal@ibaizabal.org



LA MERCANCÍA GENERAL MANDA

Este envase representa la mitad del tráfico portuario, con un movimiento de cerca de 263 millones de toneladas.

				2023		
	2023	%23/22	%23/19	M.GENERAL	GR. LÍQUIDOS	GR. SÓLIDOS
Bahía de Algeciras	97.198	-3%	-7%	72%	27%	0%
Valencia	76.801	-3%	-5%	90%	7%	3%
Barcelona	62.453	-10%	-5%	72%	21%	8%
Cartagena	37.330	+3%	+9%	3%	74%	23%
Bilbao	32.803	+0%	-7%	25%	63%	12%
Tarragona	32.474	+11%	-1%	5%	63%	31%
Huelva	29.775	-7%	-11%	5%	76%	19%
Las Palmas	25.542	-1%	+6%	71%	27%	1%
Gijón	18.957	-1%	+9%	8%	7%	85%
Baleares	16.067	+4%	-3%	88%	9%	2%
Castellón	15.711	-25%	-24%	7%	52%	41%
A Coruña	13.884	-6%	+3%	4%	58%	37%
S.C. Tenerife	12.885	+11%	+4%	64%	33%	3%
Ferrol - San Cibrao	8.437	-28%	-24%	12%	43%	45%
Santander	6.989	+9%	+7%	42%	3%	55%
Bahía de Cádiz	5.620	+1%	+29%	38%	22%	40%
Almería	5.193	-6%	-7%	24%	1%	75%
Vigo	4.655	+2%	+12%	92%	1%	7%
Avilés	4.523	+2%	-11%	25%	15%	61%
Sevilla	3.915	+3%	-10%	39%	11%	50%
Pasaia	3.448	+6%	+8%	69%	0%	31%
Alicante	3.183	-1%	+10%	41%	1%	58%
Motril	2.518	+18%	-8%	22%	51%	28%
Málaga	2.459	-43%	-29%	39%	6%	55%
Marín - Pontevedra	2.091	+1%	-14%	51%	0%	49%
Vilagarcía	1.545	+4%	+17%	44%	19%	37%
Ceuta	1.221	-3%	-29%	44%	55%	1%
Melilla	528	-8%	-39%	86%	12%	2%
TOTAL	528.204	-3%	-4%	50%	33%	17%

Miles de toneladas. 2023, provisional. No se incluye avituallamiento, pesca y tráfico interior. Fuente: Puertos del Estado.

ETS, LA 'ESPADA DE DAMOCLES'

Las previsiones de tráfico de cara a 2024, en un escenario de gran incertidumbre y volatilidad, no son optimistas. El transporte marítimo, y, por tanto, el sistema portuario español, seguirá acusando las tensiones geopolíticas y la emergencia climática. Los focos están puestos en la crisis del Mar Rojo y la inclusión del modo marítimo en el régimen ETS para reducir las emisiones. En el primer caso, el conflicto en Oriente Medio está llevando a las navieras a reajustar sus rutas y servicios a través del Cabo de Buena Esperanza para evitar el canal de Suez, ruta habitual en los flujos entre Asia y Europa. En cuanto a la normativa medioambiental, la patronal de la estiba Anesco alerta de las "posibles fugas de transbordo" hacia otros puertos fuera de la Unión Europea para eludir la aplicación de esta medida. Una circunstancia que no solo afectará a España, sino al conjunto de los puertos europeos.

LOS PUERTOS ESPAÑOLES SE QUEDAN A CASI 21,2 MILLONES DE TONELADAS DEL TECHO ALCANZADO EN 2019

Agencia Marítima / Aduana, Logística y Transporte / Yachting / Terminales Marítimas (Termavi y Dart Reefer Terminal)



grupodavila.es

"Tu socio de confianza desde 1917"





















TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2023

	2023	2022	2021	2020	2019	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
BAHÍA DE ALGECIRAS												
Carga Total (miles Tn)	97.198	99.719	99.378	103.596	104.882	91.950	65.435	69.462	44.016	24.538	21.813	8.118
Mercancía General	70.256	71.056	70.587	74.731	73.331	62.475	40.321	47.193	22.984	6.932	2.980	257
Graneles Líquidos	26.494	27.287	28.126	28.312	30.577	27.344	23.638	19.589	18.205	16.061	18.704	7.858
Graneles Sólidos	448	1.376	664	553	974	2.131	1.476	2.680	2.828	1.545	129	3
Tráfico Total * (miles Tn)	104.786	107.251	105.076	107.323	109.415	98.224	70.276	74.697	47.560	26.347	22.954	8.274
Contenedores (TEUs)	4.733.385	4.767.282	4.799.497	5.107.873	5.125.385	4.515.768	2.806.884	3.420.533	2.009.122	552.555	240.488	-
VALENCIA												
Carga Total (miles Tn)	76.801	78.963	84.851	80.545	80.728	69.601	63.741	53.255	25.218	11.976	7.821	4.025
Mercancía General	69.039	70.889	78.824	76.012	75.418	63.102	55.979	40.389	18.839	6.527	2.834	1.165
Graneles Líquidos	5.296	5.819	3.868	2.673	3.120	3.814	5.171	5.543	1.741	2.113	2.074	1.419
Graneles Sólidos	2.466	2.255	2.159	1.859	2.190	2.685	2.591	7.323	4.638	3.336	2.913	1.441
Tráfico Total * (miles Tn)	77.233	79.366	85.270	80.882	81.064	70.084	64.029	53.594	25.394	12.172	8.004	4.103
Contenedores (TEUs)	4.803.995	5.052.272	5.604.478	5.428.307	5.439.827	4.615.196	4.206.937	3.042.665	1.308.010	387.162	117.916	-
BARCELONA												
Carga Total (miles Tn)	62.453	69.088	64.973	58.471	65.958	45.921	42.758	50.046	29.805	18.030	16.364	9.811
Mercancía General	44.743	49.018	48.169	41.596	45.754	29.440	27.647	35.185	17.585	6.444	4.312	2.920
Graneles Líquidos	12.915	15.530	12.345	12.862	16.132	12.055	11.575	10.991	8.966	7.438	6.135	3.224
Graneles Sólidos	4.795	4.540	4.460	4.013	4.071	4.426	3.535	3.870	3.254	4.148	5.918	3.667
Tráfico Total * (miles Tn)	64.018	70.914	66.411	59.497	67.693	47.050	43.679	51.389	30.160	18.421	16.839	10.087
Contenedores (TEUs)	3.280.048	3.525.010	3.531.324	2.958.040	3.324.651	1.965.241	1.931.033	2.610.100	1.387.570	447.920	186.470	-
CARTAGENA												
Carga Total (miles Tn)	37.330	36.384	31.036	32.708	34.099	32.579	19.173	23.940	17.232	13.684	13.461	15.705
Mercancía General	987	1.005	967	1.078	1.255	1.284	937	1.036	481	1.150	406	319
Graneles Líquidos	27.653	28.011	24.047	25.161	26.008	25.741	15.122	17.532	13.751	11.245	11.673	14.941
Graneles Sólidos	8.690	7.368	6.021	6.469	6.836	5.554	3.114	5.371	3.000	1.289	1.382	446
Tráfico Total * (miles Tn)	37.593	36.588	31.213	32.895	34.282	32.670	19.230	24.047	17.349	13.794	13.767	16.039
Contenedores (TEUs)	50.147	52.523	50.579	57.072	67.606	91.726	64.489	47.036	39.501	21.446	8.912	-
BILBAO												
Carga Total (miles Tn)	32.803	32.766	31.183	29.544	35.446	32.400	33.662	38.423	27.519	25.205	21.812	9.565
Mercancía General	8.240	8.561	8.767	7.719	9.944	9.672	9.446	9.908	8.302	4.376	3.604	3.317
Graneles Líquidos	20.644	20.453	17.765	18.157	20.822	18.200	19.763	22.682	14.764	14.413	13.124	2.225
Graneles Sólidos	3.919	3.753	4.651	3.668	4.681	4.528	4.452	5.832	4.453	6.416	5.084	4.024
Tráfico Total * (miles Tn)	32.933	32.890	31.299	29.645	35.561	32.875	34.666	40.014	28.639	30.066	24.234	11.026
Contenedores (TEUs)	492.336	496.624	538.917	485.777	628.426	627.302	531.457	554.558	434.362	189.005	89.999	-





PRÁCTICOS de PUERTO

SERVICIO DE PRACTICAJE

Un referente a nivel social e institucional de un Servicio de Seguridad y Calidad, prestado por profesionales altamente cualificados que tienen por objetivo optimizar la explotación portuaria en un entorno de seguridad marítima y de protección del medio ambiente marino.

COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE PRÁCTICOS DE PUERTOS
FEDERACIÓN DE PRÁCTICOS DE PUERTO DE ESPAÑA

C/ Argensola 2, 1ª Izda - 28004 Madrid (España) - Telfs.: +34 91 521 8710 / +34 91 521 8483 - Fax: +34 521 7099 - colegio@practicosdepuerto.es / federacion@practicosdepuerto.es

www.practicosdepuerto.es

SECUENCIA:
Un servicio de
practicaje en
Cádiz

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2023

	2023	2022	2021	2020	2019	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
TARRAGONA												
Carga Total (miles Tn)	32.474	29.386	31.168	26.341	32.708	32.935	32.600	35.920	27.357	24.244	19.458	4.391
Mercancía General	1.745	2.386	2.283	1.541	1.779	2.237	3.655	1.699	932	616	859	581
Graneles Líquidos	20.568	17.668	21.141	18.320	21.211	22.306	19.494	20.595	17.190	17.067	14.076	2.192
Graneles Sólidos	10.161	9.332	7.744	6.481	9.719	8.391	9.452	13.626	9.235	6.561	4.523	1.618
Tráfico Total * (miles Tn)	32.680	29.695	31.276	26.509	32.802	33.035	32.773	36.140	27.573	24.826	19.832	4.447
Contenedores (TEUs)	34.132	83.333	54.759	43.788	47.985	89.862	255.407	47.136	44.855	18.327	5.021	-
HUELVA												
Carga Total (miles Tn)	29.775	31.878	30.402	29.673	33.577	27.216	22.121	21.783	17.806	10.009	9.885	8.595
Mercancía General	1.492	1.295	1.190	1.300	1.145	480	283	716	934	379	391	168
Graneles Líquidos	22.582	24.871	24.182	23.486	26.676	21.599	16.505	13.463	11.665	6.263	5.245	5.464
Graneles Sólidos	5.701	5.712	5.030	4.887	5.756	5.137	5.333	7.604	5.207	3.366	4.250	2.964
Tráfico Total * (miles Tn)	30.075	32.144	30.686	29.919	33.814	27.375	22.431	21.898	17.871	10.138	10.078	8.867
Contenedores (TEUs)	87.883	81.344	80.589	83.802	73.978	7.834	0	0	0	2	751	-
LAS PALMAS												
Carga Total (miles Tn)	25.542	25.748	25.929	23.437	24.169	20.981	20.444	24.507	14.300	7.507	4.121	4.715
Mercancía General	18.258	17.576	17.249	15.223	15.646	14.112	15.175	18.217	8.737	4.021	2.330	1.493
Graneles Líquidos	6.905	7.809	8.257	7.818	8.070	6.386	4.520	4.674	4.129	2.779	1.415	3.036
Graneles Sólidos	380	363	424	397	453	484	750	1.616	1.434	707	377	186
Tráfico Total * (miles Tn)	27.870	28.288	28.209	25.768	26.690	23.580	22.615	26.695	16.206	9.715	5.993	8.501
Contenedores (TEUs)	1.205.296	1.164.111	1.176.501	1.033.486	1.006.853	901.101	1.113.262	1.317.320	621.104	216.724	64.224	-
GIJÓN												
Carga Total (miles Tn)	18.957	19.066	16.619	16.103	17.371	21.179	15.590	20.531	19.485	11.570	12.388	6.145
Mercancía General	1.548	1.283	1.653	1.846	1.887	1.359	958	756	616	247	758	591
Graneles Líquidos	1.298	844	756	641	895	915	1.237	1.470	1.451	1.244	1.966	780
Graneles Sólidos	16.112	16.939	14.210	13.616	14.589	18.905	13.394	18.305	17.418	10.079	9.664	4.775
Tráfico Total * (miles Tn)	18.976	19.100	16.668	16.131	17.392	21.278	15.719	20.782	19.807	11.801	12.558	6.291
Contenedores (TEUs)	64.483	46.672	57.559	84.735	75.857	61.922	35.570	13.849	19.204	6.507	491	-
BALEARES												
Carga Total (miles Tn)	16.067	15.433	13.727	12.327	16.524	13.318	11.576	14.416	10.230	6.122	2.664	1.745
Mercancía General	14.191	13.503	12.256	10.823	13.757	10.577	7.953	9.894	6.726	3.784	1.616	789
Graneles Líquidos	1.483	1.548	1.115	979	1.544	1.525	1.763	2.207	1.622	1.099	846	521
Graneles Sólidos	393	382	357	525	1.224	1.216	1.860	2.315	1.882	1.239	202	436
Tráfico Total * (miles Tn)	16.218	15.521	13.773	12.367	16.812	13.526	11.722	14.662	10.574	6.389	3.094	2.029
Contenedores (TEUs)	91.310	97.232	106.942	91.883	120.400	89.640	78.425	194.271	282.451	171.486	93.965	-




www.transbern.eu

662 650 547

transbern@transbern.eu





TRANSPORTE DE MERCANCIA EN CONTENEDORES DRY, HC, REEFER, 3 EJES, ADR, ESPECIALES, RESIDUOS, SIDELIFTER

OFICINAS EN LOS PUERTOS DE BARCELONA Y VALENCIA

Passeig de l'Agrícola s/n, Ed. TIR, 3ª planta
08039 - Barcelona

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA
AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2023

	2023	2022	2021	2020	2019	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
CASTELLÓN												
Carga Total (miles Tn)	15.711	20.907	21.202	18.507	20.697	16.445	12.447	13.087	9.845	7.845	5.443	5.877
Mercancía General	1.083	1.487	1.904	1.978	2.998	3.154	1.838	1.829	612	477	663	233
Graneles Líquidos	8.150	10.264	9.913	9.802	10.602	8.654	7.667	7.354	7.670	6.933	4.579	5.325
Graneles Sólidos	6.478	9.156	9.385	6.727	7.097	4.637	2.941	3.903	1.563	435	202	319
Tráfico Total * (miles Tn)	15.742	20.942	21.237	18.542	20.721	16.474	12.484	13.148	9.889	7.895	5.509	5.990
Contenedores (TEUs)	71.782	103.254	129.877	130.972	202.828	214.663	103.956	101.929	19.783	3.835	12.648	-
A CORUÑA												
Carga Total (miles Tn)	13.884	14.817	11.783	10.505	13.451	13.764	11.876	13.877	11.655	11.380	8.715	6.722
Mercancía General	622	897	853	840	1.006	938	1.099	1.375	296	181	910	85
Graneles Líquidos	8.078	8.528	7.997	7.116	8.970	7.914	7.586	8.361	7.632	9.078	6.551	5.972
Graneles Sólidos	5.183	5.392	2.934	2.548	3.475	4.912	3.192	4.141	3.727	2.121	1.254	664
Tráfico Total * (miles Tn)	13.987	14.919	11.878	10.599	13.697	14.153	12.265	14.347	12.614	12.590	9.298	7.184
Contenedores (TEUs)	14	10	3	3	6	152	5.623	8.476	2	193	1.177	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE												
Carga Total (miles Tn)	12.885	11.651	10.681	10.447	12.441	12.041	14.823	18.751	15.881	12.026	12.903	14.344
Mercancía General	8.285	7.552	7.196	6.671	7.208	5.902	5.781	7.449	5.851	3.411	1.779	1.354
Graneles Líquidos	4.223	3.690	3.035	3.397	4.811	5.733	8.223	9.586	8.529	7.650	10.590	12.863
Graneles Sólidos	376	409	449	378	422	407	819	1.716	1.502	965	535	127
Tráfico Total * (miles Tn)	13.524	12.269	11.130	10.950	13.094	12.618	15.968	19.874	16.974	13.198	14.580	15.965
Contenedores (TEUs)	496.666	479.698	435.909	376.762	410.968	345.457	357.472	486.697	393.371	150.306	80.426	-
FERROL - SAN CIBRAO												
Carga Total (miles Tn)	8.437	11.796	9.943	10.021	11.170	12.760	10.681	11.039	8.456	1.243	806	609
Mercancía General	994	978	777	713	763	725	629	834	588	223	224	205
Graneles Líquidos	3.642	3.962	3.172	2.936	2.312	2.194	2.617	1.478	823	46	130	73
Graneles Sólidos	3.801	6.856	5.994	6.371	8.095	9.840	7.435	8.727	7.045	974	451	330
Tráfico Total * (miles Tn)	8.451	11.811	9.964	10.035	11.183	12.777	10.709	11.060	8.499	1.278	864	766
Contenedores (TEUs)	25.395	37.101	16.844	12.473	8.278	958	440	8.244	63	0	0	-
SANTANDER												
Carga Total (miles Tn)	6.989	6.415	6.737	5.838	6.557	5.560	4.947	6.187	5.262	4.082	4.300	3.163
Mercancía General	2.945	2.762	2.991	2.598	2.587	1.770	1.657	1.387	1.240	773	755	711
Graneles Líquidos	212	242	208	214	324	271	411	424	379	690	1.631	1.342
Graneles Sólidos	3.833	3.410	3.538	3.026	3.647	3.519	2.880	4.375	3.643	2.619	1.915	1.110
Tráfico Total * (miles Tn)	7.043	6.456	6.768	5.867	6.586	5.641	5.014	6.261	5.349	4.141	4.410	3.340
Contenedores (TEUs)	57.371	29.557	37.758	26.149	14.316	1.165	1.520	330	3.358	380	2.665	-



AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2023

	2023	2022	2021	2020	2019	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
BAHÍA DE CÁDIZ												
Carga Total (miles Tn)	5.620	5.553	4.827	4.361	4.342	3.248	3.834	7.143	4.490	2.820	1.052	2.233
Mercancía General	2.138	2.203	2.438	1.646	1.151	1.328	2.042	2.659	2.499	1.783	743	474
Graneles Líquidos	1.255	1.472	1.081	1.271	1.332	296	105	78	217	250	101	0
Graneles Sólidos	2.227	1.878	1.308	1.444	1.859	1.624	1.687	4.406	1.775	786	208	1.758
Tráfico Total * (miles Tn)	5.748	5.717	4.943	4.449	4.443	3.411	4.006	7.254	4.653	3.145	1.285	2.423
Contenedores (TEUs)	199.868	217.497	214.868	108.914	57.839	67.312	109.187	143.662	76.361	79.095	44.631	-
ALMERÍA **												
Carga Total (miles Tn)	5.193	5.501	5.780	4.782	5.558	6.391	3.774	6.733	8.875	6.721	4.530	1.451
Mercancía General	1.257	1.483	1.451	1.214	1.089	605	557	660	547	305	142	92
Graneles Líquidos	33	104	141	107	57	23	4	8	991	232	418	359
Graneles Sólidos	3.903	3.914	4.189	3.461	4.412	5.763	3.213	6.065	7.337	6.183	3.970	1.000
Tráfico Total * (miles Tn)	5.290	5.584	5.829	4.827	5.640	6.465	3.863	6.887	8.964	6.803	4.590	1.500
Contenedores (TEUs)	16.774	22.068	25.270	23.924	23.476	6.102	2.763	65	255	828	0	-
VIGO												
Carga Total (miles Tn)	4.655	4.552	4.643	4.337	4.165	4.027	3.977	5.030	3.511	2.695	1.866	1.783
Mercancía General	4.302	4.216	4.254	3.978	3.820	3.680	3.423	4.316	2.962	1.382	658	260
Graneles Líquidos	36	32	52	58	47	60	95	82	45	888	789	523
Graneles Sólidos	317	304	337	301	298	288	459	632	504	424	418	1.000
Tráfico Total * (miles Tn)	4.747	4.715	4.809	4.496	4.387	4.293	4.352	5.526	3.877	3.225	2.545	2.428
Contenedores (TEUs)	226.486	226.121	239.302	228.728	216.500	223.699	213.123	244.065	145.460	67.348	19.299	-
AVILÉS												
Carga Total (miles Tn)	4.523	4.444	4.620	4.051	5.088	5.109	4.541	5.547	4.074	3.749	5.061	5.845
Mercancía General	1.120	997	1.138	856	1.572	1.218	1.170	1.486	1.095	1.846	1.419	1.960
Graneles Líquidos	657	651	602	675	718	631	623	609	650	554	355	81
Graneles Sólidos	2.746	2.795	2.880	2.519	2.797	3.260	2.747	3.451	2.329	1.349	3.286	3.804
Tráfico Total * (miles Tn)	4.579	4.513	4.705	4.122	5.146	5.174	4.590	5.606	4.138	3.823	5.142	5.976
Contenedores (TEUs)	0	0	22	0	4	0	0	8.590	12	0	0	-
SEVILLA												
Carga Total (miles Tn)	3.915	3.784	4.179	4.202	4.356	4.657	4.366	4.718	4.480	3.036	3.329	2.495
Mercancía General	1.524	1.594	1.659	1.638	1.769	2.309	1.999	2.049	1.522	737	881	607
Graneles Líquidos	440	421	360	347	293	274	233	325	262	176	1.034	1.190
Graneles Sólidos	1.951	1.770	2.160	2.217	2.294	2.074	2.133	2.344	2.695	2.123	1.414	697
Tráfico Total * (miles Tn)	3.946	3.817	4.205	4.229	4.394	4.689	4.366	4.765	4.492	3.070	3.414	2.582
Contenedores (TEUs)	143.358	141.231	135.742	126.163	136.627	161.671	152.612	135.040	91.095	30.811	22.505	-



TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2023

	2023	2022	2021	2020	2019	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
PASAJIA												
Carga Total (miles Tn)	3.448	3.268	3.494	2.993	3.198	3.739	3.840	5.024	4.605	3.737	4.945	3.236
Mercancía General	2.384	2.364	2.390	1.984	2.167	2.044	2.183	2.246	1.630	2.329	2.537	1.014
Graneles Líquidos	0	0	0	0	0	0	0	0	160	583	1.393	996
Graneles Sólidos	1.064	904	1.104	1.009	1.031	1.694	1.657	2.778	2.816	824	1.016	1.225
Tráfico Total * (miles Tn)	3.493	3.312	3.537	3.037	3.245	3.793	3.898	5.074	4.671	3.824	5.233	3.566
Contenedores (TEUs)	0	0	0	4.366	0	3.266	0	0	0	19.379	4.065	-
ALICANTE												
Carga Total (miles Tn)	3.183	3.213	2.634	2.715	2.896	2.587	2.189	3.598	2.981	2.500	2.513	1.367
Mercancía General	1.303	1.523	1.292	1.284	1.424	1.286	1.335	1.852	1.305	711	1.450	660
Graneles Líquidos	47	30	42	34	32	57	128	176	161	1.079	889	443
Graneles Sólidos	1.833	1.659	1.300	1.397	1.441	1.244	727	1.570	1.514	710	174	263
Tráfico Total * (miles Tn)	3.211	3.235	2.647	2.731	2.919	2.617	2.203	3.652	3.047	2.556	2.552	1.405
Contenedores (TEUs)	171.615	210.344	173.058	158.031	171.270	133.880	147.308	179.259	113.110	39.883	58.222	-
MOTRIL **												
Carga Total (miles Tn)	2.518	2.129	2.512	2.194	2.737	1.956	1.926	2.733	-	-	-	-
Mercancía General	545	145	172	256	794	341	170	216	-	-	-	-
Graneles Líquidos	1.275	1.334	1.598	1.399	1.324	1.162	1.283	1.544	-	-	-	-
Graneles Sólidos	699	650	742	539	618	452	473	973	-	-	-	-
Tráfico Total * (miles Tn)	2.548	2.148	2.530	2.215	2.776	1.987	1.941	2.753	-	-	-	-
Contenedores (TEUs)	738	12	0	67	613	183	2.965	2	-	-	-	-
MÁLAGA												
Carga Total (miles Tn)	2.459	4.338	4.429	2.701	3.486	2.270	2.262	6.251	3.646	9.141	8.019	3.888
Mercancía General	968	2.851	2.691	1.062	1.938	794	1.435	4.538	395	568	717	265
Graneles Líquidos	139	113	237	212	84	106	55	109	1.998	7.639	6.589	3.305
Graneles Sólidos	1.352	1.374	1.501	1.428	1.465	1.370	773	1.604	1.253	934	713	318
Tráfico Total * (miles Tn)	2.553	4.414	4.493	2.764	3.590	2.335	2.354	6.375	3.765	9.242	8.171	4.017
Contenedores (TEUs)	40.592	227.873	236.811	123.871	209.226	43.369	298.401	542.405	4.062	3.051	4.018	-
MARÍN - PONTEVEDRA												
Carga Total (miles Tn)	2.091	2.077	2.146	2.057	2.438	2.114	1.938	1.908	1.567	533	409	295
Mercancía General	1.061	1.038	1.188	1.192	1.550	1.115	978	970	863	192	211	126
Graneles Líquidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	2	26
Graneles Sólidos	1.030	1.040	958	865	889	999	961	938	704	322	197	144
Tráfico Total * (miles Tn)	2.120	2.118	2.178	2.088	2.472	2.142	1.979	1.965	1.684	659	511	631
Contenedores (TEUs)	44.733	45.988	41.099	44.288	76.645	42.654	48.685	46.548	29.147	401	0	-

¿HABLAMOS DE PLANES?
Tenemos muchos

Puerto de Avilés
Autoridad Portuaria de Avilés

info@puertoaviles.com
Tel. +34 985 54 11 11
www.puertoaviles.com

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2023

	2023	2022	2021	2020	2019	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
VILAGARCÍA												
Carga Total (miles Tn)	1.545	1.490	1.504	1.205	1.315	1.025	729	1.191	990	415	504	185
Mercancía General	675	789	804	657	653	527	131	205	289	79	166	105
Graneles Líquidos	298	300	274	233	183	95	189	416	279	115	42	22
Graneles Sólidos	572	401	426	314	480	403	409	570	421	220	295	58
Tráfico Total * (miles Tn)	1.552	1.498	1.511	1.210	1.321	1.030	738	1.199	1.002	511	1.253	347
Contenedores (rTEUs)	29.094	33.135	33.937	35.890	41.257	30.573	589	9	0	0	0	-
CEUTA												
Carga Total (miles Tn)	1.221	1.257	1.094	1.296	1.729	1.649	1.955	2.079	2.266	2.825	1.834	809
Mercancía General	536	569	599	560	833	997	872	958	723	888	537	188
Graneles Líquidos	677	682	479	715	872	627	944	1.045	1.479	1.898	1.258	612
Graneles Sólidos	7	6	16	21	25	26	139	76	64	39	39	9
Tráfico Total * (miles Tn)	1.861	1.940	1.573	1.852	2.502	2.110	2.625	2.643	2.896	3.596	2.504	1.519
Contenedores (rTEUs)	5.356	5.365	5.874	6.020	10.798	18.191	9.546	13.942	11.480	4.042	840	-
MELILLA												
Carga Total (miles Tn)	528	571	595	621	859	1.009	818	803	783	458	324	1.042
Mercancía General	452	480	491	518	776	935	703	683	633	408	208	175
Graneles Líquidos	64	64	65	65	76	70	72	68	86	35	41	39
Graneles Sólidos	12	28	39	38	7	3	43	52	63	14	75	828
Tráfico Total * (miles Tn)	531	576	602	625	864	1.032	835	829	802	470	359	1.101
Contenedores (rTEUs)	6.425	5.812	7.919	11.276	17.955	34.356	22.389	22.148	18.049	6.134	856	-
TOTAL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL												
Carga Total (miles Tn)	528.204	546.195	532.069	505.577	551.946	488.428	418.023	467.979	326.335	232.400	212.494	133.080
Mercancía General	262.692	270.499	276.231	261.514	274.012	224.405	190.355	200.707	109.186	51.105	38.725	22.093
En contenedor	178.731	187.553	198.283	193.783	195.290	159.276	137.813	139.350	66.860	22.913	10.357	-
Convencional	83.961	82.946	77.948	67.732	78.723	65.129	52.542	61.357	42.327	28.192	28.367	-
Graneles Líquidos	175.064	181.729	170.857	166.991	187.090	168.051	149.023	150.411	124.845	118.330	114.374	75.340
Graneles Sólidos	90.448	93.967	84.981	77.071	90.844	95.972	78.644	116.861	92.304	62.965	59.395	35.648
Otros tráficos (miles Tn)	15.104	15.545	12.351	9.997	12.558	14.010	13.305	15.158	12.114	15.635	14.494	13.007
Pesca fresca	131	148	163	163	205	220	235	230	282	947	1.325	1.219
Avituallamiento	10.894	11.579	9.506	7.899	10.047	10.182	9.715	10.953	8.444	7.788	9.492	9.656
Tráfico local	4.079	3.819	2.682	1.935	2.306	3.607	3.355	3.975	3.388	6.900	3.677	2.131
Tráfico Total * (miles Tn)	543.308	561.741	544.420	515.574	564.504	502.438	431.327	483.137	338.449	248.035	226.988	146.087
Contenedores (rTEUs)	16.379.280	17.151.468	17.735.438	16.792.659	17.509.574	14.293.243	12.500.043	13.188.879	7.051.787	2.416.820	1.157.370	-
Buques mercantes	164.215	157.105	138.889	117.829	170.944	146.732	122.695	130.211	119.790	98.530	107.482	104.469

Datos 2023 provisionales. (*): Incluye pesca fresca, avituallamiento y tráfico local. (**): Motril formó parte de la A.P. de Almería hasta 2005. Fuente: Puertos del Estado.

EL PUERTO DE CEUTA
Un Puerto Europeo en África
con una extraordinaria posición estratégica

Autoridad Portuaria de Ceuta

www.puertodeceuta.com

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

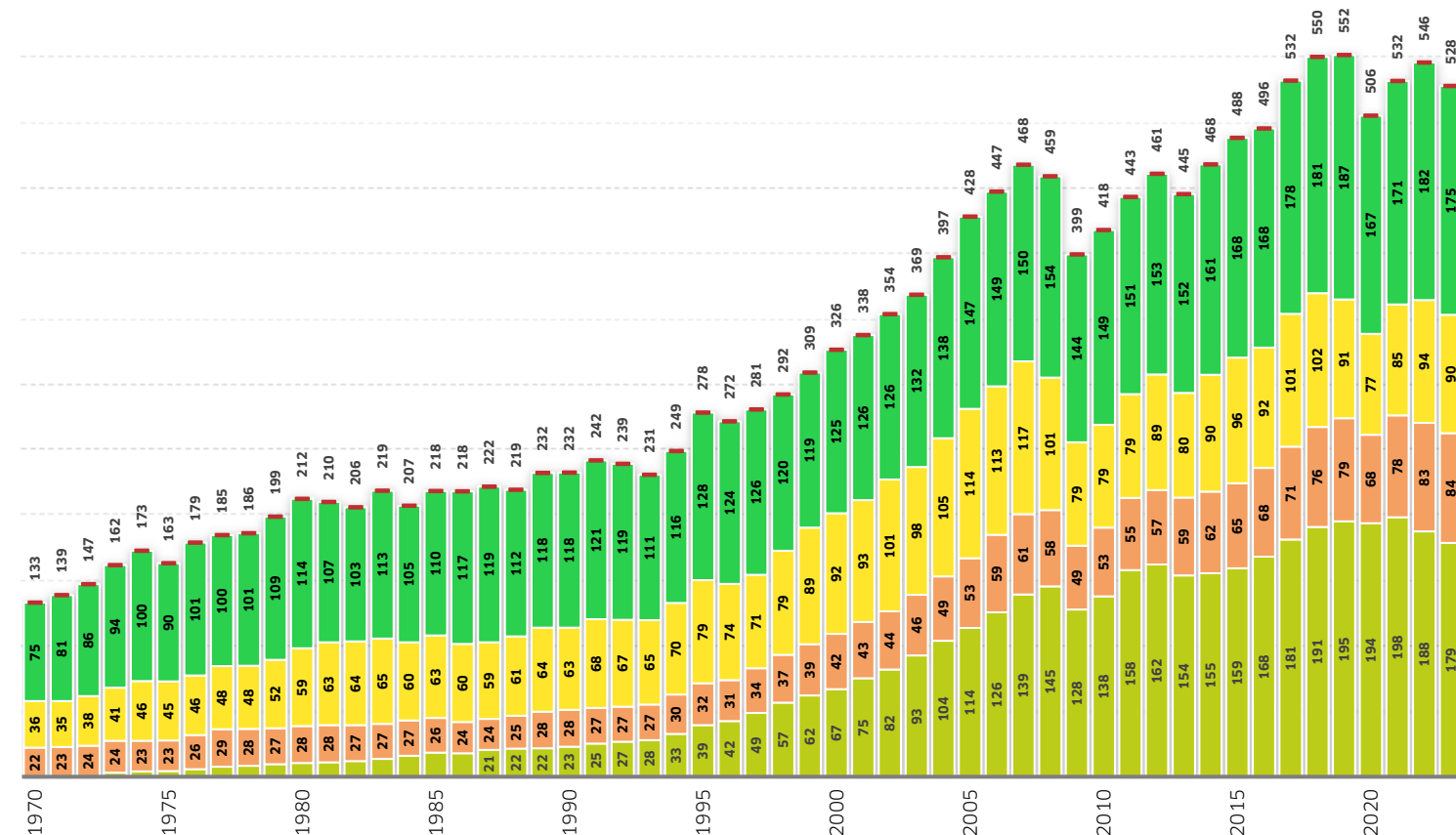
RESUMEN HISTÓRICO DEL TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

	TRÁFICO TOTAL	CARGA TOTAL	GRANELES		MERCANCÍA GENERAL			TEUS				AVITUALLA-		TRÁFICO		BUQUES		CRUCE-RISTAS
			LÍQUIDOS	SÓLIDOS	TOTAL	CONTEN.	NO CONT.	TOTAL	TRÁNSITO	IMP.-EXP.	CABOTAJE	MIENTO	BUNKER.	LOCAL	RO-RO	MERCAN.	CRUC.	
1970	146,09	133,08	75,34	35,65	22,09	-	-	-	-	-	-	9,66	-	2,13	-	104,469	-	-
1975	176,12	163,32	90,44	45,21	27,67	4,36	23,31	435	-	-	-	8,72	-	2,88	-	109,779	-	-
1980	226,99	212,49	114,37	59,40	38,72	10,36	28,37	1.157	-	-	-	9,49	-	3,68	-	107,482	-	-
1985	231,55	218,42	110,50	63,14	44,78	18,29	26,48	1.859	-	-	-	8,51	-	3,51	-	83,490	-	-
1990	248,03	232,40	118,33	62,97	51,10	22,91	28,19	2.417	-	-	-	7,79	-	6,90	-	98,530	-	-
1995	290,70	278,43	128,21	78,91	71,30	39,36	31,94	3.949	-	-	-	7,39	-	4,24	-	95,005	-	-
2000	338,45	326,34	124,85	92,30	109,19	66,86	42,33	7,052	-	-	-	8,44	5,53	3,39	-	119,790	-	-
2005	442,00	428,20	146,99	114,10	167,11	113,84	53,27	11,049	5,199	-	-	10,45	7,15	3,12	38,68	117,149	3,112	3,994
2007	483,14	467,98	150,41	116,86	200,71	139,35	61,36	13,189	6,771	4,340	2,217	10,95	7,66	3,98	44,61	130,211	3,547	5,034
2008	473,82	459,05	153,96	101,35	203,74	145,40	58,33	13,335	7,014	4,343	1,976	10,83	7,59	3,73	42,75	121,713	3,612	5,884
2009	413,04	399,24	143,53	79,13	176,58	127,93	48,65	11,749	6,367	3,725	1,652	10,48	7,62	3,08	38,12	113,717	3,367	6,063
2010	431,33	418,02	149,02	78,64	190,36	137,81	52,54	12,500	6,587	3,729	1,616	9,71	7,34	3,36	39,84	122,695	3,616	7,132
2011	457,97	443,26	150,75	79,25	213,26	157,97	55,29	13,920	7,689	4,615	1,585	10,94	8,14	3,53	41,53	140,383	3,896	8,020
2012	475,20	461,06	153,38	88,58	219,10	162,14	56,96	14,085	7,689	4,892	1,496	10,43	8,31	3,48	41,68	133,582	3,722	7,597
2013	458,53	445,37	151,82	80,23	213,32	153,96	59,36	13,897	7,344	5,028	1,524	9,83	7,73	3,10	44,43	131,127	3,846	7,671
2014	482,08	468,10	160,71	89,56	217,83	155,49	62,34	14,206	7,612	4,950	1,644	10,10	8,04	3,64	48,01	138,705	3,703	7,711
2015	502,44	488,43	168,05	95,97	224,41	159,28	65,13	14,293	7,427	5,106	1,729	10,18	8,08	3,61	51,15	146,732	3,857	8,647
2016	509,50	495,61	167,58	91,99	236,03	168,29	67,74	15,154	7,923	5,272	1,927	10,32	8,20	3,34	53,45	151,564	3,920	8,694
2017	545,22	532,14	178,24	101,43	252,47	181,45	71,01	15,952	8,501	5,478	1,972	10,12	7,99	2,72	58,07	155,631	4,238	9,282
2018	563,56	550,46	180,72	102,37	267,37	191,03	76,34	17,203	9,268	5,900	2,029	10,30	8,14	2,58	62,68	167,119	4,361	10,170
2019	564,50	551,95	187,09	90,84	274,01	195,29	78,72	17,510	9,406	6,058	2,010	10,05	7,99	2,31	62,78	170,944	4,236	10,665
2020	515,57	505,58	166,99	77,07	261,51	193,78	67,73	16,793	9,382	5,606	1,804	7,90	6,54	1,93	57,08	117,829	744	1,369
2021	544,42	532,06	170,85	84,98	276,23	198,28	77,95	17,735	9,414	6,311	2,010	9,51	8,13	2,68	65,29	138,889	2,104	2,219
2022	561,74	546,20	181,73	93,97	270,50	187,55	82,95	17,151	8,827	6,247	2,097	11,58	9,81	3,82	70,96	157,105	4,528	8,184
2023	543,31	528,20	175,06	90,45	262,69	178,73	83,96	16,379	8,397	5,898	2,085	10,89	9,01	4,08	71,86	164,215	4,501	12,013

Datos en millones de toneladas, excepto contenedores (miles de TEUs), pasajeros (miles) y buques (unidades). Fuente: Puertos del Estado. **Subida** / **Bajada** (Respecto al año anterior) **Récords**

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CARGA TOTAL EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

■ Carga General Contenerizada ■ Carga General no Contenerizada ■ Graneles Sólidos ■ Graneles Líquidos ■ Carga Total



Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

Sostenible

Conectado

Eficiente

Transparente

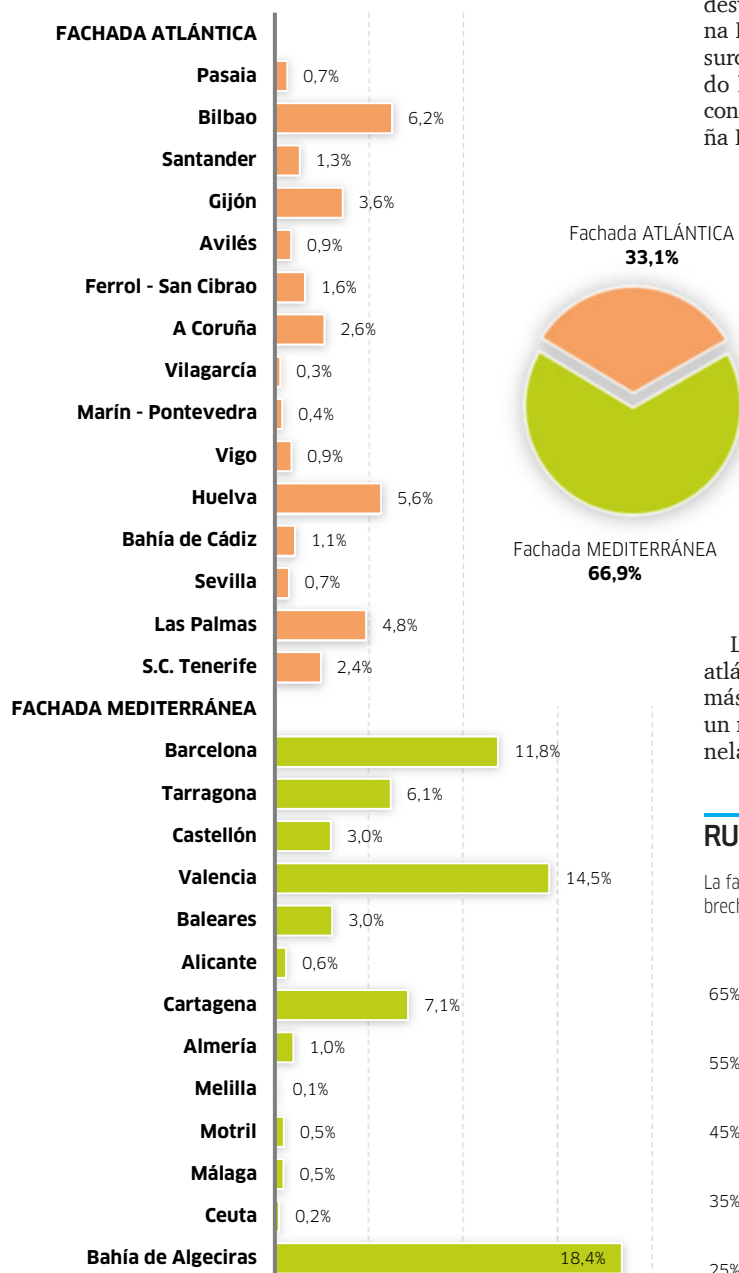
ESPAÑA PORTUARIA | FACHADAS MARÍTIMAS

AL RITMO QUE MARCAN LOS PUERTOS MEDITERRÁNEOS

ESTA FACHADA, CON UN TRÁFICO DE 353 MILLONES DE TONELADAS EN 2023, MUEVE LAS DOS TERCERAS PARTES DE LAS MERCANCÍAS QUE TRANSITAN POR LOS MUELLES ESPAÑOLES

EL ATLÁNTICO SIGUE RECORTANDO DIFERENCIAS

Los puertos enclavados en esta fachada logran estrechar la brecha al registrar una caída del tráfico más moderada, un 2,4%, frente al descenso del 3,7% que experimentaron los puertos bañados por el mediterráneo.



Los puertos españoles localizados en la fachada mediterránea, los más próximos en las rutas marítimas entre Asia y Europa, por lo menos hasta la crisis del Mar Rojo que está provocando el desvío de tráficos por el Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica), en lugar de surcar el canal de Suez, siguen llevando la batuta. Sin embargo, la brecha con la fachada atlántica, la otra que baña España, se ha vuelto a acortar ligeramente (ver gráfico).

La desaceleración de los tráficos, como consecuencia de las tensiones geopolíticas y económicas, junto a la emergencia climática, ha tenido un mayor impacto en los puertos mediterráneos. Estos enclaves movieron 353 millones de toneladas en 2023, lo que supone un descenso del 3,7 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Solo cuatro puertos de esta zona, Motril, Tarragona, Baleares y Cartagena, cerraron en positivo.

La caída del tráfico en la fachada atlántica, otrora gran dominadora, fue más moderada; un 2,4 por ciento, con un movimiento de 175 millones de toneladas. De este modo, logran elevar

su cuota de mercado del 32,8 al 33,1 por ciento, si bien los puertos mediterráneos gestionan las dos terceras partes del tráfico del sistema portuario español.

En la fachada mediterránea sobresalen los tres gigantes de la red del organismo público Puertos del Estado, Algeciras, Valencia y Barcelona, que concentran el 45 por ciento de la carga total, sin incluir tráfico interior, pesca y avituallamiento.

Algeciras, el primero de la clase

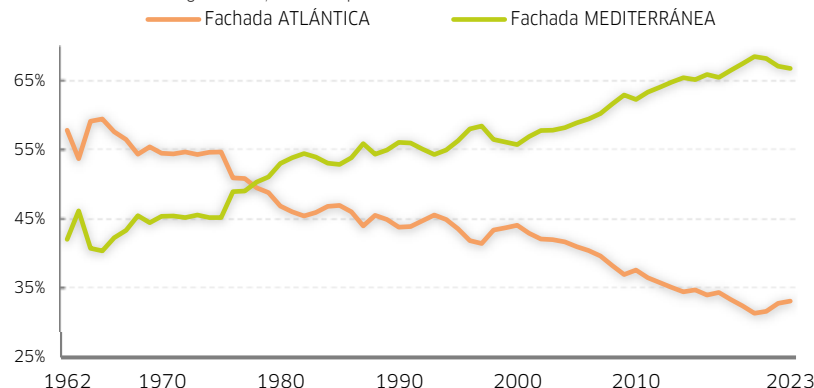
El primero del ranking es Algeciras, en el competitivo escenario del estrecho de Gibraltar, que rozó los 100 millones de toneladas, sumando graneles y mercancía general. El puerto, con una cuota de mercado del 18,4 por ciento, movió 97,2 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 2,5 por ciento.

A continuación se encuentra Valencia, a gran distancia, con 76,8 millones de toneladas y un retroceso del 2,7 por ciento. Esta caída, al igual que en el caso de Algeciras, se sitúa por debajo de la media de los puertos españoles, que se encuentra en el 3,3 por ciento, habiéndose detectado en el último trimestre del año una tendencia al alza en el tráfico de contenedores.

Completa el podio Barcelona, con 62,4 millones de toneladas y un des-

RUTAS BIEN DISTINTAS

La fachada atlántica, otrora gran dominadora, ha perdido peso desde el sorpasso en 1979. Pese a que la brecha se ha acortado ligeramente, aún les separan 178 millones de toneladas.



Cuota sobre la carga total del sistema portuario español. Fuente: Puertos del Estado.

censo del 9,6 por ciento. El cuarto puerto de esta fachada, la misma posición que tiene en el ranking del sistema portuario español, es Cartagena, que cerró 2023 con un tráfico de 37,3 millones de toneladas y un crecimiento del 2,6 por ciento.

Bilbao, líder en el atlántico

En el arco atlántico destaca el puerto de Bilbao, quinto de la red de Puertos del Estado y primero de esta fachada. En 2023, la dársena, con una cuota del 6 por ciento, movió 32,8 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento plano del 0,1 por ciento.

En segunda posición, dentro de los puertos bañados por el atlántico, se encuentra Huelva, en el sur de España, con un tráfico de casi 29,8 millones de toneladas, un 6,6 por ciento menos que un año antes.

A continuación aparece Las Palmas, con 25,5 millones de toneladas, lo que supone una ligera caída del 0,8 por ciento.

En esta fachada, con 10 de las 15 autoridades portuarias en positivo, destaca la buena evolución de los puertos de Santa Cruz de Tenerife (+10,6 por ciento), Santander (+9 por ciento), Pasaia (+5,5 por ciento) Vilagarcía (+3,7 por ciento) y Sevilla (+3,5 por ciento).



PUERTO EXTERIOR DE PUNTA LANGOSTEIRA

Preparados para un nuevo futuro

La Autoridad Portuaria de A Coruña se posiciona de cara a la transición ecológica con el proyecto "A CORUÑA GREEN PORT", que permitirá la transformación y descarbonización de la actividad industrial de su entorno e impulsará el desarrollo, investigación y puesta en marcha de proyectos centrados en las energías renovables.

www.puertocoruna.com

Puerto Hub líder en graneles agroalimentarios
Calados superiores a 20m
1.500 m de línea de atraque

Más de 1M de m² de superficie disponible
para concesiones vinculadas a la industria
offshore y nuevas fuentes de energía verde





TRANSPORTE XXI

Los puertos españoles recibieron un montante inversor de 4.268 millones de euros en los últimos cinco años, entre 2018 y 2022.

ESPAÑA PORTUARIA | INVERSIONES

GARANTÍA DE CAPITAL

LOS PUERTOS ESPAÑOLES CANALIZARON UNA MEDIA ANUAL SUPERIOR A LOS 850 MILLONES DE EUROS EN EL ÚLTIMO QUINQUENIO, CENTRADOS EN ACCESIBILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

Los puertos españoles recibieron un total de 4.268 millones de euros de inversiones en los últimos cinco años, en concreto, entre 2018 y 2022 (último con datos oficiales disponibles). Esta situación evidencia un ritmo inversor anual ejecutado de 853 millones de euros, de acuerdo a un informe realizado por Transporte XXI con datos de Puertos del Estado.

Esta cantidad global tiene dos fuentes de financiación. Por un lado, la proveniente de la caja directa de las autoridades portuarias, fruto de las cantidades destinadas en sus planes de empresa, y otra, en la inversión ajena, aquella que se lleva a cabo por las empresas privadas que operan o tienen intereses en los puertos españoles, así como otros organismos de carácter público distintos de las propias autoridades portuarias.

De esta forma, las autoridades portuarias destinaron 2.191 millones de euros a la financiación de proyectos con sus flujos de caja, mientras que los puertos recibieron 2.077 millones de euros de recursos ajenos, entre ellos, todos los empleados en la conectividad viaria y ferroviaria de las dársenas, junto a financiación de empresas privadas.

Los datos “vienen a confirmar un crecimiento sostenido de los recursos del sector privado en el día a día de las inversiones portuarias”, explican desde una naviera internacional con intereses en los puertos españoles, confirmando así “la atracción que tiene el mundo portuario para la creación de nuevas economías”, tanto en el interior de las dársenas como en su zona de influencia.

De cara al presente ejercicio, y a falta de conocer el cierre contable de 2023, Puertos del Estado ha avanzado a este periódico que los enclaves españoles gestionarán un volumen inversor propio de 1.150 millones de euros. La mayor cuantía será gestionada por los enclaves de Valencia, Barcelona, Baleares, A Coruña y Bahía de Algeciras. En estos cinco puertos se han planificado inversiones para 2024 por valor de 522 millones de euros, lo que supone el 45 por ciento del global previsto.

Financiación europea

Por otro lado, hay que destacar que una parte de las inversiones que gestionarán los puertos en los próximos años están encuadradas dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que dispone de financiación de la Unión Europea. En concreto, los puertos están tramitando iniciativas por valor de 456 millones de euros, de los que 321,5 millones de euros se dedicarán a proyectos relacionados con la accesibilidad, mientras que 134,8 millones de euros están relacionadas con obras que incentivarán la mejora de la sostenibilidad.

En este sentido, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, ha explicado que el objetivo de las inversiones es “profundizar en las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad del transporte marítimo, impulsando la conectividad terrestre de los puertos de interés gene-

ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA

La paridad de inversiones entre ajenas y propias en los puertos españoles fue una constante entre 2018 y 2022.

	AJENA	PÚBLICA	TOTAL
Barcelona	422,5	278,1	700,6
Valencia	243,5	126,7	370,2
Las Palmas	103,5	245,8	349,3
Cartagena	103,1	245,5	348,6
Huelva	208,2	75,7	283,9
Bahía de Algeciras	128,4	146,1	274,5
Bilbao	82,6	154,8	237,4
Tarragona	76,9	113,8	190,7
Baleares	66,2	115,7	182,0
A Coruña	119,3	51,4	170,7
Santa Cruz de Tenerife	42,5	117,1	159,7
Vigo	81,2	70,5	151,6
Málaga	34,8	108,8	143,6
Ferrol-San Cibrao	53,4	66,5	119,9
Santander	38,6	77,6	116,1
Sevilla	70,4	25,2	95,6
Alicante	59,5	14,5	74,0
Bahía de Cádiz	29,8	35,2	65,0
Castellón	24,7	39,6	64,3
Gijón	22,1	31,5	53,6
Avilés	16,5	22,3	38,8
Ceuta	11,1	25,5	36,5
Marín y Ría de Pontevedra	15,3	11,2	26,5
Pasaia	1,6	21,0	22,6
Almería	4,5	14,3	18,8
Motril	3,2	13,2	16,4
Vilagarcía	9,6	3,0	12,6
Melilla	3,7	7,6	11,4
TOTAL	2.076,7	2.191,3	4.268,0

Datos en millones de euros. Nota: La inversión ajena es la que se lleva a cabo por las empresas privadas que operan o tienen intereses en los puertos, así como otros organismos de carácter público distintos de las propias Autoridades Portuarias. Periodo 2018-2022. Fuente: Puertos del Estado.

ral y apostando por un sistema portuario cohesionado, moderno e innovador”. Para ello, Puente indica que Transportes apuesta “por un sistema portuario cohesionado”, para lo que se actuará sobre dos ejes estratégicos: el refuerzo de las Autoridades Portuarias y avanzar hacia un marco de concertación interportuaria.

De cara al futuro, el propósito inversor es reforzar las acciones en marcha de electrificación de muelles para tener en 2030 instalaciones y servicios capaces de suministrar energía eléctrica de origen renovable a todos los buques que lo demanden durante su estancia en puerto. Para ello, se ha programado una inversión pública de más 400 millones de euros hasta el año 2027.

ÓSCAR PUENTE

Ministro de Transportes

“EN ESPAÑA APOSTAMOS POR UN SISTEMA PORTUARIO COHESIONADO, MODERNO E INNOVADOR”



En lo grande
y en lo pequeño

The main illustration features a tall, light-colored clock tower with two large clock faces and a weather vane on top. To the left is a building with a balcony. In the foreground, there is a large green palm tree and some bushes with orange flowers. A person is riding a bicycle on a path, and another person is roller skating. In the background, several sailboats are docked in a harbor.

CONECTAMOS
valenciaport

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | GRANELES LÍQUIDOS

CON EL VIENTO EN CONTRA

LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO Y LA MENOR DEMANDA DEL GAS NATURAL PERJUDICARON ESTE TIPO DE FLUJOS EL AÑO PASADO

Los graneles líquidos no tuvieron el viento en popa el año pasado. Este tipo de flujos saldó el ejercicio con un total de 175,06 millones de toneladas movidas, es decir, 6,64 millones de toneladas menos (-3,7 por ciento) que en 2022. Se trata de un tráfico que sigue sin recuperarse, hasta la fecha, los volúmenes prepandemia (187,14 millones de toneladas en 2019).

El descenso del pasado ejercicio se debió sobre todo al comportamiento del petróleo crudo, el principal tráfico, que retrocedió el 3,6 por ciento, hasta los 61,67 millones de toneladas. El petróleo tiene una cuota del 35,22 por ciento del total de los graneles líquidos.

El segundo producto, el fueloil, con una cuota del 13,2 por ciento, no tuvo un mejor comportamiento con una caída del 5,9 por ciento, hasta los 23,10 millones de toneladas. Ni tampoco el gas natural, cuarto granel líquido, al alcanzar un volumen de 19,70 millones de toneladas y un retroceso del 11,9 por ciento, de

acuerdo con las estadísticas de Puertos del Estado.

El gasoil, tercero, es el único tipo de flujos que dio alegrías entre los primeros al registrar un crecimiento del 14,6 por ciento, hasta alcanzar los 22,32 millones de toneladas, lo que no fue suficiente para compensar las caídas de los otros productos.

Los graneles líquidos no tuvieron el viento de cara por los precios del petróleo, que evolucionaron a la baja a lo largo del año pasado. Y ello, unido a la debilidad de la demanda, no propició el interés de los operadores por almacenar producto en las terminales de líquidos de las dársenas españolas.

En cuanto al gas natural, la demanda también fue a la baja debido, principalmente, al mayor uso de las renovables para la generación de electricidad. Y ello acompañado por unas reservas de máximos desde el año 2022, cuando los tanques se llenaron ante el riesgo de desabastecimiento por los efectos de la guerra en Ucrania.

SE JUNTO EL BAJO PRECIO CON LA DÉBIL DEMANDA

MENOS GAS NATURAL DEBIDO A LAS RENOVABLES

EL PUERTO DE TARRAGONA DESPUNTA

El puerto de Tarragona, quinto de la clasificación, es el que más ha crecido entre las primeras instalaciones con un avance del 16%.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Cartagena	27,7	-1%	+6%	28,0	24,0
Bahía de Algeciras	26,5	-3%	-13%	27,3	28,1
Huelva	22,6	-9%	-15%	24,9	24,2
Bilbao	20,6	+1%	-1%	20,5	17,8
Tarragona	20,6	+16%	-3%	17,7	21,1
Barcelona	12,9	-17%	-20%	15,5	12,3
Castellón	8,2	-21%	-23%	10,3	9,9
A Coruña	8,1	-5%	-10%	8,5	8,0
Las Palmas	6,9	-12%	-14%	7,8	8,3
Valencia	5,3	-9%	+70%	5,8	3,9
S.C. Tenerife	4,2	+14%	-12%	3,7	3,0
Ferrol - San Cibrao	3,6	-8%	+58%	4,0	3,2
Baleares	1,5	-4%	-4%	1,5	1,1
Gijón	1,3	+54%	+45%	0,8	0,8
Motril	1,3	-4%	-4%	1,3	1,6
Bahía de Cádiz	1,3	-15%	-6%	1,5	1,1
Ceuta	0,7	-1%	-22%	0,7	0,5
Avilés	0,7	+1%	-8%	0,7	0,6
Sevilla	0,4	+5%	+50%	0,4	0,4
Vilagarcía	0,3	-0%	+63%	0,3	0,3
Santander	0,2	-13%	-35%	0,2	0,2
Málaga	0,1	+23%	+65%	0,1	0,2
Melilla	0,1	-1%	-16%	0,1	0,1
Alicante	0,0	+54%	+48%	0,0	0,0
Vigo	0,0	+13%	-23%	0,0	0,1
Almería	0,0	-68%	-41%	0,1	0,1
Marín - Pontevedra	-	-100%	-100%	0,0	-
TOTAL	175,1	-4%	-6%	181,7	170,9

Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Las estadísticas de Cores (Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos) vienen a confirmar estas tendencias: el consumo de combustibles de automoción en el mer-

cado español retrocedió el 1,1 por ciento en 2023 en comparación con el ejercicio precedente, mientras que el consumo de gas natural descendió el 11 por ciento.

SERVICIOS LEGALES INTEGRALES

360°
LEGAL SERVICES

SHIPPING TRANSPORT
TRADE INSURANCE

Aiyon
ABOGADOS

Equipo de abogados profesional,
trato personalizado
y atención inmediata.

MADRID · CÁDIZ · BILBAO · ALGECIRAS
24/7 TF. +34 628 656 395
WWW.AIYON.ES

En comparación con 2019, el único de los primeros cuatro tráficos que ha crecido ha sido el de gas natural, y lo ha hecho significativamente, el 26,3 por ciento más (+4,1 millones de toneladas). Ni el petróleo crudo (-6,8 por ciento) ni el fueloil (-13,5 por ciento) ni el gasoil (-3,4 por ciento) han superado los volúmenes prepandemia.

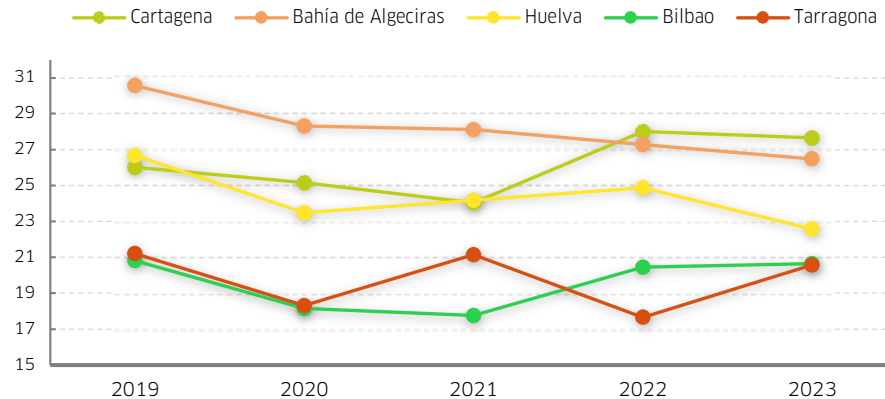
Ha habido cambios en la cabeza de la clasificación.

EL PETRÓLEO CRUDO, EL PRIMER PRODUCTO

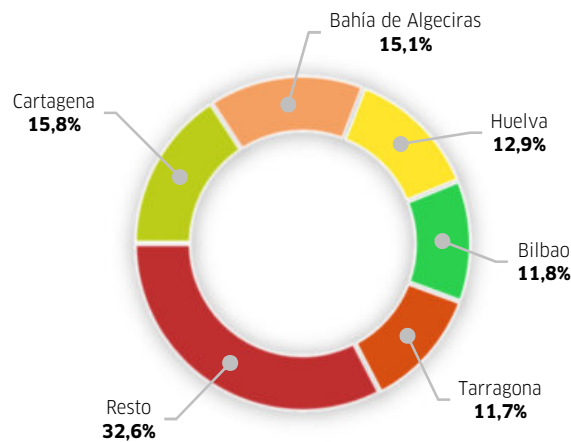
El puerto de Cartagena ha logrado mantener su primera posición en el tráfico de graneles líquidos con 27,7 millones de toneladas. Y ello a pesar de registrar un retroceso del 1 por ciento. El principal tráfico de la instalación fue el petróleo crudo, con más de 15,7 millones de toneladas descargadas, seguido del gas natural, con 3,1 millones. A continuación se encuentra el puerto andaluz de Bahía de Algeciras, en segunda posición, igual que el año anterior, con 26,5 millones de toneladas.

LOS CINCO PRIMEROS CONCENTRAN EL TRÁFICO

Los puertos de Cartagena, Algeciras, Huelva, Bilbao y Tarragona suman un total de 118 millones de toneladas de graneles líquidos. Ello supone una cuota del 67% sobre el global.



AÑO 2023



Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

NUEVOS COMBUSTIBLES

Los nuevos combustibles están dados a ser protagonistas en los tráficos de graneles líquidos en los próximos años. Dársenas y operadores se preparan. Prueba de ello es el proyecto de Maersk, en alianza con Cepsa, de construir una planta de metanol verde, con una capacidad de producción de hasta 380.000 toneladas anualmente y una inversión de 1.000 millones de euros, en el puerto de Huelva. Otra iniciativa es el Memorandum de Entendimiento (MoU) que han firmado los puertos de Bilbao, Ámsterdam y Duisburgo, junto con el Ente Vasco de la Energía y Petronor, además de otras entidades, para explorar el desarrollo de un corredor intraeuropeo para el hidrógeno renovable, que conecte de extremo a extremo España, Países Bajos y Alemania. No menos ambicioso es el proyecto en el que participa el puerto de Tarragona para convertirse en *hub* del hidrógeno verde. No es casualidad que Valle del Hidrógeno de Cataluña, entidad para impulsar la transición energética, haya escogido como sede la dársena catalana.

Gateway for tropical fruit in the South of Europe

Port Tarragona

porttarragona.cat

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | GRANELES SÓLIDOS

NO SALVARON LOS TRASTOS

LOS CEREALES, PROPULSADOS POR LA SEQUÍA EN EL CAMPO ESPAÑOL, EL ÚNICO TRÁFICO QUE DIO ALEGRÍAS

LOS TRES PRIMEROS, POR ENCIMA DE 2019

Gijón, primero, Tarragona, segundo, y Cartagena, tercero, superaron los flujos prepandemia en un 10%, un 5% y un 27%, respectivamente.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Gijón	16,1	-5%	+10%	16,9	14,2
Tarragona	10,2	+9%	+5%	9,3	7,7
Cartagena	8,7	+18%	+27%	7,4	6,0
Castellón	6,5	-29%	-9%	9,2	9,4
Huelva	5,7	-0%	-1%	5,7	5,0
A Coruña	5,2	-4%	+49%	5,4	2,9
Barcelona	4,8	+6%	+18%	4,5	4,5
Bilbao	3,9	+4%	-16%	3,8	4,7
Almería	3,9	-0%	-12%	3,9	4,2
Santander	3,8	+12%	+5%	3,4	3,5
Ferrol - San Cibrao	3,8	-45%	-53%	6,9	6,0
Avilés	2,7	-2%	-2%	2,8	2,9
Valencia	2,5	+9%	+13%	2,3	2,2
Bahía de Cádiz	2,2	+19%	+20%	1,9	1,3
Sevilla	2,0	+10%	-15%	1,8	2,2
Alicante	1,8	+10%	+27%	1,7	1,3
Málaga	1,4	-2%	-8%	1,4	1,5
Pasaia	1,1	+18%	+3%	0,9	1,1
Marín - Pontevedra	1,0	-1%	+16%	1,0	1,0
Motril	0,7	+7%	+13%	0,7	0,7
Vilagarcía	0,6	+42%	+19%	0,4	0,4
Bahía de Algeciras	0,4	-67%	-54%	1,4	0,7
Baleares	0,4	+3%	-68%	0,4	0,4
Las Palmas	0,4	+5%	-16%	0,4	0,4
S.C. Tenerife	0,4	-8%	-11%	0,4	0,4
Vigo	0,3	+4%	+6%	0,3	0,3
Melilla	0,0	-57%	+67%	0,0	0,0
Ceuta	0,0	+28%	-70%	0,0	0,0
TOTAL	90,4	-4%	-0%	94,0	85,0

Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

El comportamiento de los cereales, cuya importación fue bendecida por la sequía en los campos españoles y por la eliminación de los aranceles europeos al grano procedente de Ucrania, ha sido insuficiente para salvar los trastos de los graneles sólidos. Un tráfico que cerró el pasado ejercicio con 90,44 millones de toneladas, es decir, 3,5 millones de toneladas menos que en 2022.

Ello supone una caída del 3,7 por ciento respecto a la buena cosecha que fue el ejercicio precedente y volver a los volúmenes pre-pandemia (-0,5 por ciento).

Los cereales y sus harinas se convirtieron en el principal tráfico de graneles sólidos el año pasado, desbancando de la primera posición al carbón y coque de petróleo, que venía de vivir su momento dulce por la situación energética derivada del primer año de guerra en Ucrania (2022), situación ya más normalizada en 2023.

Los cereales y sus harinas sumaron 21,65 millones de toneladas, el 32,8 por ciento más que en 2022 (+5,35 millones de toneladas), que ya fue un buen ejercicio para este tipo de flujos. Y ello supone una cuota de casi el 24 por ciento del total de graneles sólidos que pasaron por las dársenas españolas. Esta tipología de tráfico superó en 6,45 millones de toneladas los volúmenes pre-pandemia. Y fue el único tipo de flujo significativo por volumen que dio una alegría a los graneles sólidos.

El carbón y coque de petróleo no tenía nada fácil para superar los tráficos de 2022. Fue un ejercicio en el que registró un espectacular incremento del 72 por ciento, hasta los 19,71 millones de toneladas. En 2023, se ha quedado en los 16,83 millones, el 14,5 por ciento menos y una cuota del 18,60 por cien-



Nueva grúa de Ership para su terminal del puerto de Tarragona.

to. Hay que decirlo todo, sigue superando en 5,33 millones de toneladas los volúmenes de 2021, eso sí, sin llegar a los 17,7 millones que alcanzó en 2019.

También saldó el ejercicio en negativo el tráfico de otros minerales no metálicos, el tercero en volumen, con 13,34 millones de toneladas movidas, es decir,

Tus aliados en el transporte internacional

portsurcastellon.com | gimenologport.com

Más de un siglo de experiencia y una localización estratégica en el mediterráneo.

1.000 m lineales de atraque
16 m de calado

casi tres millones menos que en 2022. Y ello supone una caída del 18,30 por ciento y quedar su cuota en el 14,70 por ciento del global.

No ha habido cambios en la clasificación. El puerto de Gijón sigue liderando el tráfico de graneles sólidos al canalizar 16,1 millones de toneladas movidas en 2023, el 5 por ciento menos que en 2022, seguido por Tarragona, que avanzó el 9 por ciento, y Cartagena, con un incremento del 18 por ciento.

MEJORAS OPERATIVAS

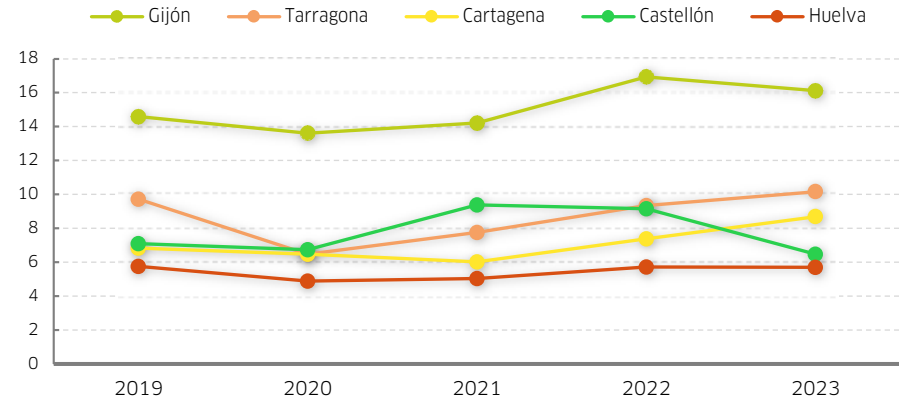
Puertos y terminales han mejorado o proyectan mejorar la operativa y capacidad para este tipo de tráficos. Es el caso, por ejemplo, del Grupo Ership. La estibadora está llevando a cabo un plan de renovación de maquinaria en sus terminales para mejorar y agilizar la operativa de graneles. Ha incorporado grúas móviles nuevas en las concesiones que tiene en los puertos de Gijón, Tarragona y Cartagena.

Por otra parte, la terminal automatizada de Eiffage, que estrenó en verano de 2022, está impulsando la exportación de áridos desde el puerto de Alicante. En infraestructura, la Autoridad Portuaria de Bilbao completó el año pasado la prolongación del muelle AZ1, que destinará "prioritariamente" a graneles sólidos. Puerto de Tarragona tenía, al cierre de esta edición, en trámite de competencia de proyectos, una nave de 8.600 metros cuadrados destinada a depósito temporal de graneles sólidos y por la que se han interesado dos operadores.

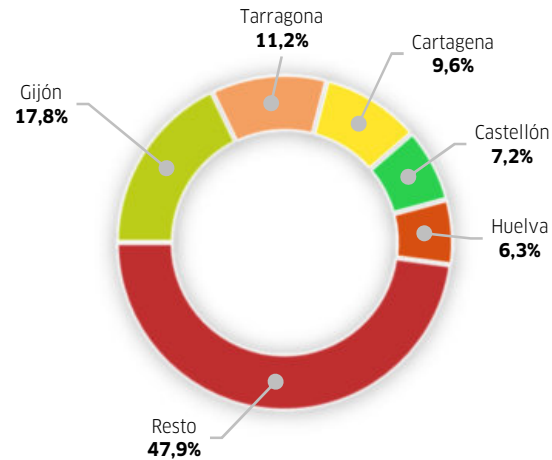


CUOTA SUPERIOR AL 50%

Los cinco primeros puertos de la clasificación, Gijón, Tarragona, Cartagena, Castellón y Huelva, sumaron un total de 47,2 millones de toneladas de mercancías, el 52,2% del conjunto del sistema portuario.



AÑO 2023



Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



HOLDING M. CONDEMINAS

ERGRANSA
SILOS CONDEMINAS



SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA www.ergransa.es

- Muelle propio: 241mts/l.
- Muelle calado: 39 pies (12 mts).
- Silos verticales (productos agroalimentarios fluyentes) capacidad 145.000 tons.
- Silos horizontales (productos agroalimentarios no fluyentes) capacidad 50.000 tons.
- Descarga neumática.
- Descarga / carga camión y ferrocarril.
- Pesaje y servicios complementarios.
- Trazabilidad e identidad preservada.
- Políticas:
 - Calidad: ISO 9001
 - Medioambiental: ISO 14001 y EMAS
 - Seguridad Alimentaria: ISO 22000 y Código GTP
 - Prevención de riesgos laborales: ISO 45001
 - Referencial de Calidad del Port de Barcelona
 - Guías de Buenas Prácticas Medioambientales del Port de Barcelona



ERGRANSA
Silos Condeminas
Muelle Contradique s/n
08039 Barcelona
+34 93 443 37 16
silos@ergransa.es



DISTRICENTER
Logística a medida



SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA www.districtcenter.es

- Logística ecommerce y B2B
- Logística inversa
- Almacenaje y gestión RFID
- Gestión de transporte y distribución
- Manipulaciones y servicios de valor añadido
- Gestión de valijas
- Descarga de contenedores
- Logística in-house
- Centro de atención al cliente
- Data Analytics
- Consultoría estratégica
- Gestión integral de marketplaces

SECTORES
Moda, Retail, Editorial, Ecommerce, Gran consumo, Entidades financieras, Servicing para real estate, Consumer goods, Otros.

UBICACIONES
+80.000m²
Barcelona, Tarragona, Madrid, Guadalajara, Islas Baleares, Islas Canarias



DISTRICENTER
Sede central
Pol. Ind. Zona Franca Sector B, Calle B, n.º7
08040 Barcelona
+34 932 643 940
disticenter@districtcenter.es



A.P. DE ALGECIRAS

Bahía de Algeciras, con 70 millones de toneladas, lidera el segmento de la mercancía general en España.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | MERCANCÍA GENERAL

DESACELERACIÓN

LA CAÍDA DEL 'IMPORT-EXPORT' PASA FACTURA A LOS PUERTOS

Ocho millones de toneladas menos en 2023. Se suman a la sangría que el sistema portuario español viene sufriendo, año tras año, desde 2021. “Son tres años

muy malos, enturbiados con el precio de los fletes, pero de franca desaceleración en los volúmenes para aquellos que trabajamos en Algeciras, Valencia o Barce-

lona”, explicaba a Transporte XXI, el directivo de una línea regular con intereses en varios enclaves españoles. Y es que, el negocio de la carga general no

EL COMERCIO EXTERIOR SE RALENTIZA

Los principales puertos españoles, con tráficos interoceánicos, vieron reducir sus flujos de mercancía general ante la caída del 'import-export' y el tránsito.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Bahía de Algeciras	70,3	-1%	-4%	71,1	70,6
Valencia	69,0	-3%	-8%	70,9	78,8
Barcelona	44,7	-9%	-2%	49,0	48,2
Las Palmas	18,3	+4%	+17%	17,6	17,2
Baleares	14,2	+5%	+3%	13,5	12,3
S.C. Tenerife	8,3	+10%	+15%	7,6	7,2
Bilbao	8,2	-4%	-17%	8,6	8,8
Vigo	4,3	+2%	+13%	4,2	4,3
Santander	2,9	+7%	+14%	2,8	3,0
Pasaia	2,4	+1%	+10%	2,4	2,4
Bahía de Cádiz	2,1	-3%	+86%	2,2	2,4
Tarragona	1,7	-27%	-2%	2,4	2,3
Gijón	1,5	+21%	-18%	1,3	1,7
Sevilla	1,5	-4%	-14%	1,6	1,7
Huelva	1,5	+15%	+30%	1,3	1,2
Alicante	1,3	-14%	-8%	1,5	1,3
Almería	1,3	-15%	+15%	1,5	1,5
Avilés	1,1	+12%	-29%	1,0	1,1
Castellón	1,1	-27%	-64%	1,5	1,9
Marín - Pontevedra	1,1	+2%	-32%	1,0	1,2
Ferrol - San Cibrao	1,0	+2%	+30%	1,0	0,8
Cartagena	1,0	-2%	-21%	1,0	1,0
Málaga	1,0	-66%	-50%	2,9	2,7
Vilagarcía	0,7	-15%	+3%	0,8	0,8
A Coruña	0,6	-31%	-38%	0,9	0,9
Motril	0,5	+275%	-31%	0,1	0,2
Ceuta	0,5	-6%	-36%	0,6	0,6
Melilla	0,5	-6%	-42%	0,5	0,5
TOTAL	262,7	-3%	-4%	270,5	276,2

Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



GLOBAL LOGISTIC
Algeciras Port

**AMPLIAMOS
INSTALACIONES**

glogistic.es





**GLOBAL LOGISTIC
SU PARTNER
en el Puerto de Algeciras**





GRÚA PÓRTICO 60TN • BREAK BULK CARGO • PROJECT CARGO • INTERMODAL • CROSS DOCKING • CARGAS ESPECIALES • TRINCAJE DE CARGAS
 ALMACENAJE DE MERCANCÍA • DEPÓSITO ADUANERO (DA) • ALMACÉN DEPÓSITO TEMPORAL (ADT) • INSPECCIONES ADUANAS • SOIVRE

avanza fruto de un comercio exterior ralentizado, sin alegrías en la exportación y donde los movimientos de importación al alza parecen los únicos que mantienen a las cifras en caídas globales suaves.

Tampoco ayuda el tránsito a terceros puertos, un movimiento de mercancías que se ha detenido por la competitividad de otras dársenas y que está en diaria revisión fruto de la crisis abierta en el Mar Rojo con el cambio de itinerarios en los flujos de mercancías de Asia a Europa.

En este escenario, con escasos proyectos de inversión en los puertos para captar nuevos tráficos que animen a los navieros, la red portuaria estabilizó su caída en el 3 por ciento en 2023, con 262,7 millones de toneladas, cifra que supone casi 14 millones menos que el registro de 2021,

que ascendió a 276,2 millones de toneladas.

Incentivos

“Vamos a tardar tiempo en recuperar tráficos, porque no solo se trata de que los tráficos a terceros países se reactiven, tenemos que lograr que la exportación vuelva a ser el motor con sectores como el azulejero, textil, químico o agroalimentario que hoy están más parados”, indica un empresario transitario, reivindicando que “una bajada de tasas e incentivos a la exportación por la vía de un logística sostenible serían necesarios, porque si no el panorama es de gran incertidumbre”.

Así las cosas, con el cierre de 2023, Bahía de Algeciras vuelve a liderar el segmento, con 70,3 millones de toneladas. Le siguen, Valencia, con 69 millones y Barcelona, con 44,7 millones de toneladas, ambos con caídas del 3 y 9 por ciento, respectivamente.

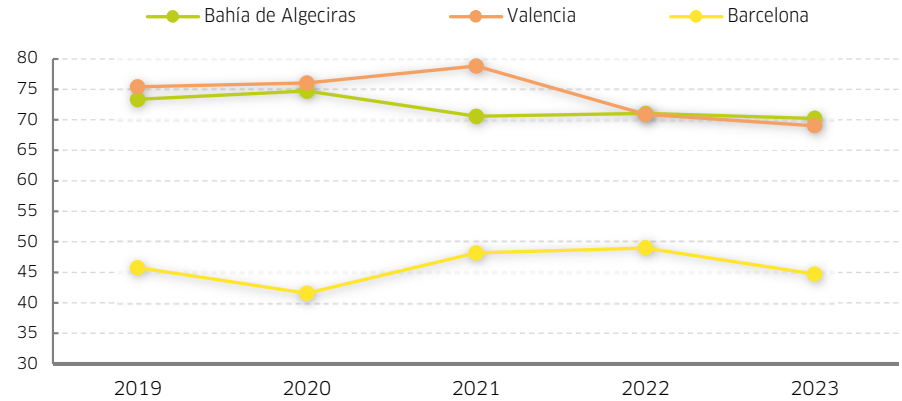
Por su parte, los tráficos en las islas continúan en crecimiento. En Canarias, Las Palmas añade un 4 por ciento, con 18,3 millones de toneladas, y Tenerife crece un 10 por ciento hasta 8,3 millones. En Baleares, Palma sube un 5 por ciento, con 14,2 millones.

LA MERCANCÍA GENERAL SE REDUJO UN 3% DURANTE 2023

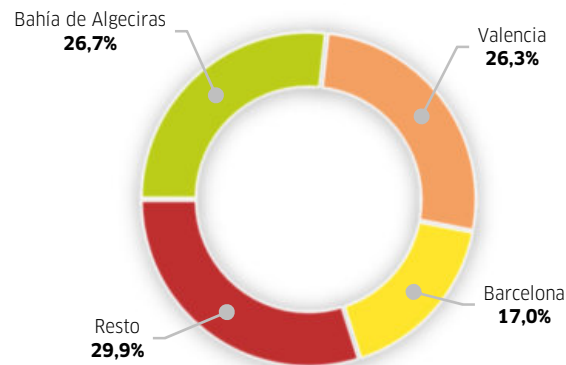
ALGECIRAS, LIDERA LOS FLUJOS EN UN AÑO DIFÍCIL

LOS TRÁFICOS MANTIENEN UNA ELEVADA CONCENTRACIÓN

Los tres principales puertos españoles sumaron un flujo de 184 millones de toneladas de mercancía general manipulada, una cifra que supone que sus terminales gestionan el 70% del comercio marítimo estatal



AÑO 2023



Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



LAS SOLUCIONES LOGÍSTICAS MÁS EFICIENTES.

- > Logística Marítima y Portuaria
- > Logística Ferroviaria
- > Consignaciones
- > Fletamentos
- > Aduanas y forwarding
- > Outsourcing logístico

ALGEPOSA
Tu operador logístico integral
España | Francia | Omán

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | CONTENEDORES

CON EL PIE EN EL FRENO DE LA RECUPERACIÓN

EL TRÁNSITO SIGUE EN CAÍDA EN UN MAL AÑO 'IMPORT-EXPORT'

“Si hay poca carga local para llevarse, pues al naviero, en muchas ocasiones, no le interesa fijar escala en España para hacer el tránsito a terceros países”, indica un operador logístico consultado por Transporte XXI. “Lo importante es el balance total por escala, y la import-export permite que, de esa forma, la operación del tránsito sea más beneficiosa para navieras como Maersk, CMA-CGM o MSC”, añade el mismo interlocutor.

El resultado de este comentario se vislumbra en las cifras globales del transporte marítimo de contenedores que pasó por el conjunto de la red portuaria española en 2023. La foto es similar a la de 2022, con

un tránsito que continúa su caída dentro de un mal año para las actividades de importación y exportación, con altibajos, fruto de la coyuntura económica y la aparición de nuevos cisnes negros en el mercado marítimo y logístico. Es el caso de la crisis del Mar Rojo, un nuevo freno que complica la recuperación.

La red portuaria agrupó 16,4 millones de TEUs, cifra que supone un descenso del 5 por ciento, con 772.000 TEUs menos, en la línea con la desaceleración de enclaves del norte de Europa y del Mediterráneo, salvo Tánger Med, que creció un 13,4 por ciento agrupando 8,61 millones de TEUs. Y es que el puerto marroquí está siendo el

gran beneficiario de los desvíos de tráfico, no solo de transitos sino logrando un crecimiento de la carga local fruto del aumento de relocalizaciones industriales y logísticas.

Más competitividad

En este sentido, un transitorio consultado por este periódico apunta que “los crecimientos de Tánger Med van a seguir en los próximos años, y solo se podrá frenar en parte si España aumenta sus infraestructuras portuarias, y la conectividad terrestre, y se convierta en un país atractivo para la inversión, algo que aún está por ver, porque salvo el caso de MSC en Valencia no surgen nuevos proyectos que puedan

VALENCIA RESISTE COMO LÍDER NACIONAL

Pese a la reducción de un 5% en sus volúmenes en 2023, el enclave mantiene su posición, a corta distancia de Bahía de Algeciras.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Valencia	4.804	-5%	-12%	5.052	5.604
Bahía de Algeciras	4.733	-1%	-8%	4.767	4.799
Barcelona	3.280	-7%	-1%	3.525	3.531
Las Palmas	1.205	+4%	+20%	1.164	1.177
S.C. Tenerife	497	+4%	+21%	480	436
Bilbao	492	-1%	-22%	497	539
Vigo	226	+0%	+5%	226	239
Bahía de Cádiz	200	-8%	+246%	217	215
Alicante	172	-18%	+0%	210	173
Sevilla	143	+2%	+5%	141	136
Baleares	91	-6%	-24%	97	107
Huelva	88	+8%	+19%	81	81
Castellón	72	-30%	-65%	103	130
Gijón	64	+38%	-15%	47	58
Santander	57	+94%	+301%	30	38
Cartagena	50	-5%	-26%	53	51
Marín - Pontevedra	45	-3%	-42%	46	41
Málaga	41	-82%	-81%	228	237
Tarragona	34	-59%	-29%	83	55
Vilagarcía	29	-12%	-29%	33	34
Ferrol - San Cibrao	25	-32%	+207%	37	17
Almería	17	-24%	-29%	22	25
Melilla	6	+11%	-64%	6	8
Ceuta	5	-0%	-50%	5	6
Motril	1	>999%	+20%	0	-
A Coruña	0	+40%	+133%	0	0
Avilés	-	-	-100%	-	0
TOTAL	16.379	-5%	-6%	17.151	17.735

Miles de TEUs. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Conexión con el mercado global

Plataformas logísticas y multimodales de clase mundial para el tráfico marítimo de importación - exportación y transbordo entre Europa, Asia, África y América

TCTenerife

- 15,0 hectáreas
- 620.000 TEU
- 16m calado
- 700m línea de atraque para rodado, proyecto y contenedores
- Más de 700 conexiones frigoríficas
- Servicios rodados y contenerizados con la Península y Norte de Europa
- Hub de transbordo

TMS

- 36,5 hectáreas
- 400.000 TEU
- 14m calado
- 1290m línea de atraque para rodado, proyecto contenedores, graneles sólidos y pasajeros
- Servicios rodados de/a Marruecos y Argelia
- Servicios ferroviarios de/a Reino Unido, Francia y España
- Conexión intermodal rodado/ferrocarril

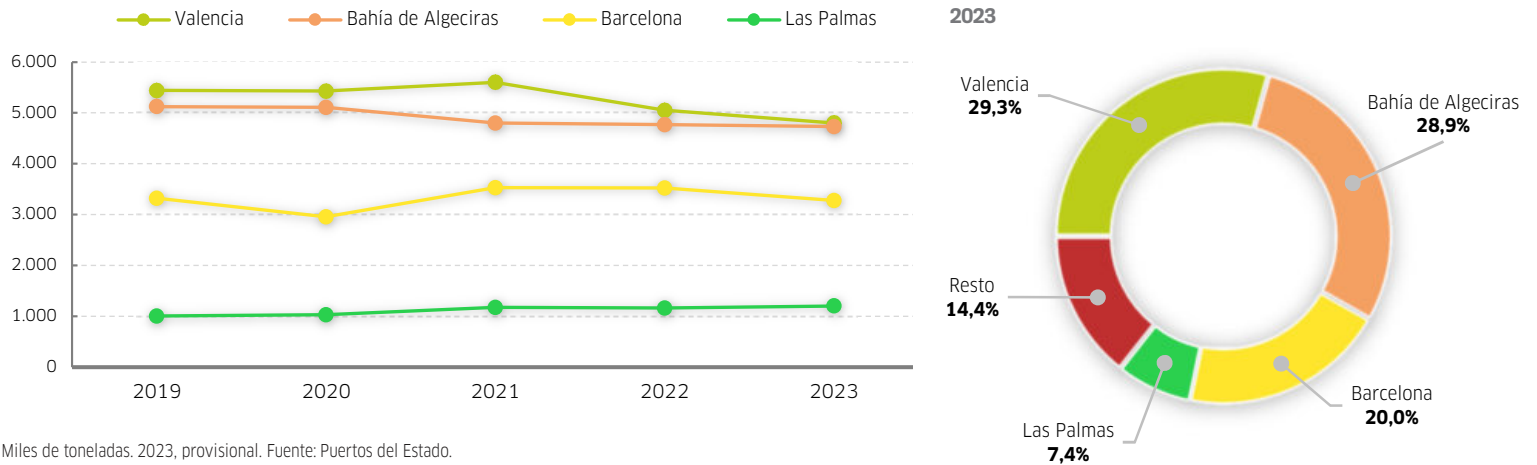
Una empresa de movilidad inteligente, segura y sostenible

Aleatica es el operador líder de infraestructura de transporte con presencia en 7 países de Europa y América Latina.

Fundada en 2018, **Aleatica** surge con la misión de ofrecer soluciones de movilidad seguras y sostenibles, respaldadas por tecnología de vanguardia, que se adelanten a las necesidades de los usuarios.

CUATRO PUERTOS INTEROCÉANICOS AL SERVICIO DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES

Valencia, Bahía de Algeciras, Barcelona y Las Palmas mueven 85 de cada 100 contenedores que se gestionan anualmente en el sistema portuario español.



Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

entablar batalla al crecimiento de Tánger Med”.

A ello, se añade su mejor situación como *hub* de redistribución hacia el norte de Europa de los buques que vienen por el Cabo de Buena Esperanza, evitando el tránsito por Suez.

ESPAÑA MANTIENE SU RESILIENCIA PORTUARIA

Pese a que el comercio marítimo mundial creció un 3 por ciento durante 2023, los puertos españoles no pudieron mejorar sus expectativas de volúmenes de contenedores en un escenario de gran competencia, marcado por la inestabilidad, con una desaceleración generalizada en otros recintos europeos y con conflictos activos como la guerra entre Rusia y Ucrania. Pese a ello, sobresale la resiliencia de la red, con Valencia, Algeciras y Barcelona como líderes del tráfico de contenedores en el Mediterráneo, con un flujo de 13 millones de TEUs.

CSP Spain
The Ports for ALL

Operador portuario líder en España

Map of Spain with a network of red lines connecting major ports.

QR code and social media icons (LinkedIn, Facebook, Twitter, YouTube, Instagram) with the website cspspain.com.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | CONTENEDORES

CAÍDA GLOBAL

LA EXPORTACIÓN MANTIENE UNA SENDA DE FLUJOS A LA BAJA

“Podemos hablar de una caída global sistémica de flujos de carga local en España”, indica un transitario consultado por Transporte XXI. Sin embargo, “la foto fija de los tráfic de contenedores que nos enseña Puertos del Estado, indica que donde hay más afectación en los volúmenes es en los puertos transoceánicos y no tanto en los que tienen tráfic de cabotaje o de corta distancia”.

Y es que los datos de carga local, importaciones y exportaciones, en contenedores fijan un deterioro de volúmenes del 5 por ciento en 2023, situando la cifra global de la red portuaria en 5,9 millones de TEUs. Esto supone una reducción de 329.000 TEUs respecto al ejercicio precedente, manteniendo una senda de flujos a la baja iniciada en el año 2021.

La desaceleración en la exportación de sectores como el agroalimentario, cerámico, textil o químico es-

tá detrás de las cifras de esta caída global en los principales puertos españoles, una reducción de tráfic que se aminoró en el último trimestre del ejercicio.

Hay que tener en cuenta que España depende de la salud económica de los países a los que exporta y “lo que nos vuelven a explicar los datos es que hay países como Estados Unidos, China, Brasil, Argelia, Israel, Arabia Saudí o México que nos han comprado menos mercancía en 2023, por lo que los flujos de exportación han caído”, advierte un operador con flujos en Valencia, Barcelona y Bahía de Algeciras.

La sensación de los operadores es que, con el actual contexto económico y la reducción en la competitividad de las exportaciones españolas, atacar mercados exteriores va a ser complicado si la economía no se reactiva y baja el precio de los combustibles.

En este escenario, los

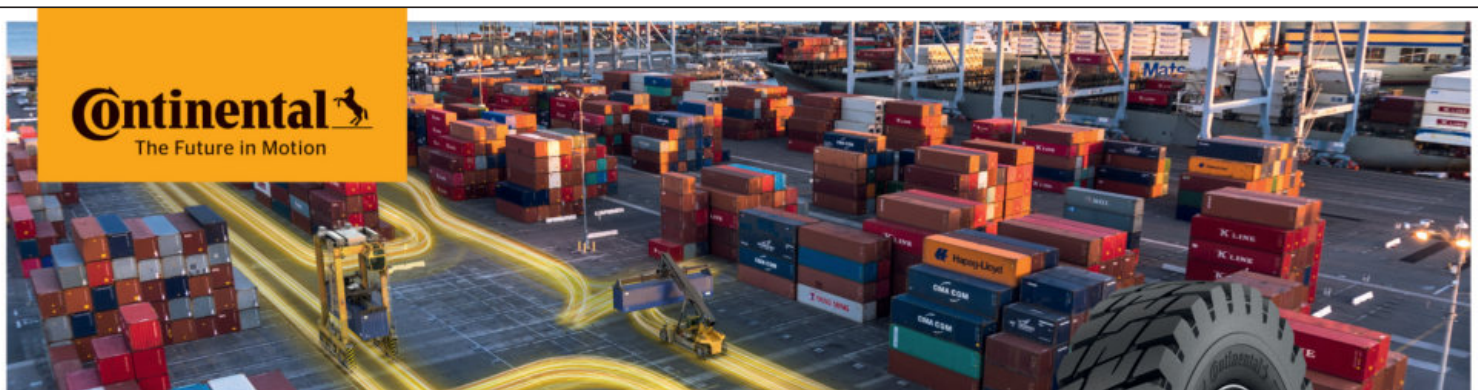
MAL AÑO PARA LA CARGA LOCAL EN ESPAÑA

Valencia, Barcelona y Algeciras perdieron un 6% de import-export en contenedores, mientras que Bilbao recuperó una tendencia positiva.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Valencia	2.241	-9%	-2%	2.464	2.502
Barcelona	1.731	-2%	+2%	1.774	1.829
Bahía de Algeciras	777	-5%	+10%	817	715
Bilbao	454	+1%	-18%	447	492
Vigo	195	+0%	+24%	194	214
Las Palmas	76	+9%	-9%	70	65
Castellón	64	-33%	-67%	96	118
Gijón	57	+54%	+2%	37	50
S.C. Tenerife	46	+12%	+15%	41	35
Marín - Pontevedra	41	-1%	-38%	41	37
Cartagena	37	-3%	-31%	38	39
Santander	37	+24%	+156%	30	38
Bahía de Cádiz	30	+0%	+205%	30	38
Tarragona	24	-48%	-39%	47	45
Alicante	23	-17%	+18%	28	26
Ferrol - San Cibrao	19	-13%	+140%	22	16
Málaga	19	+6%	-25%	18	15
Huelva	12	+10%	-15%	11	14
Almería	9	-50%	-55%	19	22
Vilagarcía	3	+72%	+117%	2	2
Sevilla	1	-19%	-72%	1	1
Motril	1	>999%	+21%	0	-
Ceuta	0	+78%	-93%	0	0
Melilla	0	-11%	-99%	0	0
A Coruña	0	+40%	+133%	0	0
Baleares	0	-58%	-87%	0	0
Avilés	-	-	-100%	-	0
TOTAL	5.898	-5%	-3%	6.227	6.311

Miles de TEUs. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

VALENCIA Y BARCELONA SUMAN EL 67% DEL TRÁFICO IMPORT-EXPORT EN CONTENEDOR QUE SE MUEVE EN ESPAÑA



Cada movimiento con precisión y eficacia.

Con nuestro conocimiento y experiencia.

Nuestros neumáticos radiales y una gama completa de soluciones digitales para la monitorización de los neumáticos optimizan el rendimiento del puerto.

Elige entre neumáticos radiales, V.ply y sólidos (para cada movimiento)

Estamos encantados de poder ayudarte.

Con nosotros, los desafíos se convierten en nuevas oportunidades.



operadores consultados advierten que en el último trimestre hubo una pequeña aceleración de los volúmenes ante la necesidad de aumentar stocks, dado el nuevo escenario bélico en Palestina, que acabó con una crisis de tránsito en el Mar Rojo y la decisión de las grandes navieras de circular sus buques por el norte de África.

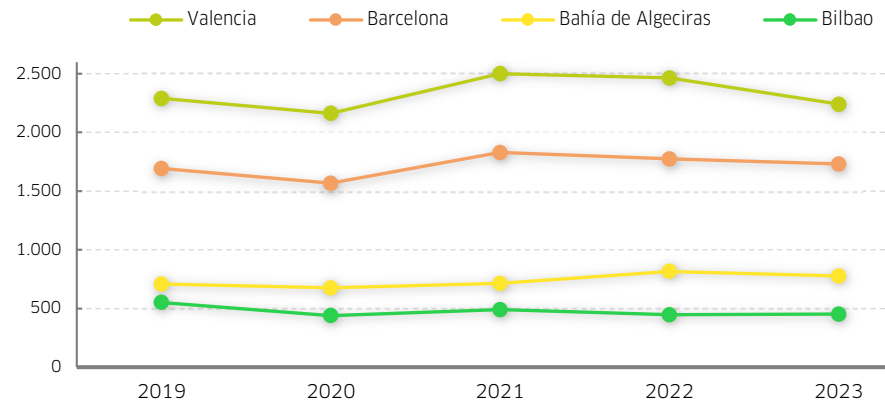
Nuevo escenario

Bajo este nuevo contexto, las navieras aumentarán sus facturas en puertos como Algeciras y Valencia en el arranque de 2023. Eso puede provocar un efecto arrastre para la carga local, “encontrando fletes más bajos que no suban costes logísticos” en los tres principales puertos españoles, Valencia, Barcelona y Algeciras, los cuales cerraron en conjunto con una bajada del 6 por ciento en 2023.

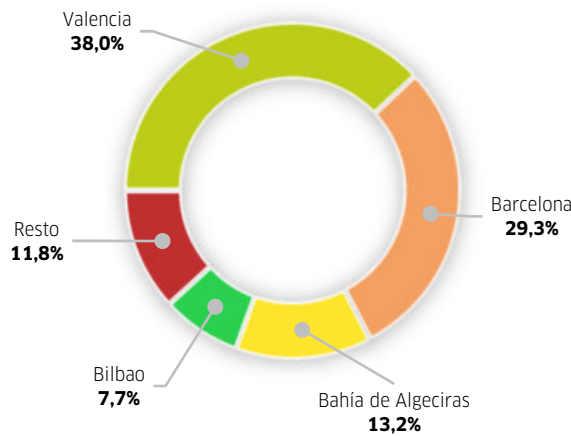
Solo Valencia redujo su carga local en 220.000 TEUs en 2023, el 67 por ciento de los tráficos que se dejaron de mover respecto a 2022. Por su parte, Barcelona y Algeciras aguantaron mejor la crisis de flujos, al tiempo que Bilbao terminó aumentando flujos y recuperando una tendencia positiva, reforzando su cuarta posición en la red.

RESILIENCIA DE LOS PUERTOS FRENTE A LA ATONÍA DEL COMERCIO

El tráfico de contenedores ‘import-export’ se mantiene en valores similares en los últimos cinco años en España.



AÑO 2023



Miles de TEUs. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ACTIVOS DE REFERENCIA

Las terminales que manejan contenedores en la red portuaria de interés general vienen tratando a diario un flujo de más de 16.000 TEUs en operaciones de importación o exportación. Son tráficos esenciales que ponen de relieve la fortaleza del sistema portuario para el conjunto de las navieras mundiales que vienen trabajando en las instalaciones. De ahí que puertos como Algeciras, en palabras de su presidente Gerardo Landaluce, reclame el “valor activo” que tienen los puertos españoles dentro de las rutas comerciales entre Asia y Europa y redistribuidores de mercancías tanto para el fondo del Mediterráneo como para África y América. España dispone de una privilegiada situación estratégica, y un fondo de comercio de más de 2,5 millones de TEUs anuales de tráficos de exportación en contenedores llenos, para poder tejer un emergente escenario de oportunidades logísticas y fidelizar mayores flujos que permitan el desarrollo de tráficos.

synergy. CONEXIONES FERROVIARIAS DIARIAS **ECOFRIENDLY**
A member of Hutchison Ports

Barcelona – Norte de España – Sur de Francia

Barcelona Tren Camión Aduanas Servicios Logísticos Francia

hello@synergy.com.es
synergy.com.es

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | CONTENEDORES

AUGE DE LA RELOCALIZACIÓN

LA NECESIDAD DE NUEVOS ESPACIOS PORTUARIOS, OBJETIVO PARA ATRAER FLUJOS A TERCEROS PAÍSES

DESACELERACIÓN PROGRESIVA DE TRÁNSITOS

Bahía de Algeciras y Las Palmas mantuvieron un comportamiento positivo, mientras Valencia y Barcelona vieron escapar nuevos flujos de transbordo

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Bahía de Algeciras	3.956	+0%	-10%	3.950	4.084
Valencia	2.351	-2%	-20%	2.392	2.888
Barcelona	1.318	-15%	-6%	1.552	1.477
Las Palmas	631	+9%	+41%	577	642
S.C. Tenerife	74	+11%	+487%	66	41
Bahía de Cádiz	18	-44%	>999%	32	45
Vigo	15	+13%	+63%	13	11
Málaga	12	-94%	-93%	202	211
Bilbao	5	+29%	+187%	4	2
Huelva	5	>999%	>999%	0	0
Santander	3	>999%	>999%	0	0
Tarragona	2	-91%	>999%	27	0
Castellón	2	-44%	-78%	3	6
Alicante	2	+10%	+220%	2	2
Cartagena	1	+191%	+739%	0	0
Marín - Pontevedra	1	+201%	-80%	0	3
Cijón	1	-69%	>999%	2	0
Vilagarcía	0	-45%	+348%	0	0
Resto	0	-97%	+19%	0	0
TOTAL	8.397	-5%	-11%	8.827	9.414

Miles de TEUs en tránsito. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Otro mal año para el negocio del tránsito en España, lo que supone una reducción de jornales en el ámbito de la estiba y un incremento en los costes del *import-export* “ya que las compañías navieras juegan con el componente del *transshipment* para ajustar sus fletes y sus costes portuarios”, explica a este periódico el directivo de una empresa estibadora.

El sistema portuario español se dejó en el camino de 2023 un 5 por ciento de volúmenes, es decir, un tráfico de 430.000 TEUs. Unido al “batacazo” de 2022, los puertos españoles pierden más de un millón de TEUs de tránsito, cajas que han terminado en otros enclaves más competitivos y con capacidad de manipulación como son Tánger Med o Gioia Tauro.

Que el tránsito siga huyendo de España “asusta” a transitarias y estibadoras. Unos por el “balance” que supone para la actividad lo-

gística esa conectividad que aportan los grandes buques portacontenedores que utilizan las navieras para sus operaciones de Asia a Europa. Y, por otro, para las estibadoras, porque el tránsito les aporta volúmenes para completar su negocio, aparte de mantener a los censos de los trabajadores portuarios “sin la necesidad de acudir a expedientes de regulación de empleo”.

Tendencia negativa

Lo cierto es que la tendencia del tráfico apunta hacia la dirección negativa “mientras no se produzca un crecimiento de espacios portuarios con la decisión de navieras y terminales de concentrar mayores flujos de tránsito en España”, explica el directivo de una terminal. “Lo hemos visto en el pasado con las apuestas de MSC en Valencia o con la apertura de Hutchison en Barcelona que hay un efecto atracción”, detalla, “por lo que para seguir

ALGECIRAS MOVIÓ EL 47% DEL TRÁNSITO REGISTRADO EN ESPAÑA

creciendo, a no ser que se colmaten desarrollos en el Mediterráneo, vamos a tener que esperar para tener nuevas capacidades para ofrecer a las navieras”.

Los armadores odian la congestión y, hoy, hay puertos en España que demandan una ampliación. Sus patios superan el 80 por ciento de utilización. Por ejemplo, Valencia y Algeciras “deben seguir creciendo en espacio”, porque “la volatilidad del tránsito es enorme, exige precio, flexibilidad, alta inversión en equipamientos y productividad”, reflexiona un operador. La situación actual preocupa, sobre todo, por las afecciones que pueda tener a importaciones y exportaciones.



Servicios
Logísticos
Portuarios

Gran Vía, 40 bis, 7° • 48009 BILBAO
www.slp.es

AGENCIA
+34 94 424 99 00 • agency@slp.es

ESTIBA
+34 94 424 99 00 • slp@slp.es

OFICINAS SANTURCE
+34 94 461 83 94 • +34 94 423 82 00



ESTABILIZACIÓN DE LOS TRÁFICOS DE CABOTAJE

LA RED ESPAÑOLA COMPARTE 2 MILLONES DE TEUS ANUALES

Más de dos millones de TEUs transitan entre los puertos españoles en operaciones marítimas de cabotaje. Un nicho que mantiene una estabilización y que está enmarcado en los servicios que se realizan principalmente entre la península ibérica y las Islas Canarias a través de navieras que apuestan por el desarrollo de líneas regulares de contenedores.

Un tráfico para especialistas, en el que navieras españolas como Boluda Lines, JSV, Alisios y Nisa Marítima vienen gestionando volúmenes de carga local junto a las principales empresas navieras internacionales que tienen servicios *feeders*, tanto con Canarias como entre puertos peninsulares.

Los puertos canarios mantuvieron comportamientos distintos. Mientras Las Palmas bajó un 4 por ciento, con 0,5 millones de TEUs, Tenerife tuvo un rumbo positivo, “gracias a los servicios de Boluda”, según explicaron transitorios consultados por este periódico.

Estos medios admiten que “las navieras españolas depen-

den del crecimiento del mercado de la distribución de las grandes cadenas, así como del auge del turismo y las exportaciones de plátano y tomate de las islas, lo que genera una amplia actividad *reefer*”.

Centros de distribución

Y es que alrededor de 5.700 TEUs diarios se cruzan entre las terminales de contenedores de los puertos españoles, de los que un 42 por ciento tienen como origen y destino el mercado canario. Un nicho de transporte marítimo que tiene a Barcelona, Valencia, Cádiz, Alicante y Sevilla como los principales enclaves peninsulares que tratan, primordialmente el mercado canario.

Al mismo tiempo, según la estadística elaborada por Puertos del Estado, destaca el papel de Barcelona y Valencia como centros de redistribución regional para otros enclaves españoles a la hora de gestionar flujos de contenedores procedentes de otras líneas interoceánicas y que terminan por embarcarse en líneas de cabotaje.

MANTENIMIENTO DE FLUJOS ENTRE PUERTOS

Los servicios entre puertos españoles registraron un mínimo descenso del 1% en 2023 en sus volúmenes operados, destacando los crecimientos en Barcelona y Valencia, con un 16% y 8%, respectivamente.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Las Palmas	498	-4%	+5%	517	469
S.C. Tenerife	377	+1%	+5%	373	360
Barcelona	231	+16%	-1%	199	225
Valencia	212	+8%	-1%	196	214
Bahía de Cádiz	152	-2%	+222%	156	132
Alicante	147	-19%	-3%	181	145
Sevilla	142	+2%	+7%	140	134
Baleares	91	-6%	-24%	97	107
Huelva	71	+1%	+19%	70	67
Bilbao	34	-26%	-55%	45	45
Vilagarcía	26	-17%	-35%	31	32
Santander	18	-	-	-	-
Vigo	16	-11%	+12%	18	15
Cartagena	12	-14%	-11%	14	12
Málaga	10	+20%	-28%	8	10
Tarragona	8	-20%	-12%	9	9
Almería	7	+143%	+198%	3	3
Gijón	7	-13%	-66%	8	8
Melilla	6	+11%	-55%	6	8
Ferrol - San Cibrao	6	-45%	>999%	11	1
Castellón	6	+50%	+82%	4	7
Ceuta	5	-2%	-37%	5	6
Marín - Pontevedra	3	-40%	-55%	4	1
Bahía de Algeciras	0	-42%	-68%	0	0
TOTAL	2.085	-1%	+4%	2.097	2.010

Miles de TEUs. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

CANARIAS SUMA EL 42% DE LOS FLUJOS DE CABOTAJE ENTRE PUERTOS ESPAÑOLES

YILPORT IBERIA

GAME CHANGER IN PORT OPERATIONS & TERMINAL MANAGEMENT




Una fuerte Red en la Península Ibérica

Terminales excelentes en Andalucía y Galicia

www.yilport.com

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | CONTENEDORES

NOTARIOS DE LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO

LA TRAYECTORIA DEL TRÁFICO REFLEJA UN PANORAMA INESTABLE CONTAGIADO POR LA SITUACIÓN ECONÓMICA

“Ha sido un año irregular. Veníamos de una fuerte desaceleración de los tráfic de contenedores en el último cuatrimestre de 2022 y el arranque de 2023 fueron muy negativos en cuanto a volúmenes”, explican a este periódico desde un operador logístico con altos flujos marítimos.

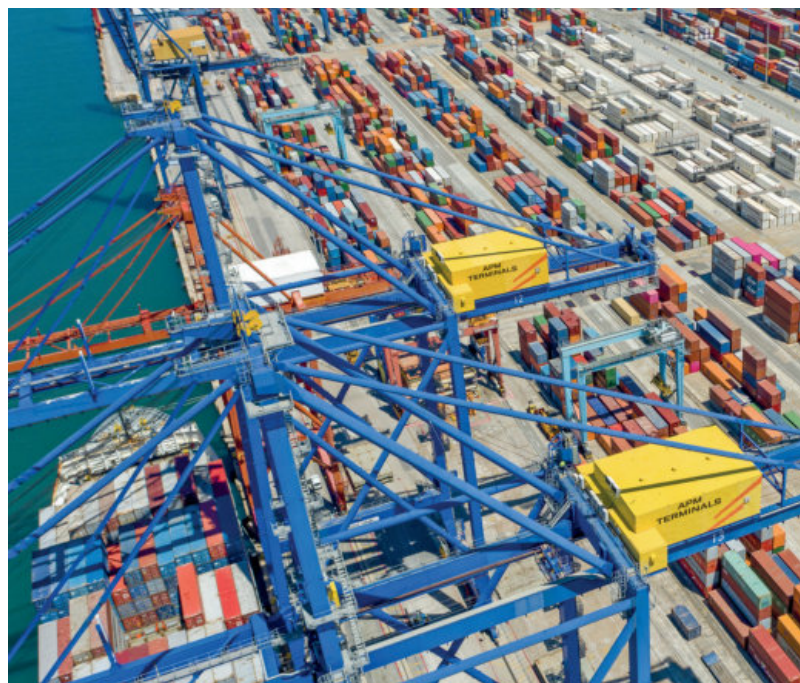
Y es que el balance mensual de la evolución del tráfico de contenedores en el conjunto del sistema portuario español ofrece un tibio arranque del ejercicio. Enero y febrero fueron los meses con menores volúmenes operados en las terminales. A partir de marzo se observó una ligera recuperación, alentada mayoritariamente por la vuelta de tráfic de tránsito internacional y una mejora de las importaciones tras la finalización del Año Nuevo Chino.

Una trayectoria del tráfico que refleja un panorama inestable de la evolución de los diferentes nichos del transporte marítimo de contenedores. Todo

contagiado por la situación económica, el descenso del consumo y los precios energéticos, según coinciden transitar y operadores consultados.

A esta situación, el discurso oficial, encabezado por Puertos del Estado, viene a agregar que 2023 estuvo “marcado por una desaceleración en los tráfic, por diversas tensiones internacionales, como la guerra de Rusia y Ucrania, a la que se sumó la situación de violencia en Oriente Medio, que especialmente en la última parte del año provocó afecciones en el comercio marítimo al verse afectado el paso del Mar Rojo, lo que está provocando cambios de rutas, retrasos y también subida de costes”.

Con este panorama, la media mensual del tráfico total de contenedores superó los 1,36 millones de TEUs. En un día normal, las terminales de la red portuaria española canalizaron una media de 45.500 TEUs, de los que



Operaciones en la instalación de APM Terminals del puerto de Valencia.

23.300 son de tránsito a terceros países, 16.400 TEUs en operaciones de importación y exportación, y alrededor de 5.800 TEUs son de cabotaje entre puertos españoles.

De la estadística global de 2023, el periodo mensual con mejores volúmenes operados en España fue mayo, con 1,47 millones de TEUs. Se repite el mes de 2022, “lo que empieza a marcar cierta tendencia de regularidad”, matiza un empresario transitorio, aunque advierte que “lo que nos indica el gráfico es que el tránsito y el *import-export* van de la mano por el crecimiento de operaciones con grandes buques

Especializado en
mercancía general de alto valor



Puerto de Vigo











...logística en el foco de nuestro negocio!

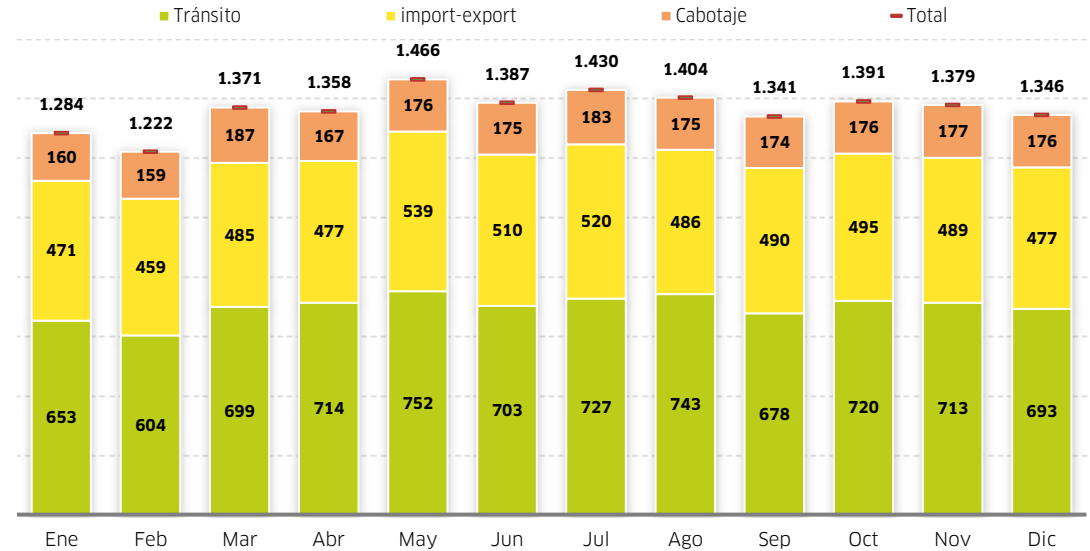
> 90 servicios marítimos • automóviles • granito • pesca • metales • aluminio • fruta • piedra



APM TERMINALS

MAYO FUE EL MES CON MAYOR FLUJO DE CONTENEDORES EN 2023

Los flujos import-export solo destacaron durante el periodo entre abril y julio con cifras mensuales superiores al medio millón de TEUs, donde se observa su evolución paralela con la aceleración de las operaciones de tránsito en el conjunto de la red de terminales españolas.



Miles de TEUs, año 2023. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: Transporte XXI.

que vienen realizando las principales navieras que trabajan en España". De esta forma, mayo fue el mejor mes para el flujo de tránsitos, con 0,75 millones de TEUs, y para el *import-export*, con 0,5 millones de TEUs (ver cuadro adjunto). En cuanto, al tráfico de cabotaje, el mejor dato mensual se obtuvo en marzo con un movimiento de 0,19 millones de TEUs.

Los datos reflejan una gran estabilidad en los servicios de cabotaje, sin grandes oscilaciones, y con una media mensual que se sitúa en 173.725 TEUs, donde se observa una mayor fortaleza de los volúmenes tratados en los meses

LA MEDIA MENSUAL DEL TRÁFICO TOTAL EN 2023 SUPERÓ LOS 1,36 MILLONES DE TEUS

de marzo, julio y noviembre. "Es un dato que viene a testimoniar la influencia que los periodos previos a los vacaciones o de alta demanda turística tiene el trasiego de carga, por ejemplo, a los puertos de Canarias", explica un transitario consultado.

Evolución del *import-export*

Por su parte, el desarrollo de los volúmenes *import-export* tuvo su mejor comportamiento en los meses centrales del ejercicio, saliendo de las bajas

cifras del arranque para terminar el año con una desaceleración de los volúmenes de contenedores pese a cuantificar cierta mejoría respecto a idéntico trimestre de 2022, un ejercicio cuyo último tercio fue muy negativo.

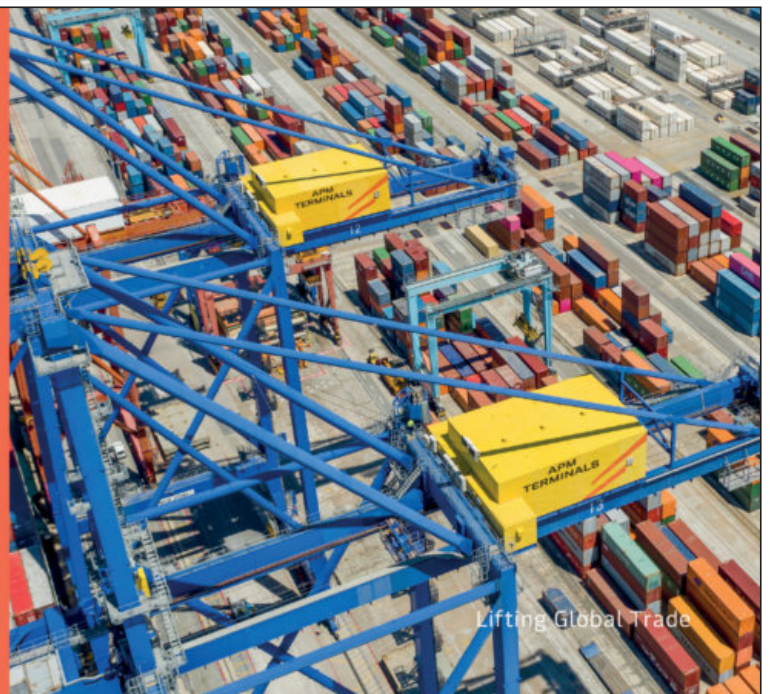
En ese contexto, la media mensual gestionada por la red de terminales ascendió a 491.470 TEUs, siendo mayo, julio y junio los meses que exportadores e importadores realizaron un mayor volumen, mientras que diciembre, enero y febrero tuvieron los peores datos.



Goal to be net zero by 2040



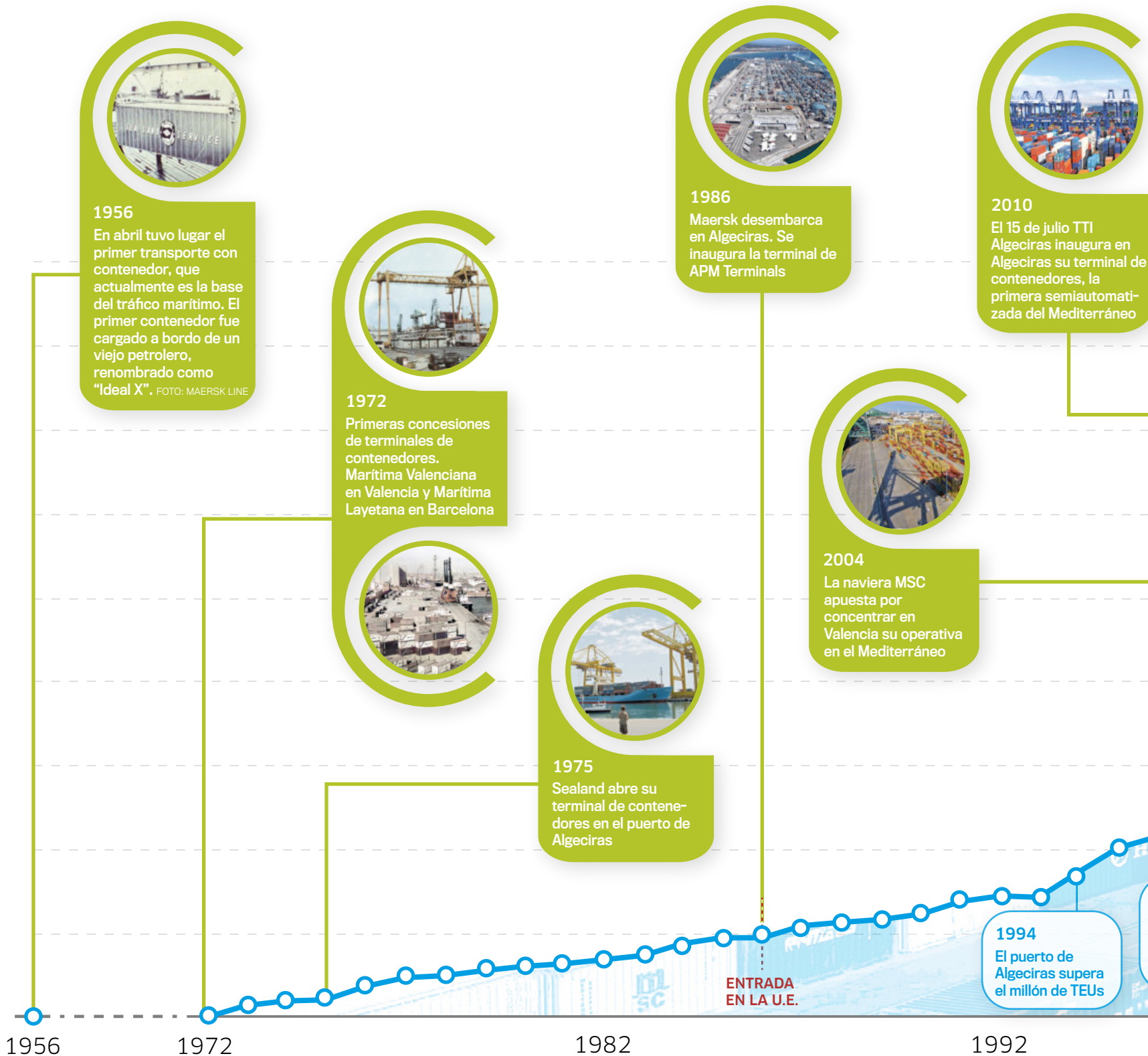
Learn more on apmterminals.com

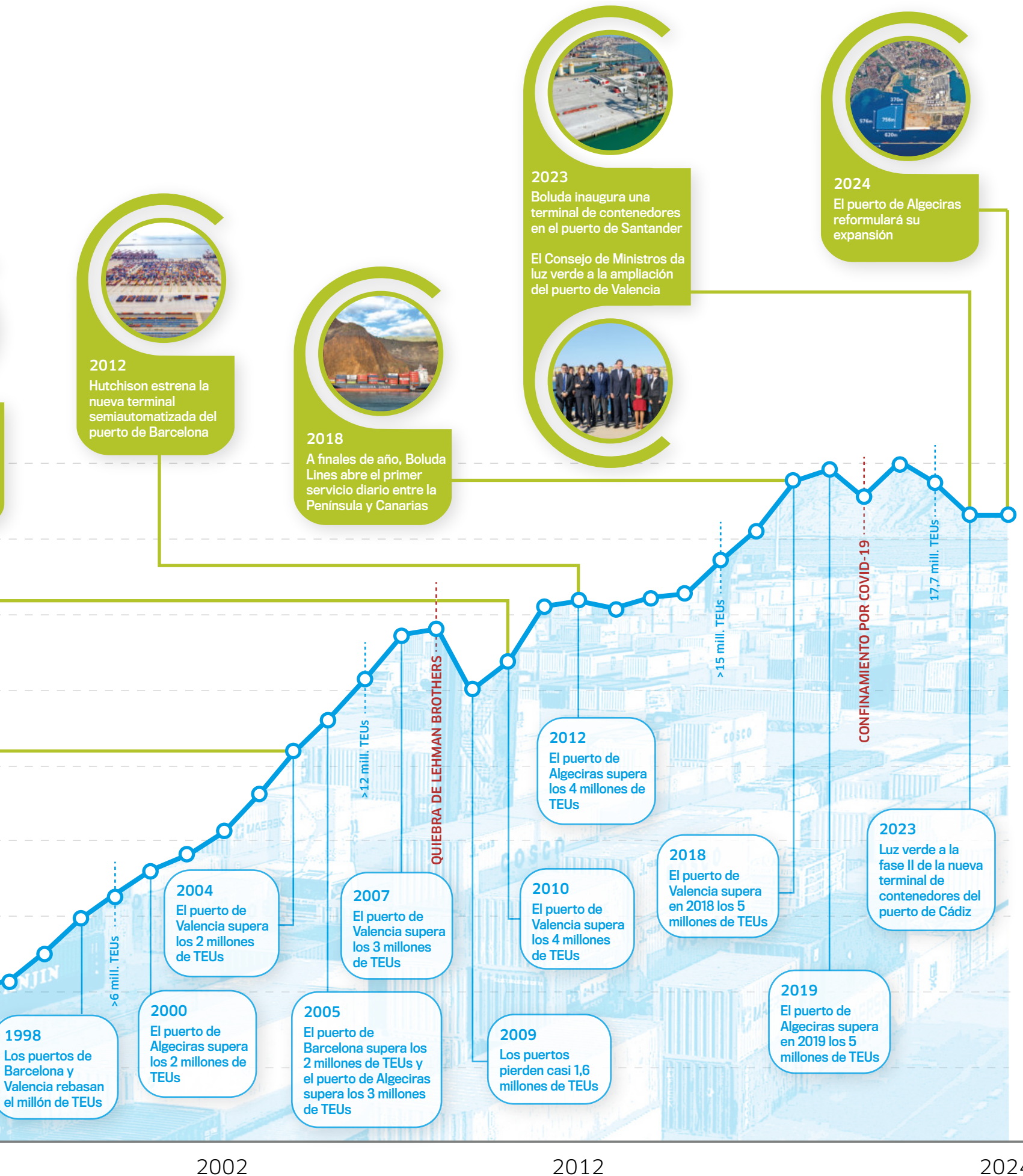


Lifting Global Trade

EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR | PRINCIPALES HITOS

UNA HISTORIA DE ÉXITO





2012
Hutchison estrena la nueva terminal semiautomatizada del puerto de Barcelona

2018
A finales de año, Boluda Lines abre el primer servicio diario entre la Península y Canarias

2023
Boluda inaugura una terminal de contenedores en el puerto de Santander

El Consejo de Ministros da luz verde a la ampliación del puerto de Valencia

2024
El puerto de Algeciras reformulará su expansión

Tráfico total en los puertos españoles en TEUs. Elaboración: Transporte XXI.

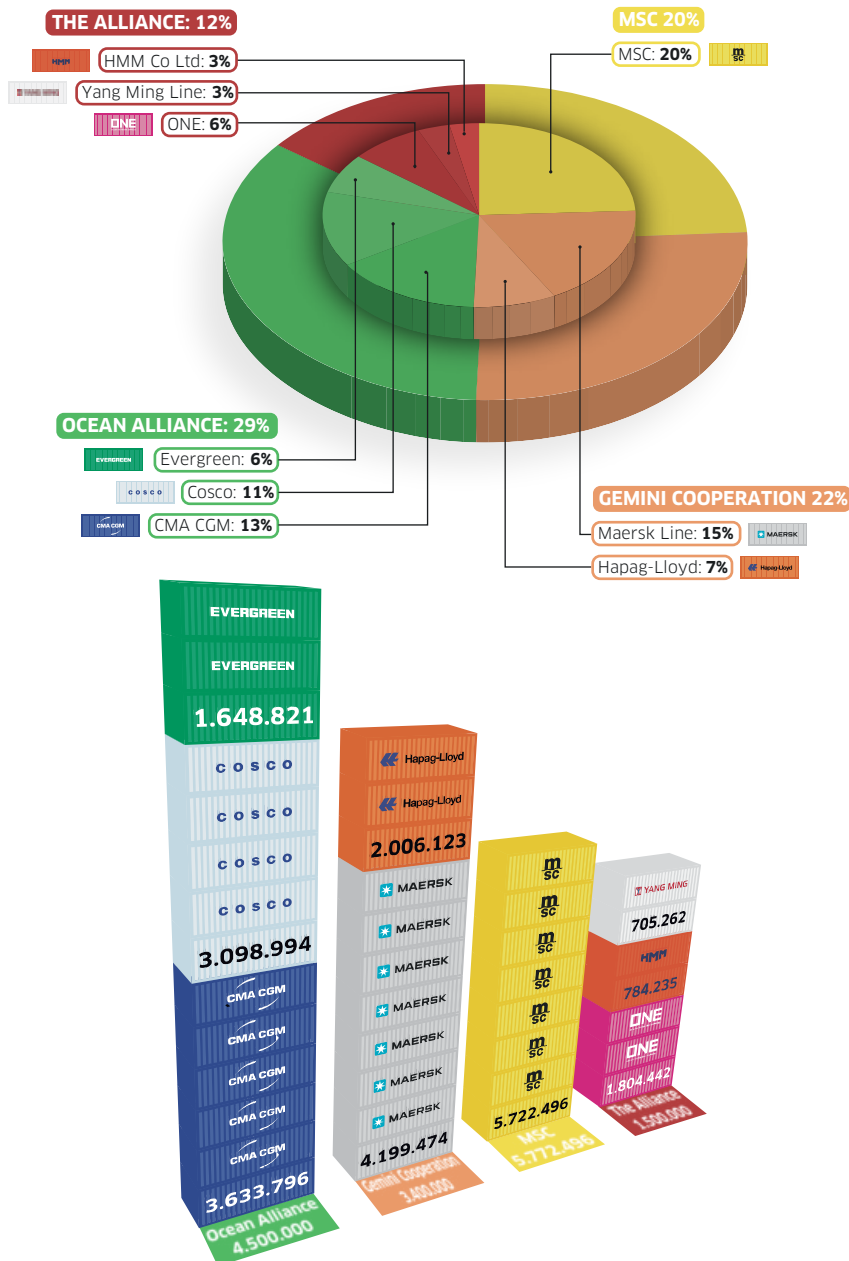
EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR | ALIANZAS NAVIERAS

ESPAÑA, EJE ESTRATÉGICO DEL COMERCIO MUNDIAL

LOS CONSORCIOS NAVIEROS INTERNACIONALES RESPALDAN LA POSICIÓN NUCLEAR PARA LAS RUTAS MARÍTIMAS DE LOS PUERTOS DE BAHÍA DE ALGECIRAS, VALENCIA Y BARCELONA

LAS NAVIERAS HAN DIBUJADO UN NUEVO ESCENARIO DE CARA A 2025

La naviera suiza MSC navegará en solitario en la mayoría de rutas mundiales, teniendo como competencia a dos grandes consorcios navieros: Gemini (Maersk y Hapag-Lloyd), y Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco, Evergreen y OOCL).



Datos en TEUs a 28/02/2024. Todos los porcentajes son totales sobre la capacidad total mundial de cada naviera, si bien cada compañía no aporta todos sus recursos a los consorcios que no ofrecen datos individualizados. Fuente: Alphaliner.

Los puertos españoles se mantienen en la agenda de los grandes navieros mundiales. Tanto Bahía de Algeciras, como Valencia, Barcelona y Las Palmas están en las rutas interoceánicas de los armadores, que para poder gestionar con una mayor competitividad sus recursos vienen utilizando las alianzas en parte de sus rutas marítimas.

Y es que los nuevos tiempos que se avecinan en la industria naviera no pasan inadvertidos para los muelles españoles que han encadenado una sólida dependencia de navieras como MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco o Hapag-Lloyd para el presente y futuro del desarrollo de sus instalaciones y corredores multimodales.

Es por ello que el anuncio del fin de la alianza naviera entre MSC y Maersk, lanzado el pasado 2023, tenderá a reposicionar el mercado portuario en España hacia un nuevo escenario más democrático donde las compañías han reformulado los intereses de cara al próximo ejercicio 2025.

“Estamos en un año de transición en la industria, un ejercicio caracterizado por el impulso a la construcción naval, el inicio del pago por derechos de emisión en la Unión Europea y por la apuesta de muchos protagonistas de controlar toda la logística, desde la factoría de Asia al consumidor final”, explica el directivo de una consignataria española que opera con tráficlos interoceánicos.

Por un lado, Maersk ha elegido un nuevo compañero de viaje: la naviera alemana Hapag-Lloyd, para arrancar en febrero de 2025 una alianza operacional a largo plazo denominada “Gemini Cooperation”. El objetivo de las compañías danesa y alemana es “ofrecer una red oceánica flexible e interconectada con una fiabilidad líder en el sector”.

La nueva alianza agrupará una flota de 290 buques con una capacidad combinada de 3,4 millones de TEUs. Maersk desplegará el 60 por ciento de la flota y Hapag-Lloyd el 40 por ciento, trabajando juntos en siete grandes rutas: Asia-Costa Oeste de Estados Unidos, Asia-Costa Este de Estados Unidos, Asia-Oriente Medio, Asia-Mediterráneo, Asia-Norte de Europa, Oriente Medio-India-Europa y Transatlántico, con un total de 26 servicios.

Como consecuencia de unirse a esta cooperación, Hapag-Lloyd dejará ‘THE Alliance’ a finales de enero de 2025, consorcio que impulsaba junto a las navieras HMM, Ocean Network Express (ONE) y Yang Ming.

Por su parte, el consorcio marítimo ‘Ocean Alliance’ se mantendrá operativo en el mercado mundial hasta 2032. Sus socios, las navieras CMA CGM, Cosco, Evergreen y OOCL ratificaron en 2024 una extensión de su acuerdo, que finalizaba en 2027, durante “al menos” cinco años más. Es-

ta alianza ha venido funcionando desde 2017 para favorecer la utilización de los buques por parte de los socios con el objetivo de ofrecer “tiempos de tránsito rápidos, frecuencias de navegación competitivas y la cobertura portuaria más amplia”, según indican sus integrantes.

La ‘Ocean Alliance’ apuesta por mantener “una asociación estable, confiable y de confianza”, cubriendo las principales rutas entre el Este y el Oeste, conectando Asia con el norte de Europa, el Mediterráneo, Medio Oriente y las costas Este y Oeste de América del Norte.

Su gran objetivo es liderar el transporte marítimo mundial, eso sí, los últimos datos de la alianza apuntan a una reducción de servicios fruto de la crisis del mar Rojo y el uso de grandes buques. El nuevo programa conjunto para 2024 supondrá un descenso del número de servicios conjuntos operados, que pasan

de 40 a 35, así como un menor uso de buques, de 356 a 321 unidades, con una oferta de 4,5 millones de TEUs. El consorcio se posiciona así frente al acuerdo Gemini y ante MSC, el líder mundial, que tiene una capacidad actual de 5,8 millones de TEUs, y construcciones en marcha para seguir al frente.

La naviera suiza renovó recientemente un acuerdo de cooperación con la israelí ZIM para el uso compartido de buques y compra de espacios en siete servicios, entre los cuales está la conexión con Israel desde el norte de Europa, que hace escala en Valencia.

Su ambición es navegar sola en el mar, con una apuesta que añadirá más de 1,4 millones de TEUs de bodega a su flota, con la puesta en servicio de 115 buques, dentro de un mercado que no descarta que la naviera suiza pueda decantarse en el corto plazo por una adquisición, más que por una nueva alianza.

MSC Y CMA CGM REAFIRMAN SU APUESTA POR LOS MEGABUQUES

La naviera suiza mantendrá su fortaleza en el mar añadiendo una flota de 115 buques a su estructura, con 1,37 millones de TEUs. Solo CMA CGM se acerca a esta magnitud inversora, con 100 buques y 1,13 millones de TEUs.

	TOTAL		EN PROPIEDAD		CHÁRTER		PEDIDOS	
	CAPACIDAD	BUQUES	CAP.	BUQ.	CAP.	BUQ.	CAP.	BUQ.
1 Mediterranean Shg Co	5.722	802	2.795	508	2.928	294	1.369	115
2 Maersk	4.199	687	2.507	337	1.692	350	436	36
3 CMA CGM Group	3.634	632	1.810	254	1.823	378	1.132	100
4 COSCO Group	3.099	492	1.775	187	1.324	305	793	47
5 Hapag-Lloyd	2.006	275	1.194	122	812	153	242	12
6 ONE (Ocean Network Express)	1.804	230	784	92	1.021	138	543	43
7 Evergreen Line	1.649	212	966	127	683	85	824	70
8 HMM	784	70	565	38	219	32	251	25
9 Yang Ming Marine	705	93	274	55	431	38	77	5
10 Zim	675	129	29	8	647	121	165	23
11 Wan Hai Lines	479	117	467	111	12	6	111	16
12 PIL (Pacific Int. Line)	295	89	201	72	95	17	119	12
13 X-Press Feeders Group	160	84	103	40	58	44	20	15
14 SITC	160	100	157	98	3	2	22	14
15 KMTCC	151	64	84	30	66	34	16	2
16 Sea Lead Shipping	138	33			138	33	4	2
17 IRISL Group	137	30	137	30				
18 UniFeeder	137	84			137	84	17	8
19 Sinokor Merchant Marine	123	81	106	70	17	11	46	10
20 Zhonggu Logistics Corp.	119	85	78	30	41	55	5	1
TOTAL FLOTA MUNDIAL	28.975	6.834						

Datos a 28/02/2024. Capacidad en miles de TEUs. Fuente: Alphaliner.

Dedicated to you!

MSC
TERMINAL VALENCIA

Muelle MSC s/n • Puerto de Valencia • 46024 Valencia • Tel: +34 96 332 55 00 • Fax: +34 96 332 58 00 • www.msctv.es

OPINIÓN | PROBLEMA RECURRENTE EN EL TRÁFICO MARÍTIMO

ABANDONO DE CONTENEDORES

VERÓNICA MEANAAIYON Abogados
Madrid**ROCÍO LÓPEZ**AIYON Abogados
Algeciras

Un problema recurrente en el tráfico marítimo es el abandono de contenedores cargados con mercancía. Cuando el destinatario de las mercancías no acude a retirarlas tras ser requerido como la parte autorizada para ello, las navieras se enfrentan a una serie de costes como pueden ser las demoras por la ocupación del contenedor con una mercancía ajena, el almacenamiento de este o los gastos de transporte interno del contenedor.

Ante esta situación existen dos posibles soluciones: instar un expediente de abandono y subasta de la carga por la Aduana competente o comenzar un expediente notarial de depósito y venta de mercancías.

Expediente de abandono

Para iniciar este expediente se exige previamente la declaración de abandono por parte del Administrador de la Aduana correspondiente, debiéndose cumplir, además, las reglas que se exponen a continuación.

Una vez la mercancía se encuentra en situación de abandono conforme a lo dispuesto en el artículo 316 del Decreto de 17 de octubre de 1947 por el que se aprueba el texto refundido y modificado de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas, se abre expediente encabezado con la manifestación escrita del interesado o con la exposición de hechos que motiven el abandono.

Dentro del plazo máximo de 5 días desde que se inicia el expediente tendrá lugar el reconocimiento de las mercancías y, oído el Segundo Jefe de la Aduana, el Administrador decidirá sobre la procedencia o no del abandono. Decisión que será comunicada al interesado en la carga, si fuese conocido, concediéndole un plazo de 5 días para que preste conformidad o presente alegaciones. En el caso de que el interesado no sea conocido, la resolución se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP) y en el ta-

blón de anuncios de la Aduana, concediéndose otro plazo de 5 días para que se presenten alegaciones, en su caso. Transcurrido el plazo, se remitirá el expediente a la Dirección General de Aduanas para la resolución oportuna.

Si finalmente se declara la procedencia de abandono, el Administrador incautará las mercancías en nombre de la Hacienda, que procederá a la venta en subasta pública de aquellas.

Del producto obtenido de la venta se deducirán, sucesivamente, los derechos arancelarios, las multas, los gastos de almacenaje, depósito o cualquier otro que hayan originado las mercancías. Posteriormente, podrán deducirse los fletes y gastos de carga y descarga de la mercancía y, una vez hechas las anteriores deducciones, se ingresará el resto, de haberlo, en el Tesoro Público en concepto de mercancías abandonadas.

Expediente Notarial

Este expediente de Depósito y Venta de Mercancías, regulado en la Ley 14/2014 de la Navegación Marítima (artículo 513 y ss.), puede iniciarse cuando la ley aplicable al contrato de fletamento el buque faculte al porteador a solicitar el depósito y venta de las mercancías en los casos en que el destinatario no abone el flete, o no se presente para retirar los efectos porteados (contenedores y su mercancía).

Para la solicitud de inicio del expediente debe indicarse por el interesado el transporte del que se trata, aportando para ello copia del Conocimiento de Embarque (B/L); asimismo, es necesario que se identifique al destinatario, el flete o gastos que se reclaman, el tipo y cantidad de mercancía y una valoración aproximada de la misma.

Admitida la solicitud, el No-

tario requerirá de pago al destinatario a menos que el título no fuera nominativo, en cuyo caso solo se requerirá de pago cuando lo pida el solicitante y designe una persona para ello.

Si en las 48 horas siguientes el destinatario no fuere hallado o el requerido no pagara, el Notario acordará el depósito de la mercancía.

Practicado el depósito y nombrado el depositario, el Notario acordará la tasación y venta por persona o entidad especializada, o bien en pública subasta; con el importe obtenido de la venta se pagarán, en primer lugar, los gastos del depósito y de la subasta, y el resto se entregará al solicitante en pago del flete o gastos reclamados y solo hasta ese límite.

Ahora bien, si el titular de las mercancías manifestara su oposición al pago en el acto del requerimiento o en las 48 horas siguientes, se depositará el remanente de la venta a resultas del juicio correspondiente. En este caso, el titular deberá iniciar procedimiento judicial o arbitral ante el tribunal competente. De no presentarse la demanda en el plazo establecido, el Notario procederá a entregar el remanente al solicitante en pago del flete o gastos reclamados, y hasta ese límite.

Por último, en caso de que el depósito se hubiera evitado o levantado por la prestación de garantía suficiente por parte del destinatario, éste deberá presentar demanda en plazo. No haciéndolo así, el Notario acordará el pago de lo reclamado con cargo a la garantía establecida.

Dado que el procedimiento del expediente notarial lleva aparejada gastos (notario, peritajes, etc.), no resulta aconsejable para mercancías de poco valor siendo preferible en este caso seguir el expediente de abandono por Aduanas.

ANTE EL ABANDONO DE CONTENEDORES EXISTEN DOS POSIBLES SOLUCIONES: INSTAR UN EXPEDIENTE DE ABANDONO Y SUBASTA O COMENZAR UN EXPEDIENTE NOTARIAL DE DEPÓSITO Y VENTA DE MERCANCÍAS



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

www.portsdebalears.com

#SENTelport

Donde todo empieza

“Cada domingo me llevo a mis nietos a disfrutar del sol y la brisa del mar por el puerto de Maó.”

Antònia, jubilada y abuela

Els ports
de les emocions

Port d'Alcúdia

Port d'Eivissa

Port de Maó

Port de Palma

Port de la Savina



APM TERMINALS

Área de estocaje de contenedores refrigerados en la instalación de APM Terminals Barcelona.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | MERCANCÍA PERECEDERA

EL FRÍO AVANZA

LA CARGA PERECEDERA CRECE UN 4% FRUTO DEL AUMENTO LINEAL DE LOS VOLÚMENES EN CONTENEDORES REFRIGERADOS

El tráfico marítimo de frutas y hortalizas por los puertos españoles alcanzó los 11,9 millones de toneladas durante 2023, superando los 11,1 millones de 2022, según ha informado Puertos del Estado. De esta cifra casi la mitad, 5,4 millones de toneladas fueron en desembarque sin tránsito, es decir importaciones para consumo nacional.

Unos flujos que vienen utilizando mayoritariamente el contenedor para alcanzar los mercados nacionales e internacionales. De hecho, más de 7,6 millones de toneladas se movilizaron en contenedores durante el pasado año, según los indicadores del organismo público. Este tipo de tráfico registró un avance del 4 por ciento, empezando a detener, en parte, la caída que estos flujos habían tenido desde el final de la pandemia en los muelles españoles.

Los principales puertos

españoles en la gestión de contenedores refrigerados son Algeciras y Valencia. En menor medida, Las Palmas, Barcelona y Vigo mantienen una importante cuota, especialmente de la mano de Maersk, MSC y CMA CGM, así como de los flujos de Hapag-Lloyd, ONE y ZIM, que apuestan por el mercado *reefer*.

Crecimiento global

“El transporte de mercancías perecedoras mantiene un crecimiento anual del 3 por ciento en flujos internacionales”, explica a este periódico el directivo de una naviera interoceánica. “Estamos observando un progresivo uso del contenedor para ciertas frutas que, hasta la fecha, solo se venían transportando en buques convencionales, lo cual requiere una mayor capacidad logística”, añade el mismo directivo.

De ahí, que una de las principales inversiones que

TRÁFICOS EN VÍA DE RECUPERACIÓN

El sistema portuario español mejoró en 2023 sus flujos de carga perecedera en contenedor, con aumentos que fueron más destacados en Valencia, Las Palmas, Vigo, Gijón, Cartagena y Castellón.

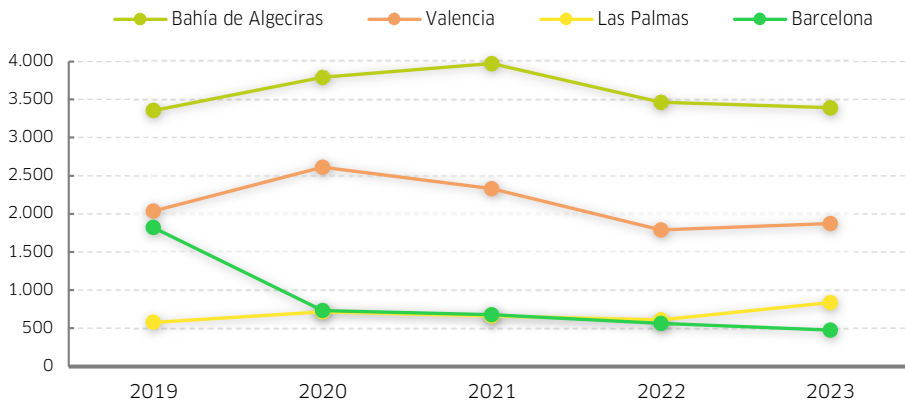
	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Bahía de Algeciras	3.391	-2%	+1%	3.464	3.972
Valencia	1.873	+5%	-8%	1.789	2.330
Las Palmas	837	+38%	+44%	608	661
Barcelona	477	-16%	-74%	564	678
Vigo	232	+33%	>999%	175	177
S.C. Tenerife	222	+17%	+8%	189	219
Bahía de Cádiz	107	+19%	>999%	90	103
Gijón	95	+46%	+7%	65	71
Alicante	80	-24%	-42%	106	98
Cartagena	80	+116%	+186%	37	14
Tarragona	62	-0%	+18%	62	52
Málaga	57	-40%	+111%	94	104
Bilbao	54	+18%	-60%	46	71
Castellón	48	+241%	+225%	14	11
Sevilla	24	+40%	+57%	17	14
Huelva	8	-17%	-61%	10	14
Santander	5	-27%	>999%	7	12
Almería	4	+77%	+201%	2	2
Vilagarcía	3	-37%	-85%	4	12
Ferrol - San Cibrao	1	-32%	-	1	-
Baleares	1	-21%	-67%	1	4
Marín - Pontevedra	0	+30%	-100%	0	0
Melilla	0	-42%	-95%	1	0
Ceuta	0	+53%	-99%	0	0
TOTAL	7.660	+4%	-12%	7.348	8.620

Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

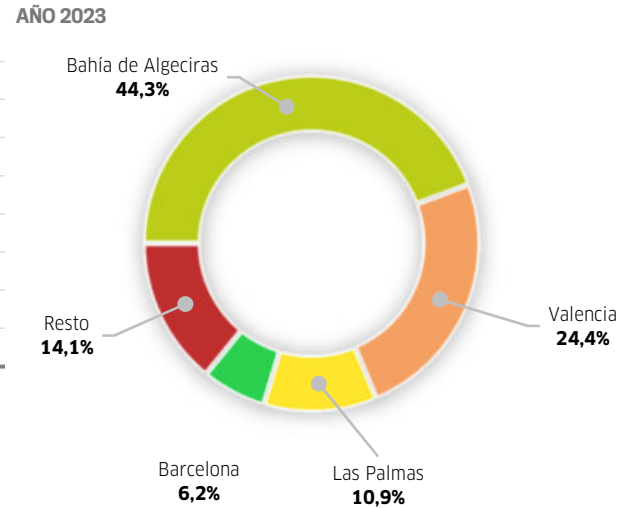
LOS PUERTOS ESPAÑOLES MANEJARON 7,6 MILLONES DE MERCANCÍA PERECEDERA EN CONTENEDORES DURANTE 2023

LA CARGA PERECEDERA, UN NEGOCIO DEL ALTO VALOR AÑADIDO PARA LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Los puertos de Bahía de Algeciras, Valencia, Las Palmas y Barcelona gestionaron el 86% de los flujos en contenedores de mercancía perecedera durante 2023.



Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



ALGECIRAS Y VALENCIA, A LA CABEZA DE LOS FLUJOS DE MERCANCÍA PERECEDERA

acometen actualmente las navieras, junto a los buques, es dotarse de equipos que garanticen la última tecnología para mantener los productos transportados en perfectas condiciones

durante todo el trayecto. Para ello, uno de los enfoques que viene desarrollando el sector es asegurar y promover la tecnología en tierra, en las terminales portuarias y en las platafor-

mas de distribución, “asegurando el futuro digital de la cadena de suministro”, indica a este periódico un operador logístico especializado en tráficos de carga perecedera.

GRIMALDI LINES

La PRIMERA NAVIERA Ro-Ro GREEN en el MEDITERRÁNEO

130 Autopistas del Mar y conexiones marítimas

INFO y RESERVAS: +34 96.306.13.00 | info@grimaldilogistica.com | www.grimaldi.napoli.it

RETOS DE FUTURO | SMART PORTS

RUMBO A LA INNOVACIÓN

LOS PUERTOS ESPAÑOLES DEDICAN 18 MILLONES DE EUROS EN 18 MESES A LA CAZA DE PROYECTOS E IDEAS DISRUPTIVAS QUE PERMITAN UN INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD EN EL SECTOR

La importancia de los puertos españoles, y dentro de ellos los que tienen relevancia con tráficos intercontinentales, es evidente. En este escenario, la economía portuaria y marítima vive en un escenario de revolución industrial 4.0. Ahí viene encajando, con éxito, el 'Fondo Ports 4.0', impulsado por Puertos del Estado y las autoridades portuarias. Permite involucrar al sector privado para adaptar la actual situación a los cambios tecnológicos y mejorar la competitividad de los puertos con productos e ideas que permitan trazar nuevos tiempos en áreas como la digitalización, la automatización, la transición energética o la sostenibilidad.

El fondo de capital Ports 4.0 es el modelo de innovación abierta corporativa adoptado

por el sistema portuario, con el objetivo de incorporar las nuevas tecnologías y los nuevos protocolos digitales a la actividad portuaria española y a la cadena logística que transita por los mismos.

Economía 4.0

De esta forma, se promueve activamente la innovación como elemento de competitividad, de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico portuario español, tanto público como privado, para facilitar su transición hacia la economía 4.0.

El Fondo incentiva la creación y la consolidación de un tejido de empresas emergentes (*startups*), *spin-off* o nuevas líneas de negocio en el ámbito tecnológico en empresas exis-



tentes que desarrollan productos, servicios o procesos innovadores para el sector logístico portuario con orientación al mercado.

Desde Puertos del Estado se reconoce que "empieza a ver resultados palpables, hemos

visto ya como proyectos presentados en la primera edición se han puesto en marcha en empresas y puertos. Esperamos que muchos más puedan ver la luz gracias a la labor facilitadora que están impulsando las autoridades portuarias".

[in](#) [@](#) [f](#) [t](#) [v](#)

siport21@siport21.es
www.siport21.com

Diseño Portuario Buque Amarrado Centro de Entrenamiento Tráfico Marítimo Offshore Safeport

25th Anniversary Celebration **Siport21**



Los puertos españoles están tejiendo una red de empresas emergentes al calor de los incentivos económicos del programa Ports 4.0.

El sistema portuario está poniendo dinero para respaldar la disrupción en los muelles. La programación inversora de los enclaves supera los 50 millones de euros hasta el ejercicio 2026, una financiación que está permitiendo poner en marcha más de 150 proyectos relacionados con el sector marítimo-portuario y la logística.

En este sentido, el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario ha aprobado la resolución de la concesión de las subvenciones por parte del organismo público Puertos del Estado, en la modalidad de proyectos precomerciales, correspondientes a la convocatoria de 2022, del Fondo Puertos 4.0.

A la convocatoria se presentaron 116 candidaturas, de las que 95 fueron admitidas y finalmente 30 han sido propuestas para la asignación de ayudas, por un total de 11,1 millones de euros.

Los proyectos seleccionados

cubren todo el abanico de verticales establecidas en las bases reguladoras y una amplia distribución territorial de los agentes facilitadores.

Además, destaca la continuidad de ideas subvencionadas en convocatorias anteriores, lo que muestra la evolución de los proyectos.

Puertos del Estado lanzó una nueva convocatoria del Fondo Puertos 4.0 de ideas y proyectos comerciales, por un montante de 6,75 millones de euros, el pasado mes de diciembre. Incluido el ejercicio 2024, la dotación presupuestaria alcanza los 18 millones de euros.

La dotación para cada programa es la misma que en anteriores convocatorias, siendo de 750.000 euros para ideas, de los que 105.000 euros van destinados a intraemprendimiento, mientras que se reparten 6 millones para proyectos comerciales y 11,25 millones para los denominados proyectos precomerciales.

MÁS DE 50 MILLONES DE EUROS EN AYUDAS HASTA 2026

CRECIMIENTO Y SOSTENIBILIDAD


Autoridad Portuaria
Santa Cruz de Tenerife


2030
UN PUERTO SOSTENIBLE

RETOS DE FUTURO | ELECTRIFICACIÓN DE LOS MUELLES

PUERTOS ENCHUFADOS

EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL METE UNA MARCHA MÁS CON EL OBJETIVO DE SUMINISTRAR EL 90% DE LAS ESCALAS DE LOS BUQUES PORTACONTENEDORES, CRUCEROS Y FERRIS CON FLUIDO ELÉCTRICO EN 2030

Los puertos españoles continúan su travesía rumbo hacia la descarbonización del transporte marítimo. Entre las actuaciones en marcha, destaca la electrificación de los muelles con el despliegue de la tecnología *Onshore Power Supply* (OPS), también conocida como *cold ironing*. Un reto que lo marca Europa. Y es que, en 2030, los puertos están obligados a suministrar con fluido eléctrico el 90 por ciento de las escalas de buques portacontenedores, cruceros y ferris de más de 5.000 GT.

La adaptación del suministro eléctrico a buques conforme a la normativa europea (OPS) requerirá una inversión aproximada de 450 millones de euros para el conjunto de los puertos españoles. Así se recoge en el informe 'Objetivo 2030: Hacia la electrificación del 100 por cien de los puertos españoles', elaborado por la consultora marítima Ocean Capital Partner.

Esta tecnología, que permitirá a los barcos atracados apagar sus motores, con la consiguiente reducción de emisiones y de ruidos, implicará un incremento de un teravatio-hora de consumo, según estimaciones de Puertos del Estado. Es decir, "como otro sistema portuario consumiendo electricidad para suministrar a los barcos", recaló Antonio Góngora, subdirector de Accesibilidad, Sostenibilidad y Medio Físico de Puertos del Estado, en el marco del congreso Global Mobility Call. Góngora explicó que, en algún

caso, supondrá multiplicar por cinco las potencias instaladas, con las implicaciones 'aguas arriba'. "Un reto que no solo podemos resolver desde el ámbito portuario", matizó.

'OPS Masterplan'

El proyecto europeo 'OPS Masterplan', que concluyó en 2021, propició la construcción de instalaciones piloto (toma eléctrica en muelle) en Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Palma de Mallorca. Inversiones que sirvieron para la elaboración de un plan director. Hoy, las numerosas iniciativas en marcha empiezan a tomar forma.

Es el caso de Barcelona. El puerto será el primero del sur de Europa en contar con la tecnología OPS para que los portacontenedores puedan conectarse de forma regular a la red eléctrica mientras permanecen atracados. Es más, la dársena catalana es una de las

pocas europeas que desarrolla un plan global de electrificación de sus muelles, el bautizado como proyecto Nexigen.

De acuerdo con las previsiones, los primeros portacontenedores podrán enchufarse en pruebas a la red eléctrica en la terminal de BEST en el muelle Prat, donde las obras ya han comenzado, durante el primer semestre de este año.

Recoge el testigo la terminal de ferris de Tramed en el muelle Sant Bertran, Terminal Ferry de Barcelona (TFB), cuyas obras culminarán durante el segundo semestre de 2024.

2030

FECHA MARCADA POR BRUSELAS PARA LA ELECTRIFICACIÓN DE LOS MUELLES



Las terminales de BEST (Hutchison) y de Tramed (Grimaldi) son los emplazamientos donde se desarrollan las dos pruebas piloto. Se trata de una experiencia necesaria para continuar con el plan de electrificación instalando unidades de OPS en el muelle Adosado, donde operan cruceros, y el muelle Costa, dedicado también a ferris. El objetivo es tener electrificados los puntos de atraque de cruceros en Adosado, de portacontenedores en el muelle Prat y de ferris en Sant Bertran y Costa en 2030. La inversión estimada es de unos 130 millones de euros.

Iniciativa BilbOPS

El puerto de Bilbao, pionero en la transición energética, también tiene en marcha un ambicioso plan para la electrificación de sus muelles, que desarrollará por fases. La primera,

en el Muelle A5, se ha adjudicado a la empresa Tecuni por un importe de 4,7 millones.

La electrificación de los muelles del puerto de Bilbao, iniciativa bautizada como BilbOPS, será una realidad en 2026. El proyecto requiere una inversión de 78 millones, de los

EL DESPLIEGUE OPS EN LOS PUERTOS REQUERIRÁ 450 MILLONES

cuales 14,2 serán subvencionados por la Comisión Europea dentro del programa de ayudas CEF Transport 2021-2027. El proyecto lleva asociado que el 20 por ciento de la energía generada sea renovable. La Autoridad Portuaria de Bilbao espera que este porcentaje aumente



El Puerto de Barcelona inicia las obras para instalar el primer OPS en la terminal de BEST.

te hasta el 50 por ciento en el año 2028.

En Valencia, la terminal dedicada de MSC será la primera instalación que dispondrá de muelle electrificado. Junto a los buques portacontenedores de la naviera, los ro-pax de Tramed y Baleària podrán beneficiarse en una segunda fase de las ventajas de la electrificación de los muelles. Para ello, la Autoridad Portuaria de Valencia invertirá más de 25 millones de euros en la generación de las infraestructuras necesarias en los muelles para que los buques puedan estar conectados a la red eléctrica.

Estrategia verde

La Autoridad Portuaria de Algeciras también prioriza su estrategia verde. El puerto se ha marcado como objetivo la transformación energética del enclave para electrificar el 100 por ciento de los muelles dedicados al tráfico ro-pax y el 75 por ciento de los atraques para portacontenedores, proyectos que deberán estar completados en 2029 y 2030, respectivamente.

La Autoridad Portuaria de Huelva también navega hacia la descarbonización. La Comisión Europea ha aprobado la concesión del Proyecto Global Ealing al enclave onubense para acelerar el desarrollo de infraestructuras que permitan a los buques que se encuentren

atrancados en el puerto abastecerse de energía eléctrica durante su estancia en el mismo.

El objetivo del proyecto, que integra 17 puertos europeos, es la realización de todos los estudios y trabajos de ingeniería necesarios que permitan la futura construcción de las infraestructuras portuarias conocidas como OPS, de forma que al concluir el proyecto actual se pueda proceder a su ejecución antes de la finalización del año 2025.

El puerto de Pasaia también ha comenzado a dar pasos para la electrificación de sus muelles de la mano de Iberdrola. El proyecto presentado, "Despliegue tecnología Onshore Power Supply (OPS) y descarbonización del suministro eléctrico en los puertos de Pasaia, Vigo y Alicante", cuenta con un presupuesto de 11,1 millones de euros y fue seleccionado por el Ministerio de Transportes para recibir una subvención de 1,9 millones de euros.

En el caso del puerto de Pasaia, Iberdrola instalará una estación OPS modular que transformará la tensión y frecuencia de la red para adaptarla a las necesidades del buque. Estos equipos se montarán en el interior de contenedores, lo que permitirá agilizar su instalación

y ocupar menos espacio. La estación OPS contará también con un equipo de conexión al buque.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Cádiz ha firmado con Endesa un protocolo de actuación para su transición energética tras la aprobación del primer OPS para cruceros de España. Esta firma da continuidad a la aprobación por parte del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de la concesión a Endesa X, filial de servicios energéticos de Endesa, para la construcción y explotación de una instalación OPS que ofrecerá suministro eléctrico a los cruceros que atraquen en el Muelle Alfonso XIII de la ciudad. A través de este protocolo de colaboración se definirá un plan de actuación para transformar al puerto de Cádiz en un puerto más verde y descarbonizado, que apueste por las energías renovables y con una mayor eficiencia energética.

Igualmente, el puerto de A Coruña ha iniciado los estudios técnicos necesarios para instalar un sistema de abastecimiento eléctrico a los cruceros, con el objetivo de que esta mejora de carácter medioambiental pueda entrar en servicio a lo largo de este año.

LOS PUERTOS APUESTAN POR LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Menos Esperas.
Más Movimientos.

Reduciendo tiempos de espera en las terminales con las Soluciones OCR de TMEIC

TMEIC
We drive industry

TMEICPORTS.COM

Salem, Virginia U.S.A.
+1-540-283-2000

Valencia, Spain
+34 961 117 483

RETOS DE FUTURO | ROBOTIZACIÓN

CON EL FOCO EN EL DATO

LA AUTOMATIZACIÓN DE LAS OPERACIONES DEL NEGOCIO PORTUARIO Y LOGÍSTICO SE CUECE A RITMO LENTO EN ESPAÑA

La automatización va a desempeñar un papel cada vez más importante en el mundo de los puertos inteligentes. Las autoridades portuarias exploran cada vez más las oportunidades de las redes privadas para conectar las necesidades actuales con las realidades futuras.

Redes que al permitir la automatización y el control remoto van a ir desempeñando un papel crucial a la hora de abordar el impacto que la falta de empleos cualificados va a tener en el sector marítimo y portuario

Y es que “los puertos del futuro van a estar fundamentados en gran medida en el dato, para poder obtener modelos descriptivos, prescriptivos y predictivos. Sin duda, tanto el sector privado como el público deben tener el foco puesto en los nuevos escenarios que se están abriendo”, ha indicado el responsable de Innovación en Puertos del Estado, José Llorca Ortega.

El sistema portuario español avanza hacia “una digitalización creciente y tendente a la automatización de procesos sobre la base de modelos colaborativos, sensorización y analítica de datos con aplicación de técnicas de inteligencia artificial y aprendizaje profundo y un buen ejemplo de ello es la figura del gemelo digital”.

Desde su posición privilegiada como responsable del fondo de capital Ports 4.0, Llorca explica que “estamos viendo un incremento en la robotización de las operaciones y un avance en la compatibilidad de la actividad y los servicios portuarios con el progresivo desarrollo de los vehículos autónomos, tanto terrestres como marítimos, lo que nos lleva al concepto de integración humano-máquina”. Y añade que “los nuevos desarrollos en el ámbito de la descarbonización del transporte marítimo y terrestre y de la actividad portuaria y en la generación de energía verde van a favorecer el autoconsumo”.

Pese al bajo nivel en la automatización de las terminales en España, Llorca considera que “los puertos españoles son cada vez más conscientes de que la innovación es un elemento esencial dentro de su planteamiento estratégico y aquellos que no lo

vean así se quedarán irremediablemente fuera de los mercados”.

En un contexto complejo, los puertos tendrán que responder a algunas cuestiones operativas críticas. Por ejemplo, uno de los cambios que van a generar instalaciones como la proyectada por Grupo MSC en el puerto de Valencia con una gran terminal automatizada de contenedores es la puesta en marcha del control remoto de las grúas marítimas. Este proceso se realizará con tecnología de vídeo, sensores y *joysticks* sensibles a la precisión. Deberá aumentar el rendimiento al tiempo que se configura una nueva generación de estibadores alejados del peligro que siempre supone pisar un muelle. Esto va a suponer un cambio en el perfil del personal que se necesita para manejar las grúas, una transformación que muy probablemente dará lugar a una nueva clase de mano de obra que ha vivido su vida en un entorno digital.

El grado de madurez de la automatización en la maquinaria portuaria es avanzado, por lo que los esfuerzos de las empresas estibadoras se deben centrar en que las personas que manejen esta maquinaria desde los centros de control obtengan una alto grado de experiencia para lograr que las inversiones realizadas permitan a las terminales progresar en competitividad. Al tiempo, estas empresas, y con ello los puertos, obtienen un grado de diferenciación en el mercado respecto a las instalaciones con equipos tradicionales y una ingente masa de obra para atender la producción.

Proyectos en marcha

En este sentido, el avance de la tecnología y la digitalización en los puertos españoles no es homogénea. Cada enclave tiene sus propias estrategias y sus soluciones tecnológicas de la mano del sector privado. En el desarrollo de redes, destaca la apuesta del Puerto de Barcelona que acordó con Orange desarrollar una red privada de 5G para dar respuesta a las necesidades generadas por el grado de automatización de las herramientas de gestión y servicios portuarios que pasarán a tener conectividad 5G incluso en la lámina de agua.

LOS PUERTOS AVANZAN DE LA MANO DE LA COLABORACIÓN

LA ESTIBA EVOLUCIONA A NUEVOS PERFILES



Un buque de Maersk en APM Terminals Barcelona.

Por otro lado, el Puerto de Valencia ha recurrido a la Inteligencia Artificial para la predicción del tráfico de camiones. Junto a la empresa Nextport ha desarrollado un *software* que es capaz de anticipar el número de camiones que van a pasar por sus muelles, a qué terminal accederán y si van a cargar o a descargar el vehículo. Con este *software*, el enclave y las terminales pueden saber con días de antelación lo que va a ocurrir en sus muelles, tanto a nivel de carga y de descarga de buques, como los movimientos que habrá en las puertas de las terminales y el número de entradas de camiones. El objetivo es maximizar la flexibilidad de las instalaciones y no alcanzar situaciones de congestión.

En este sentido, los puertos también avanzan en herramientas para flexibilizar sus servicios portuarios. Por ejemplo, Bahía de Algeciras está desarrollando una herramienta digital de planificación y apoyo a la toma de decisiones, basada en un modelo de optimización combinado con técnicas de analítica predictiva de inteligencia artificial y *machine learning*, para optimizar las operaciones de *bunkering* en las zonas de fondeo. El objetivo es que los buques puedan llegar a la zona de fondeo designada manteniendo una velocidad óptima, y se les garantice disponibilidad de servicios, así como puesto de fondeo, reduciendo los tiempos de espera e inactividad.

Innovación constante

Por otro lado, hay varios proyectos en desarrollo al calor del fondo Ports 4.0. Entre ellos, destacan aquellos relacionados con la eficiencia logística como SmartEcoReefer, un contenedor que puede mantener la temperatura controlada de frutas y verduras, productos lácteos o carne durante 25 días, sin necesidad de estar enchufado. Asimismo, destacan proyectos como Muon Cargo, un dispositivo de inspección rápida, inocua y no invasiva de contenedores, ele-



mentos de transporte terrestre y vehículos para la detección de amenazas, tráfico de bienes ilegales y de personas ocultas en su interior mediante la aplicación de la tecnología de tomografía muónica. Y el proyecto SUS Smart Unlashing System, un dispositivo robotizado concebido para poder llevar a cabo de forma autónoma, eficiente y segura el destrincaje de contenedores.

NORMATIVA PARA DESTACAR LOS PUERTOS INTELIGENTES

Puertos del Estado tiene previsto que en 2024 se apruebe la norma UNE que definirá los requisitos y recomendaciones para los *smarts ports*. La Norma PNE 178110 de Aenos está dedicada a los puertos comerciales y también a su ecosistema de empresas y operaciones.

La norma identifica diferentes fases en este sentido y, en base a ellas, cada comunidad logística-portuaria puede darse cuenta de donde está, cuáles son sus capacidades y qué precisa, según se explica desde Puertos del Estado. Esta parte es la que permite que esta norma sea certificable, e incluso se puede llegar a estructurar un esquema de certificación para definir si un puerto puede considerarse inteligente o no”, según ha avanzado Jaime Luezas, jefe de Área de Servicios a la Comunidad Portuaria de Puertos del Estado.

La primera etapa comienza

con la transición de puerto analógico a digital (digitalización), el paso de los objetos físicos a los virtuales a través del Internet de las Cosas (sensorización), el afloramiento de datos individuales que se pueden compartir y el fomento de la colaboración (comunidad portuaria).

La segunda fase se caracteriza por una mayor orientación al dato más que al flujo documental en torno a lo que se articulan los procesos operativos y la integración de datos de distintos sistemas. “En este punto ya se puede hablar de plataforma de puerto inteligente”, puntualizó Luezas.

En la tercera fase se produce una mejora de la oferta a través de la compartición de datos en tiempo real, la analítica de datos para la mejora de los servicios, la orientación a la excelencia operativa y la redefinición de procesos sobre datos (de digitales a digitalizados).

En la cuarta fase, se utilizan gemelos digitales para simular, predecir, planificar, etc. y se

avanza en la mejora de la experiencia cliente, siendo ya, además, un puerto conectado que incide en los aspectos más importantes de la cadena de suministro, como la trazabilidad y la visibilidad.

En la última etapa se establece como objetivo la mejora conti-

nua de la experiencia cliente, con KPIs que reflejen el desempeño en el servicio, y la automatización los procesos con supervisión humana.

JAIME LUEZAS

Jefe Área Servicios de Puertos del Estado

“LA NORMA DEFINIRÁ SI UN PUERTO ES O NO INTELIGENTE”

Concesiones portuarias. Entrevista con Roberto Guiñales, Director de valoraciones financieras en Gesvalt

¿Cómo surge esta línea de negocio y desde cuando venís prestando este servicio?

La valoración de concesiones siempre ha estado integrada dentro de nuestro servicio de valoración de activos intangibles, pero es cierto que, con la entrada en vigor de la Disposición Transitoria Décima sobre ampliación de concesiones portuarias, en España (Real Decreto-ley 8/2014 de 4 de julio) la demanda de esta tipología de valoraciones se incrementó notablemente.

Nuestra experiencia y trabajos con la mayoría de las Autoridades Portuarias, nos hizo afrontar estos proyectos con cierto camino recorrido.

¿En qué consiste el trabajo del valorador, para este tipo de proyectos?

Podemos intervenir por mandato del concesionario ayudándole a preparar las memorias técnicas necesarias para la solicitud de la ampliación del plazo concesional o bien directamente por designación de la Autoridad Portuaria correspondiente, para revisar las solicitudes del concesionario y garantizar que estas cumplan con los requerimientos establecidos por Puertos del Estado.

¿Qué recomendaciones daríais a un concesionario a la hora de enfocar una solicitud de ampliación?

Hacer un análisis de su necesidad, para que dentro de los requerimientos que establece Puertos del Estado, se logren optimizar las inversiones exigidas en tiempo y forma. Hay que hacer un estudio previo que garantice el retorno necesario o de lo contrario económicamente no tendrá sentido la ampliación.

¿Cuál es el valor añadido que aporta Gesvalt en este tipo de procesos?

Desde su entrada en vigor, es posible que hayamos asesorado a más de 50 clientes o más de 10 Autoridades Portuarias, en estos procesos, lo cual nos ha permitido abordar las solicitudes desde los dos frentes, conociendo tanto las prioridades y exigencias de Puertos, como las pretensiones de los concesionarios. Gracias a ello, nuestra intervención permite agilizar notablemente los tiempos y optimizar los recursos que deben destinarse en los proyectos de ampliación.

¿Al margen de estas valoraciones, que otros servicios prestáis dentro de este ámbito?

Generalmente son encargos que nos llegan directamente de las Autoridades Portuarias. Entre ellos están la determinación del valor razonable de las concesiones revertidas, para su contabilidad o calcular el valor razonable y la vida útil técnica de los activos que se van a sacar en nuevas concesiones.

gesvalt®

gesvalt.es
gesvalt@gesvalt.es
+34 900 802 862



VAIVENES EN LOS VOLÚMENES

Dentro de los diez primeros puertos españoles, Algeciras, Las Palmas, Barcelona, Ceuta y Huelva redujeron los avituallamientos, mientras que Tenerife, Valencia, Cartagena, Baleares y Bilbao aumentaron sus flujos.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Bahía de Algeciras	3.742	-6%	+56%	3.993	3.109
Las Palmas	2.327	-8%	-8%	2.539	2.278
Barcelona	1.563	-14%	-10%	1.823	1.435
Ceuta	640	-6%	-17%	683	479
S.C. Tenerife	634	+3%	-2%	614	445
Valencia	431	+7%	+29%	402	418
Cartagena	263	+29%	+44%	204	177
Huelva	169	-6%	-22%	179	211
Baleares	145	+69%	-49%	86	43
Bilbao	130	+6%	+14%	123	116
Bahía de Cádiz	116	-23%	+36%	151	102
Tarragona	111	-2%	+45%	114	102
Málaga	94	+25%	-9%	75	64
Almería	93	+17%	+19%	80	45
A Coruña	75	+2%	-1%	74	66
Vigo	60	-53%	-58%	129	130
Santander	50	+41%	+92%	35	25
Avilés	48	-14%	+5%	56	57
Sevilla	30	-7%	-19%	32	26
Castellón	29	-11%	+44%	32	32
Alicante	28	+26%	+29%	22	12
Marín - Pontevedra	27	-29%	-15%	38	29
Pasaia	27	+4%	+6%	26	24
Motril	26	+49%	-30%	18	17
Ferrol - San Cibrao	13	-6%	+23%	14	15
Gijón	11	-57%	-32%	26	35
Vilagarcía	7	-5%	+40%	8	8
Melilla	4	-24%	-18%	5	6
TOTAL	10.894	-6%	+8%	11.579	9.506

Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | AVITUALLAMIENTO

AÑO TRANQUILO EN REPOSTAJES

LAS NAVIERAS REDUCEN UN 6% SUS CONSUMOS EN ESPAÑA

El negocio de avituallamiento de buques mercantes y de pasaje en los puertos españoles no atravesó un ejercicio de crecimiento en 2023. Los flujos se detuvieron un 6 por ciento tras un ejercicio 2022 en el que las cifras habían pasado del rojo al negro dentro de la que es una actividad logística estratégica para el transporte marítimo.

El movimiento de avituallamiento alcanzó un flujo de 10,9 millones de toneladas, una cifra "considerada positiva" por los operadores consultados por este periódico, dentro de un sector muy discontinuo en la actividad. Estos medios consideran que "2023 fue un año tranquilo para nuestro sector".

Las navieras compraron menos, una menor cantidad a juicio de los tráficos, pese a que por el conjunto de la red portuaria española pasó un 4,5 por ciento más de buques que en 2022, exactamente, un total de 164.215 barcos, de los que 4.501 eran cruceros, según el avance provisional de datos del organismo público Puertos del Estado.

Operadores consultados por este periódico explican que "el menor tiempo por escala que realizan muchos buques, el mejor precio de combustibles y aprovisionamiento de provisiones para las tripulaciones en otros puertos internacionales" tienen algo que ver con esta reducción de la actividad, pese a que por los muelles españoles pasaron 7.110 buques más que en 2022.

Junto al consumo energético, tanto de hidrocarburos, agua o gas natural licuado, los buques vienen adquiriendo consumibles de todo tipo que generan una industria auxiliar en puertos como Bahía de Algeciras o Las Palmas, con la creación de más de un centenar de puestos de trabajo al servicio de las necesidades de las navieras.

Mercado concentrado

El avituallamiento tiene una alta demanda, principalmente, en tres puertos españoles. Bahía de Algeciras lidera la clasificación, con un movimiento de 3,7 millones de toneladas en 2023, cifra que supone un deterioro de los flujos del 6 por ciento. Pese a este dato, la evolución del enclave andaluz, en el estratégico escenario del Estrecho de Gibraltar, viene ofreciendo una corriente positiva, dado que en los últimos tres años el puerto logró recuperar flujos en casi un millón de toneladas gracias al aumento de los repostajes de combustible.

Hay que tener en cuenta, que el enclave andaluz, que es una referencia en el sur de Europa en el segmento de los servicios a buques, viene gestionando el 34,4 por ciento del mercado de avituallamiento del sistema portuario español y el 52 por ciento si solo sumamos los puertos peninsulares de interés general.

En segundo lugar, el puerto de Las Palmas mantiene un lugar destacado gracias



MILLONES DE
TONELADAS
MOVIERON
LOS PUERTOS

anesco

Asociación de Empresas Estibadoras
y Centros Portuarios de Empleo

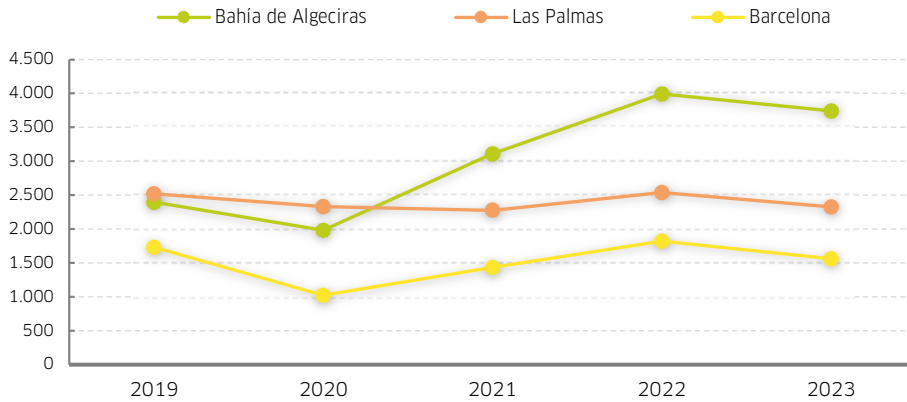
Trabajando por la mejora de nuestro
sector portuario

www.anesco.org

Columela, 4 - 2º izq. - 28001 Madrid

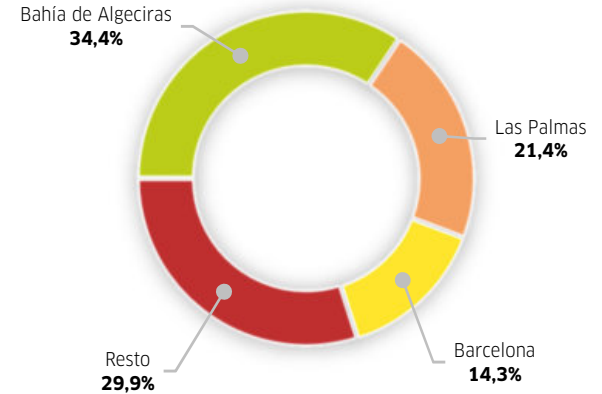
LA SITUACIÓN ESTRATÉGICA DE ALGECIRAS Y LAS PALMAS, VITAL PARA EL SUMINISTRO DE LAS NAVIERAS

El puerto andaluz y el canario se erigen, junto a Barcelona, como los tres principales centros de avituallamiento para buques mercantes y de pasaje.



Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2023



ALGECIRAS CONCENTRA EL 52% DE LA ACTIVIDAD GENERADA EN LOS PUERTOS PENINSULARES

a su posición en la zona atlántica, con un flujo de 2,3 millones de toneladas, causando sus cifras de avituallamiento un descenso del 8 por ciento en 2023. En este sentido, junto a Las Palmas hay que añadir el crecimiento que el negocio tuvo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, con un aumento del 3 por ciento y un flujo de 0,6 millones de toneladas. Esto viene a suponer que el mercado canario agrupa el 27 por ciento del negocio de avituallamiento de buques del sistema portuario español.

Por su parte, en la zona del Arco Mediterráneo también destaca el papel de Barcelona, con 1,6 millones de toneladas, pe-

se a haber tenido un descenso en los flujos del 14 por ciento durante el pasado ejercicio, un año en el que se ha cortado la progresión que el enclave catalán venía teniendo en esta actividad portuaria. Barcelona llegó a alcanzar un tráfico de 1,8 millones de toneladas en 2022.

Por último, dentro de los cinco primeros puestos de la clasificación destaca la actividad de suministro a buques en los puertos de Ceuta, con 0,6 millones de toneladas, y de Valencia, que con 0,4 millones de toneladas, generó un crecimiento del 7 por ciento alimentada por la progresión de flujos de cruceros y buques *ro-pax*.

BESHIP BROKERS
FIXING THE WORLD TOGETHER

OUR TEAM
We are 18 professionals shipbrokers that provide an effective, swift and competitive serviced backed by our market "know-how".

GOODS HANDLED
A wide range of products such as: steel, fertilizers, grains, minerals, solid fuels, clinker and cement products. Our strategic network, including but not limited to all Spanish ports, allow us to cover a full range of ship sizes.

CUSTOMIZED SOLUTIONS

We adapt to our client's specific needs and specialize in carrying out tailor made projects from inception to delivery. We relish taking on new challenges in the maritime.

You can find us at:
beshipbrokers.com
+34 913 601 930

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | BUNKERING

MENORES FLUJOS

EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES SE REDUCE EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN UN PERIODO DE TRANSFORMACIÓN ENERGÉTICA

Pese al crecimiento del número de buques que escalaron en los puertos españoles a lo largo del pasado ejercicio, la actividad de *bunkering* redujo su peso específico. Operadores consultados indican que “la reducción de los tiempos de escala, el precio y la bajada de consumo de los buques fruto de la transformación energética” son tres de los vectores que produjeron menores flujos en un negocio que, eso sí, logró mantener el techo de los 9 millones de toneladas.

El sector ha venido atravesando una corriente de bonanza desde el ejercicio 2020, cuando el volumen total de *bunkering* en España estuvo anclado en los 6,5 millones de toneladas. fruto de la fuerte reducción de operaciones en el puerto de Bahía de Algeciras en aquella época.

Y es que el suministro de combustible a buques en el enclave andaluz empezó a

reactivarse en el año 2021 con un aumento espectacular de las operaciones que le han llevado a crecer un 63 por ciento en los últimos cinco años.

Eso sí, el puerto termina el periodo desacelerando en esa progresión y apuntándose una caída del 6 por ciento en el último ejercicio, que le sitúa con 3,6 millones de toneladas al frente del sistema portuario, donde viene gestionando 40 de cada 100 toneladas que se suministran a los buques en España.

Competencia

Parte del descenso de la actividad en Algeciras se produce por la fuerte competencia con la colonia británica de Gibraltar, que, por ejemplo, durante el pasado año, activó una mayor disponibilidad de gas natural licuado con la concesión de una nueva licencia de *bunkering* a Península, aunque la compañía también viene

EL BUNKERING CRECIÓ UN 13% DESDE 2019

En la red portuaria española destaca el peso específico de los enclaves de Bahía de Algeciras, Las Palmas y Barcelona, que suministran 77 de cada cien toneladas de combustibles que necesitan los buques.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Bahía de Algeciras	3.566	-6%	+63%	3.806	2.943
Las Palmas	2.065	-11%	-9%	2.307	2.078
Barcelona	1.270	-19%	-10%	1.559	1.279
Ceuta	620	-7%	-17%	667	464
S.C. Tenerife	583	+20%	+12%	487	373
Valencia	360	+9%	+43%	332	371
Huelva	136	-13%	-27%	157	190
Bilbao	68	+5%	+9%	65	61
Almería	47	+14%	+9%	41	25
Cartagena	42	-6%	+246%	45	16
Tarragona	35	-36%	+122%	55	54
Málaga	32	+16%	-17%	28	23
Santander	30	+94%	+201%	15	13
A Coruña	30	-6%	-4%	32	27
Bahía de Cádiz	23	-24%	+72%	30	33
Motril	17	+56%	-10%	11	9
Marín - Pontevedra	14	-32%	-22%	21	18
Sevilla	14	-3%	+16%	14	15
Avilés	13	-26%	+11%	17	18
Gijón	11	-57%	-32%	26	34
Pasaia	11	-3%	+19%	11	9
Vigo	9	-87%	-88%	68	64
Ferrol - San Cibrao	8	-9%	+65%	9	7
Vilagarcía	3	+40%	+206%	2	2
Alicante	2	-25%	-47%	2	3
Baleares	1	-46%	-84%	2	4
TOTAL	9.009	-8%	+13%	9.809	8.132

Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

EL 77% DEL NEGOCIO DEL BUNKERING EN ESPAÑA SE CONCENTRA EN LOS PUERTOS DE ALGECIRAS, LAS PALMAS Y BARCELONA



Logística · Comercial · Inmobiliaria · Renovables

Marín | Vilagarcía | Cee | A Coruña | Ferrol | Ribadeo | Cartagena | Madrid | Viana do Castelo | São Paulo | Paracas

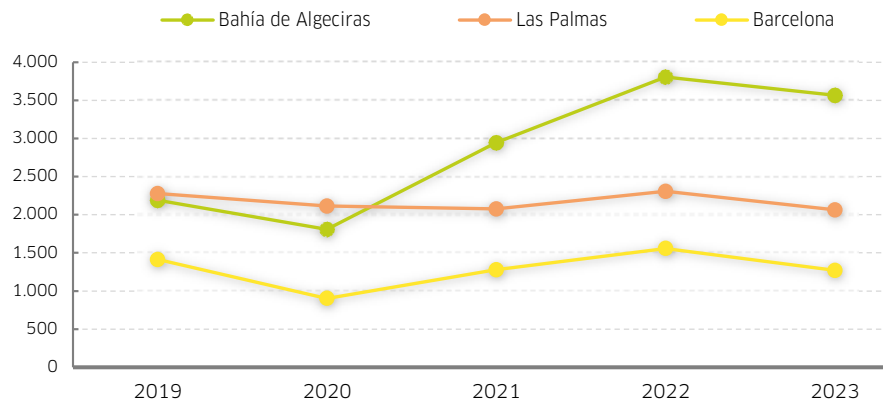
operando en territorio comunitario.

Por otro lado, el puerto canario de Las Palmas mantiene una estabilidad en sus tráficos, con una tendencia a la baja en los últimos cinco años, que ha sido más acusada en 2023. El tráfico alcanzó los 2 millones de toneladas, un 11 por ciento menos que un año antes. En este sentido, Las Palmas viene demostrando su fortaleza como líder del *bunkering* en el Atlántico, si bien el otro enclave canario, Tenerife, logró aumentar sus operaciones en un 20 por ciento, con un flujo de 0,6 millones de toneladas.

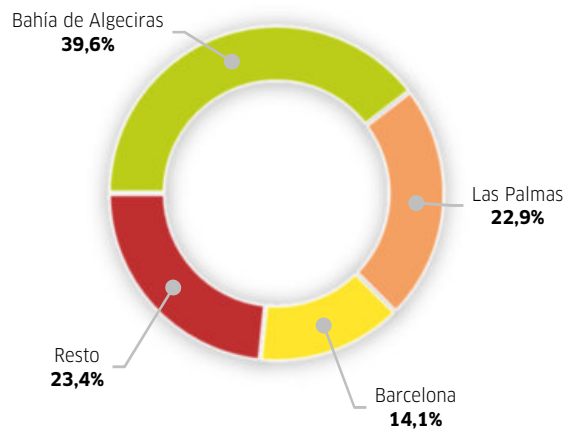
Por último, Barcelona mantiene su protagonismo en el Mediterráneo. En el enclave catalán, donde empiezan a sobresalir las operaciones de *bunkering* de gas natural licuado (GNL), la tendencia global del suministro de combustible a buques fue negativa tras el fuerte crecimiento logrado en 2022 cuando se registró un volumen de 1,6 millones de toneladas. Durante el pasado ejercicio, los flujos cayeron un 19 por ciento, situándose en 1,27 millones de toneladas, lo que le mantiene en el tercer lugar de la clasificación del sistema portuario español.

BUNKERING, UN NEGOCIO VOLÁTIL, PERO MUY CONCENTRADO

Algeciras, Las Palmas y Barcelona, gestionan el 77 por ciento de las operaciones de suministros de combustible.



AÑO 2023



Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRAVESÍA AL CARBONO CERO

La mayoría de los grandes puertos españoles están trabajando en colaboración con el sector privado en la aplicación de programas, actuaciones e inversiones ligadas a una travesía energética del sector marítimo y portuario hacia el carbono cero. La transformación de los combustibles a emplear por las compañías navieras va a ser un nuevo vector de competencia para la industria. El incentivo al desarrollo de los biocombustibles, la masiva utilización de buques con gas natural licuado (GNL) o las aventuras sólidas en marcha con el metanol y el hidrógeno verde auguran un tiempo de cambio y transformación en los puertos, en un proceso evolutivo hacia los muelles electrificados, más sostenibles.



CREW CHANGE:
Medical services
Visa formalities
Hotel
Transfers ...

SPARE PARTS:
Reception
Warehouse
Customs
Transports ...

SHIP REPAIRS:
Welding work
Machining
Hydraulics
Electricity
Electronics
Load testing
Hull cleaning
Hold cleaning ...

MAKING POSSIBLE THE IMPOSSIBLE





www.rudder.eu

RETOS DE FUTURO | GAS NATURAL LICUADO

EL GNL CONTINÚA EN EXPANSIÓN

EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL REFUERZA SU RED DE ABASTECIMIENTO DE ESTE RECURSO

El continuo desarrollo de la flota internacional que emplea el gas natural licuado (GNL) para afrontar la descarbonización del transporte marítimo, tuvo su reflejo en las actividades de *bunkering* con dicho combustible en los puertos españoles. Así, la Autoridad Portuaria de Barcelona, líder en la península con el suministro de 143.000 metros cúbicos en 2023 y una de las principales dársenas europeas en este tipo de carburante, duplicó el registro de más de 65.000 metros cúbicos de repostaje de GNL del 2021.

Este salto por parte de la entidad que preside Lluís Salvadó se produjo tras el fuerte retroceso en 2022 del *bunkering*, hasta 26.400 metros cúbicos, motivado por la guerra en Ucrania que provocó una importante escalada de precios en el gas natural. Su encarecimiento supuso que armadores como Baleària dejaran de utilizarlo en su flota de barcos dotada con motores mixtos, para volver a recuperarlo en 2023.

El empuje del GNL en la dársena catalana también fue favorecido el pasado año con la entrada en servicio de la gabarra 'Haugesund Knutsen', gestionada comercialmente por Shell España. Esta embarcación, que tiene una capacidad de almacenamiento de 5.000 metros cúbicos de GNL, fue presentada en su puerto base de Barcelona por la filial de Enagás, Scale Gas, y el armador noruego Knutsen.

Aumento de suministros

Con la operativa de esta embarcación se han triplicado los suministros en la modalidad barco a barco (*ship to ship*) en dos años, hasta las 66 operaciones de *bunkering* a cruceros en 2023. Además, 133 repostajes fueron de camión cisterna a barco (*truck to ship*) a los ferries de Baleària por parte de ESK.

De los 143.000 metros cúbicos de GNL suministrados, 127.500 correspondieron a operaciones *ship to ship* y 15.500 a *truck to ship*. El GNL ha pasado de tener una cuota del 0,2 por ciento en las operaciones de suministro en la dársena en 2021 al 5,8 por ciento en 2023.

También, el pasado año se presentó la adaptación del pantalán de *small-*

scale de la planta de regasificación de Enagás en Barcelona, una de las actuaciones incluidas en el Plan +SE (Plan Más Seguridad Energética) del gobierno español.

El año pasado fue el primero de la dársena catalana en hacer una operación de *bunkering* de GNL a un barco que no era ni a un crucero ni a un ferri con el repostaje de un *car carrier* de MOL. En este sentido, se dispararon los barcos que atracan en Barcelona alimentados por GNL, con 618 escalas en 2023, prácticamente el doble que en 2021 (388 escalas), es decir, el 7 por ciento del total de los atraques.

Además, el *bunkering* de GNL en el Estrecho se ha reforzado con la incorporación del buque 'Levante LNG', construido con una capacidad de 12.500 metros cúbicos tras el acuerdo entre Scale Gas y Península, y que tiene el puerto de Algeciras como base. Entre sus primeras operaciones, se encargó del abastecimiento, con 3.500 metros cúbicos de gas natural licuado, al petrolero 'Starway' de la naviera Eastern Pacific Shipping (EPS), con sede en Singapur, así como del crucero "Silver Nova" de Royal Caribbean Group.

Con el fin de fortalecer sus operaciones en las Islas Canarias, Scale Gas ha encargado la construcción de su tercer buque de abastecimiento de GNL, que dispondrá de una capacidad de 12.500 metros cúbicos. La compañía del grupo Enagás ha firmado un acuerdo con Nantong CIMC SinoPacific Offshore & Engineering para su diseño conceptual y la fabricación del barco.

Scale Gas obtuvo en noviembre de 2022 una financiación de 15 millones de euros, por parte de del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para impulsar la construcción de un buque de *bunkering* para el suministro de GNL y BioGNL en las Islas Canarias.

Asimismo, se podría adaptar para el suministro de amoníaco como combustible marino, lo que permitiría la utilización de hidrógeno como vector para la descarbonización del transporte.

Este proyecto, 'Net Zero hive Cana-



rias', se enmarca dentro de la iniciativa 'Net Zero hive' impulsada por Enagás en su compromiso con la sostenibilidad y transición energética y para promover la descarbonización en el sector marítimo.

Santander y Bilbao

Por su parte, Repsol inauguró en 2023 la terminal de gas natural licuado (GNL) en el puerto de Santander. Este proyecto ha supuesto un desembolso de 16 millones de euros, cofinanciado por la Comisión Europea a través del Programa CEF-Connecting Europe Facilities.

El buque "Santoña", perteneciente a Brittany Ferries, fue el primero que empleó la terminal cántabra de abastecimiento de GNL. El nuevo recurso posibilitará una reducción de más de 12.000 toneladas anuales de dióxido de carbono (CO2) a este ro-pax de la naviera bretona.

La instalación de Repsol, situada en una parcela de 4.900 metros cuadrados en el muelle de Maliaño cuenta con un tanque criogénico con una capacidad de almacenamiento de 1.000 metros cúbicos. Esta planta en la dársena de Santander se suma a la terminal de GNL que el grupo energético que dirige Josu Jon Imaz también tiene en el puerto de Bilbao.



SCALE GAS ENCARGA EL TERCER BUQUE DE BUNKERING



LIDERAZGO DE BILBAO

La regasificadora de Bahía Bizkaia Gas (BBG), en la dársena de Bilbao, lideró el pasado año la entrada de gas natural licuado a la red de Puertos del Estado, con un volumen de 4,26 millones de toneladas, muy similar a los 4,28 millones de toneladas del 2022.

El puerto de Cartagena movió 3,1 millones de toneladas de gas natural licuado el pasado año, un 19 por ciento menos que en 2022, ejercicio en el que casi duplicó este flujo sobre el registrado en 2021.

La Autoridad Portuaria de Huelva también registró un volumen de 3,1 millones de toneladas de GNL en 2023, un 31,2 por ciento menos que en el año anterior.

Por su parte, el puerto de Barcelona contabilizó 3,06 millones de toneladas de gas natural licuado, un 20,3 por ciento menos que en el ejercicio de 2022. La terminal valenciana de Saggas recibió 2,97 millones de toneladas de GNL en el pasado ejercicio, un 18 por ciento menos que en 2022, en el que aumentó un 94,1 por ciento con respecto al 2021.

La Autoridad Portuaria de Ferrol reflejó en 2023 un aumento del 20,1 por ciento del volumen de GNL en la terminal de Reganosa, que se situó en 2,1 millones de toneladas, posicionándose como la principal mercancía de la dársena gallega. La entrada en operación de la regasificadora de Enagás en el puerto de Gijón aportó más de 495.000 toneladas de GNL.

El desarrollo de estos dos complejos energéticos forman parte del acuerdo de colaboración que el grupo Repsol firmó con Brittany Ferries en 2019 para el suministro de gas natural licuado como combustible marítimo para sus operaciones en España.

Por su parte, la planta de regasifica-

ción de Sagunto (Saggas) finalizó durante el pasado ejercicio el proceso de adaptación del muelle valenciano para hacer posible que en sus instalaciones se desarrolle la carga de GNL en buques de tamaño pequeño o *small scale*, con una capacidad inferior a 6.500 metros cúbicos.

Terminal de GNL en el puerto de Santander repostando a buque de Brittany Ferries.

Donde surge la energía

La energía eléctrica y la vida moderna van de la mano. Es importante disponer de un suministro fiable y eficiente de esta energía que sirva para mejorar la competitividad de la economía vasca, garantizando y asegurando en cantidad y calidad el suministro energético.

Bahía de Bizkaia Electricidad es un productor independiente de energía eléctrica que utiliza como combustible principal el gas natural para proveer energía de manera eficiente. Y con el máximo respeto medioambiental.



www.bbe.es





RETOS DE FUTURO | NUEVOS VECTORES

LA EÓLICA AUMENTA SU POTENCIA

LOS FABRICANTES DE AEROGENERADORES MARINOS ESTÁN CADA VEZ MÁS POSICIONADOS EN LOS PUERTOS, COMO LO REFLEJAN LOS DESARROLLOS EN MARCHA EN LAS INSTALACIONES DE BILBAO, AVILÉS, CÁDIZ Y FERROL O LOS PREVISTOS EN A CORUÑA, ALGECIRAS Y TENERIFE

La energía eólica consolida su presencia en los puertos de la mano de los principales fabricantes de componentes de aerogeneradores marinos.

Es el caso de Haizea Wind Group, que apenas cinco años después de iniciar la producción de torres eólicas en el puerto de Bilbao, sigue dando pasos firmes para consolidar la dársena vasca como *hub* eólico europeo. La sociedad Haizea Bilbao, en plena ampliación de sus instalaciones con una inversión de 150 millones, ha solicitado a la entidad portuaria que preside Ricardo Barkala la concesión de unos 10.000 metros cuadrados en el muelle AZ2. Se trata de una parcela, anexa a su planta. De este modo, el fa-

bricante de torres eólicas y cimentaciones *offshore*, gestionará una superficie de más de 210.000 metros cuadrados. La concesión del fabricante dispone de acceso directo y preferente a una línea de atraque de

EL SISTEMA PORTUARIO APOYA EL DESARROLLO DEL SECTOR EÓLICO

800 metros de longitud, con un calado de 21 metros.

Por su parte, Siemens Gamesa Renewable Energy Eólica, que dispone actualmente de cerca de 57.000 metros cuadra-

dos en los muelles AZ2 y AZ3, ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Bilbao su traslado al Espigón central, así como ampliar la superficie concesional hasta alcanzar los 100.000 metros cuadrados, casi el doble. La solicitud se encuentra al cierre de esta edición en fase de información pública.

El movimiento responde a las “necesidades de explotación”, con el objetivo de “optimizar y desarrollar sus instalaciones y operativas”, según destacan desde el fabricante, que desembarcó en el puerto de Bilbao hace diez años (antigua Gamesa Corporación Tecnológica).

La hoja de ruta recogía entonces el desarrollo de un cen-

El buque de grandes dimensiones “GPO Grace” en Avilés.

tro logístico destinado al movimiento de estructuras auxiliares y componentes principales de la industria eólica, actividad que hasta esa fecha realizaba en la plataforma logística Arasur, en la provincia de Álava.

Carta Eólica Europea

El proyecto de Siemens Gamesa encaja como un guante con la estrategia de la Autoridad Portuaria de Bilbao, que el pasado mes de diciembre se unió a la Carta Eólica Europea para potenciar el sector de la energía eólica.

De este modo, el organismo portuario muestra su compromiso de “traccionar y acompañar a los clientes del puerto a enfrentar los impactos deriva-



dos de la transición energética e impulsar esta actividad estratégica en el puerto de Bilbao”.

Además de las ya mencionadas Haizea Bilbao, fabricante de componentes eólicos, y Siemens Gamesa, que tiene a pie de muelle su *hub* de exportación, Navacel también cuenta en la Ría de Bilbao con instalaciones para la fabricación de estos componentes para su posterior envío. Al mismo tiempo, Nordex Acciona y otros fabricantes con plantas en la zona de influencia del puerto de Bilbao utilizan la dársena para el almacenamiento y operaciones de exportación e importación.

En la carga de proyecto del puerto sobresalen los componentes eólicos, que sumaron

161.000 toneladas en 2023.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Avilés apuesta por potenciar la industria eólica marina en la margen derecha de la ría, al otorgar a Windar Renovables una concesión, por 35 años, para ocupar las instalaciones de Alcoa que poseía Alu Ibérica en la margen derecha de la ría.

Windar Renovables, controlada por el fondo británico Bridgepoint, doblará su presencia en el puerto de Avilés con la concesión otorgada por la entidad que preside Santiago Rodríguez Vega sobre más de 144.000 metros cuadrados.

La nueva superficie se repartirá entre cerca de 80.000 metros cuadrados, situados en la

zona interior de la concesión, para la actividad industrial de fabricación de monopiles XXL y otros equipamientos *offshore*. Los restantes 64.000 metros cuadrados, localizados en las proximidades de los antiguos muelles de Alcoa, se emplearán para labores de almacenamiento y logística de los equipos eólicos marinos. El grupo industrial acometerá una inversión de 110 millones de euros durante los próximos tres años en el antiguo complejo de Alcoa en Avilés. La mayor partida, con cerca de 80 millones de euros, se dedicará a la adquisición de nueva maquinaria, otros 20 millones corresponden a la compra de los activos inmobiliarios, y unos 13 millones de euros a la adecuación de las instalaciones productivas para la eólica *offshore*.

Windar Renovables con su expansión en el puerto de Avilés doblará sus tráficos, con un volumen anual que superará las 400.000 toneladas, y un movimiento que superará el centenar de buques.

Idesa, en Avilés

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Avilés otorgó a Ingeniería y Diseño Europeo (Idesa), que también tiene a la energía eólica marina entre sus negocios, una parcela de 8.800 metros cuadrados en la margen derecha de la ría. Idesa ha logrado un plazo de concesión de seis años, ampliables en otros dos ejercicios, para mover un tráfico mínimo anual de 12.300 toneladas en la zona de las Canteras, un área en el que el desaparecido astillero Ipsa Construcciones Navales y ArcelorMittal desarrollaron anteriormente su actividad.

Además, Dragados Offshore, del grupo francés Vinci, tramita una concesión de 40 hectáreas en el puerto de Algeciras para la construcción de plataformas de conversión eléctrica para parques eólicos marinos en el Mar del Norte.

La compañía ha solicitado una concesión administrativa para la ocupación de 381.883 metros cuadrados y de una su-

perficie de unos 23.198 metros cuadrados en el Muelle Exterior de Campamento (San Roque) con destino a la construcción, terminación mecánica y pruebas en tierra de plataformas de Conversión HVDC de 2 GW. El objetivo es complementar la zona industrial que viene trabajando en el puerto de Cádiz, donde también ha solicitado un nuevo espacio de 77.008 metros cuadrados de terreno en el muelle de La Cabezuela (Puerto Real) para actividades complementarias a las actualmente desarro-

lladas, consistentes en el pre-montaje, zona de almacenamiento y acopio de materiales para la construcción de plataformas de conversión HVDC.

Igualmente, ocho grandes empresas han respondido a la convocatoria abierta por la Autoridad Portuaria de A Coruña para habilitar en la zona sur de Langosteira un *hub* de componentes de eólica marina, con destino a la exportación a los parques eólicos adjudicados o previstos en el norte de Europa. Se trata de Moncobra, Saitec, Ferrovial, Navantia, Acciona, Esteyco, Nervión y otra empresa que aún es confidencial.

Los proyectos suman cientos de millones de euros, y las solicitudes superan la superficie disponible, en torno a 700.000 metros cuadrados. Por ello, la Autoridad Portuaria de A Coruña intentará dar cabida a todas las empresas, buscando posibles sinergias. Se prevé adjudicar los espacios en el primer semestre.

Tadarsa Logistics, filial de Windar Renovables, ha obtenido una autorización por parte de la entidad portuaria de Gijón, que preside Laureano Lourido, para ocupar 20.000 metros cuadrados en el muelle Moliner durante un plazo que superará un año. Este espacio lo emplea para la fabricación y acopio de 248 *pin piles* destinados al parque eólico marino francés de Diéppe le Tréport.

La Autoridad Portuaria de Tenerife también está trabajando para posicionar a la dársena de Granadilla en el negocio de la industria eólica *offshore*.

40

HECTÁREAS
SOLICITA VINCI
EN ALGECIRAS
PARA EÓLICA MARINA

RETOS DE FUTURO | HIDRÓGENO

EL H2 PREPARA MACROINVERSIONES

LOS GRANDES GRUPOS ENERGÉTICOS JUNTO CON EL SISTEMA PORTUARIO ABORDAN EL DESARROLLO DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS PARA EXPORTAR EL VECTOR EMERGENTE

Los principales puertos españoles buscan posicionarse como *hubs* del hidrógeno, uno de los pilares para la descarbonización del transporte de la Unión Europea, replicando un movimiento similar al conseguido con el gas natural licuado (GNL) en el mercado comunitario.

En esta carrera hacia las cero emisiones, Cepsa ha alcanzado un acuerdo de colaboración con la multinacional noruega Yara, referente en el sector del amoníaco verde (derivado del hidrógeno verde), y con la neerlandesa Gasunie, especializada en transporte e infraestructuras de gas, para impulsar el primer corredor marítimo de hidrógeno verde que unirá el sur y el norte de Europa a través de los puertos de Algeciras y Róterdam. La compañía ya está desarrollando el Valle Andaluz del Hidrógeno Verde, proyecto que contempla una inversión de 3.000 millones y una capacidad de producción de 300.000 toneladas de hidrógeno verde, lo que evitará la emisión de 6 millones de toneladas de CO₂. Actualmente, Cepsa está desarrollando la ingeniería básica de los proyectos y la gestión de permisos para el inicio de la producción en 2026 en su parque energético de Palos de la Frontera (Huelva) y, en 2027, en el de San Roque (Cádiz).

ALGECIRAS Y BILBAO IMPULSAN CORREDORES EUROPEOS DE H2

Yara Clean Ammonia se incorporó el pasado año como nuevo socio del Valle Andaluz del Hidrógeno Verde, donde Cepsa tiene previsto construir una nueva planta de amoníaco verde en su Parque Energético de San Roque, Cádiz, cerca del puerto de Algeciras, con una inversión de 1.000 millones de euros y la creación de 3.300 puestos de trabajo.

La nueva planta de amoníaco verde se alimentará de hidrógeno verde producido por Cepsa y EDP en la planta de 1 GW que se desarrollará en el Campo de Gibraltar. Tendrá una capacidad de producción anual de hasta 750.000 toneladas de amoníaco, lo que evitará la emisión de 3 millones de toneladas de CO₂. El acuerdo también prevé que Yara Clean Ammonia, que tiene su mayor planta de amoníaco y fertilizantes en los Países Bajos, suministre a Cepsa amoníaco verde.

Hynetwork Services, la filial de Gasunie propietaria de la red de transporte de hidrógeno verde en los Países Bajos, también ha establecido un acuerdo con Cepsa. Con esta firma, su producción accederá al corredor de energías renovables con el norte de Europa, al conectar con el puerto de Róterdam y con otros clústeres industriales en Alemania, Países Bajos y Bélgica.

Cabeza tractora propulsada por hidrógeno en el puerto de Valencia.



Reunión en el puerto de Bilbao sobre el corredor de hidrógeno intraeuropeo.



Por su parte, los puertos de Bilbao, Ámsterdam y Duisburgo, junto con el Ente Vasco de la Energía (EVE), Petronor, Evos Amsterdam y Zenith Energy Terminals, firmaron el pasado noviembre un Memorando de Entendimiento (MoU) destinado a explorar el desarrollo de un corredor intraeuropeo para el hidrógeno renovable, que conecte de extremo a extremo España, Países Bajos y Alemania.

Este MoU se basa en un acuerdo, alcanzado a principios de 2023, entre los puertos de Bilbao y Ámsterdam, para iniciar un corredor viable que permita exportar el hidrógeno renovable producido en el País Vasco y sus derivados a la dársena neerlandesa para su consumo local.

Con la incorporación de Duisport, el puerto interior más grande de Europa, y que aspira a convertirse en un centro europeo de hidrógeno, este corredor podrá ampliar el suministro energético a los grandes compradores industriales ubicados en la región alemana de Rin-Ruhr.

En la misma dirección, Repsol ha comenzado a producir hidrógeno renovable en el centro industrial de Petronor, en el entorno del puerto de Bilbao, tras una inversión de 11 millones de euros. El electrolicador, de 2,5 MW, tiene capacidad para generar 350 toneladas anuales de hidrógeno renovable para uso industrial, principalmente en la refinería, como materia prima.

El hidrógeno renovable se emplea también en la plataforma logística del Parque Tecnológico de Abanto Zierbana, situado cerca del puerto de Bilbao, para propulsar los autobuses y el transporte pesado. Para ello, Repsol y el Ente Vasco de la Energía



(EVE) han situado allí la primera hidrolinera del País Vasco, que obtiene el hidrógeno desde el electrolizador de Petronor mediante un hidroduto, instalado por Nortegas. Además, Petronor contará en los próximos años con otros dos electrolizadores de 10 MW y 100 MW de capacidad. Este último, de gran escala, ha sido reconocido por la Comisión Europea como proyecto estratégico y de interés común europeo (IPCEI).

Repsol instalará otros electrolizadores en las inmediaciones de sus otros cuatro grandes centros industriales en España. El ubicado en Cartagena tendrá una capacidad de 100 MW y también ha sido calificado como IPCEI; el de Tarragona, de 150 MW, será el mayor de España y ha sido seleccionado por la Comisión Europea como proyecto innovador para recibir fondos dentro del programa Innovation Fund. Cerca de sus complejos industriales de Puertollano y A Coruña, Repsol tiene previsto instalar electrolizadores de 30 MW de capacidad.

Este grupo energético produce en sus complejos industriales unas 360.000 toneladas de hidrógeno al año, lo que representa casi el 60 por ciento de la demanda nacional.

Por otra parte, el puerto de Valencia ya utiliza en operativa real una reach stacker capaz de mover contenedores de más de 30 toneladas usando el hidrógeno como único combustible. Este desarrollo enmarcado en el proyecto europeo H2PORTS, coordinado por la Fundación Valenciaport en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia, se realiza con una cabeza tractora 4x4 propulsada por hidrógeno y la estación móvil de suministro de este combustible limpio.

La máquina llegó a la terminal de MSC para realizar pruebas en septiembre de 2023, convirtiéndose en la primera apiladora en Europa que utiliza pilas de combustible de hidrógeno para los equipos de manipulación portuaria en condiciones reales de funcionamiento. El hidrógeno se almacena a bordo de la reach stacker en depósitos de alta presión que pueden relle-

narse en 10-15 minutos. La pila de combustible de hidrógeno suministra energía a los motores eléctricos o la devuelve a las baterías en función de la demanda de la tarea, al tiempo que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación acústica en comparación con una alternativa diésel y con un rendimiento similar. Asimismo, la eliminación del motor diésel, la transmisión y otros componentes de accionamiento mecánico de la reach stacker puede ayudar a los puertos a reducir los costes de explotación.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Vigo sigue avanzando con el proyecto Julio Verne, que cuenta con una inversión total de 6,5 millones de euros y una subvención de 2,4 millones, para posibilitar la generación de hidrógeno verde procedente de fuentes renovables. Para la producción del nuevo recurso energético se utilizará, en una primera fase, un electrolizador alcalino de 1,4 MW de potencia alimentado por energías renovables, capaz

de generar 570 kg diarios de hidrógeno, o lo que es lo mismo, más de 200 toneladas/año, que sería el equivalente al repostaje de unos 40 camiones pesados.

Otros desarrollos en curso proceden de la Autoridad Portuaria de A Coruña, que tiene en fase de tramitación ambiental los proyectos presentados por Fisterra Energy (del fondo Blackstone) y Armonía Green Galicia (grupo Ignis) para instalar sendas plantas de generación, almacenamiento y exportación de hidrógeno y amoníaco verdes, con destino a la industria de fertilizantes y otros usos industriales.

€
6,5

MILLONES
INVERTIRÁ VIGO EN
EN EL PROYECTO
JULIO VERNE



WE TRUST IN GLOBAL LOGISTIC

CONSIGNATARIO DE BUQUES
ESTIBADORES
AGENTES DE ADUANA
ALMACENES
TRÁNSITOS



TERMINAL PORTUARIA ESCLUSA
Crta. de la Esclusa nº 37
41011 Sevilla (España)

POLÍGONO LA ISLA
Torre de los Herberos nº 2, parcela 111
41703 Dos Hermanas Sevilla (España)

TERMINAL LOGÍSTICA LÍQUIDOS
Crta. del Copero s/n, Dársena del Cuarto
41012 Sevilla (España)



Tel: +34 955 950 810

SEVITRADE.COM

RETOS DE FUTURO | NUEVOS COMBUSTIBLES

MÁS ALTERNATIVAS PARA DESCARBONIZAR

LOS BIOCOMBUSTIBLES, EL METANOL Y EL AMONIACO AUMENTAN SUS APUESTAS DE INVERSIÓN PARA POSICIONAR A ESPAÑA COMO REFERENTE MUNDIAL EN LOS SUMINISTROS SOSTENIBLES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Los puertos españoles, referentes en la producción energética, se alinean con las directivas de Bruselas encaminadas al desarrollo de nuevos combustibles ecológicos. Entre los grandes hitos del pasado año desta-

ca la presentación de la alianza de Cepsa y C2X, compañía de A.P. Moller Holding y de A.P. Moller-Maersk, para situar al puerto de Huelva como *hub* de metanol verde de Europa con una inyección de hasta 1.000

millones de euros. Su proyecto consiste en la construcción y explotación de una planta con una capacidad de producción anual de 300.000 toneladas de energía renovable destinada a los sectores más difíciles de

descarbonizar, como el transporte marítimo y aéreo o la industria química.

El desarrollo industrial proyectado en Huelva por Maersk está alineado con la puesta en marcha de su flota habilitada para emplear el metanol verde en su ruta hacia las cero emisiones. Tras incorporar el pasado año a "Laura Maersk", con una capacidad de 2.100 TEUs, la naviera danesa ya tiene operativo a "Ane Maersk". Diseñado para transportar 16.200 TEUs es su primer portacontenedor oceánico con el nuevo combustible, de una serie de 18 portacontenedores de gran capacidad que se entregarán entre 2024 y 2025.

Además, otras navieras se están posicionando con el nuevo combustible. Así, Ocean

M. Wetselaar,
CEO de Cepsa,
J. M. Moreno
Bonilla, y B.
Davis, CEO de
C2X.



Network Express (ONE) ha encargado la contratación de 12 portacontenedores de 13.000 TEUs de capacidad que incorporarán motores de combustión dual con metanol. También Cosco ha contratado nuevas construcciones de portacontenedores propulsados por metanol, así como *retrofit* para que algunos de sus buques operativos puedan emplear dicho combustible. Y CMA CGM sigue la misma estela.

Por otra parte, Forestal del Atlántico sigue quemando etapas para el desarrollo de Triskelion en el puerto de Ferrol, un proyecto industrial declarado estratégico por la Xunta de Galicia, y que ha completado en 2024 su tramitación medioambiental. La iniciativa, cuya inversión se eleva a los 182 mi-

llones de euros, contempla la fabricación de 40.000 toneladas de metanol verde y hasta 61.100 toneladas anuales de oxígeno. El metanol puede usarse como combustible directamente, tanto para el transporte terrestre como marítimo, o como materia prima para la fabricación de otros combustibles sostenibles. La puesta en marcha de la planta está prevista para el año 2027.

En el ámbito de los biocombustibles, Cepsa y Bio-Oils, compañía de Apical, han iniciado la construcción de una planta en Palos de la Frontera (Huelva), junto al Parque Energético La Rábida, que producirá anualmente de manera flexible 500.000 toneladas de combustible sostenible de aviación (SAF) y diésel renovable (HVO). Esta nueva instalación, cuya puesta en marcha está prevista para 2026, supone una inversión de 1.200 millones de euros.

El desarrollo de la planta de biocombustibles de segunda generación (2G), junto con las instalaciones que ya operan Cepsa y Bio-Oils en Huelva, posibilitará una capacidad de pro-

REPSOL CONTEMPLA PRODUCTIR MÁS DE DOS MILLONES DE TONELADAS DE BIOCOMBUSTIBLES EN 2030

ducción total de un millón de toneladas al año de combustibles renovables.

Por su parte, Repsol pondrá en marcha en Cartagena (Murcia) una planta dedicada exclusivamente a la producción de biocombustibles avanzados a partir de residuos. Fabricará anualmente 250.000 toneladas con las que se evitarán la emisión de 900.000 toneladas de CO2 al año. Asimismo, Repsol pondrá en marcha en 2025 en Puertollano (Ciudad Real) la

segunda instalación dedicada exclusivamente a producir biocombustibles a partir de residuos que producirá 240.000 toneladas de combustibles renovables. En el año 2030, Repsol tendrá una capacidad de producción de más de dos millones de toneladas de combustibles renovables.

das al año de residuos sólidos plásticos (en dos fases), para la producción de 122.300 toneladas anuales.

Además, Waste Plastic Iberia, de la mano de su filial WPI Bilbao, invertirá más de 111 millones de euros en el desarrollo de una planta de valorización de residuo sólido plásti-



Presentación del buque "Ane Maersk", diseñado para usar metanol.

British Petroleum contempla tener operativa en 2027 en sus instalaciones de Castellón de una planta de electrólisis con una capacidad mínima de 200 MW. En una primera etapa proyecta alcanzar una producción de 31.200 toneladas de hidrógeno verde al año, que se utilizará primero en la refinería, posteriormente en industrias termo intensivas y en el transporte pesado y como materia prima para producir SAF en la refinería.

La empresa de recogida y tratamiento de residuos Waste Plastic Iberia, a través de WPI Huelva, invertirá 151 millones de euros en unas instalaciones de producción de ecocombustibles que se localizarán sobre una parcela de cerca de 63.000 metros cuadrados, próxima al Muelle Ingeniero Juan Gonzalo de la dársena onubense. La planta proyectada tendrá una capacidad de tratamiento de 320.000 tonela-

dos para su reciclaje y producción de ecocombustibles en el puerto de Bilbao. La instalación tendrá una capacidad de tratamiento de 200.000 toneladas al año de residuos no peligrosos, a partir del cual se obtendrán 118.098 toneladas anuales de residuo sólido plástico. Mediante la pirólisis de este producto

y destilación posterior del sintérgas producido se obtienen 17.943 toneladas anuales de bio-nafta y 57.942 toneladas al año de biodiésel.

Por otra parte, el proveedor de combustible marítimo Península, con sede central en Gibralt-

ar, firmó el pasado año un Memorando de Entendimiento (MOU) con la corporación japonesa Itochu para realizar un desarrollo conjunto de *bunkering* de amoniaco en el puerto de Algeciras. Itochu acordó en 2022 con el coreano Lottal Chemical y con el malasio Malakoff producir amoniaco.

262

MILLONES

INVERTIRÁ WASTE PLASTIC IBERIA EN HUELVA Y BILBAO



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | VEHÍCULOS

UN TRÁFICO SOBRE RUEDAS

LOS PUERTOS ESPAÑOLES MOVIERON 3,9 MILLONES DE UNIDADES EN 2023, CON UN CRECIMIENTO DEL 20%

El tráfico de vehículos ha sido una de las noticias positivas de 2023. Los puertos españoles movieron cerca de 3,9 millones de unidades, lo que supone un aumento del 19,6 por ciento. De hecho, su buen funcionamiento permitió que la mercancía convencional siguiese un camino diferente a la carga en contenedor, con un aumento del 1,2 por ciento, hasta los 83,1 millones de toneladas.

La evolución está estrechamente vinculada a la industria española de automoción, que aumentó la producción un 10,4 por ciento el pasado año, con 2,45 millones de vehículos. No hay que olvidar, que el modo marítimo, con una cuota cercana al 50 por ciento, es el más usado por los fabricantes. “2023 ha sido el año del inicio de la recuperación en la fabricación en nuestro país gracias a la mejora en los ritmos de aprovisionamiento, la estabilidad en la cadena de abastecimiento y la evolución de los mercados en Europa”, destacó José López-Tafall, director general de la patronal Anfac.

En 2023, se enviaron fuera de España 2,2 millones de unidades, un 13,9 por ciento más que un año antes. Europa se mantiene como primer destino de exportación, con el 90 por ciento de los envíos y un crecimiento anual del 13,4 por ciento. En el ‘Top 5’ de destinos se encuentran Francia, Alemania, Reino Unido, Italia y Turquía.

Al frente de la clasificación del sistema

portuario español se sitúa Barcelona, con un crecimiento del 33,7 por ciento y un movimiento de 790.000 unidades. Este incremento se extiende a exportaciones, tránsitos, cabotaje y, sobre todo, importaciones, que han batido el récord con 246.000 unidades y un incremento del 54 por ciento, superando en un 16 por ciento el anterior récord alcanzado en 2017 (238.723 unidades). Este hecho ha sido posible al consolidarse una tendencia que empezó en 2022: Barcelona se ha convertido en el principal hub de entrada de los vehículos eléctricos fabricados en China para el sur de Europa y el Mediterráneo. De hecho, el 34 por ciento del total de vehículos importados a través de Barcelona son eléctricos y de éstos, el 92 por ciento proviene de China. Las exportaciones, por su parte, crecen un 26 por ciento.

A continuación, está el Puerto de Vigo, que, con un tráfico de más de 654.000 unidades, cerró 2023 con un aumento del 37,7 por ciento. La buena marcha de la dársena gallega responde, en buena medida, a los resultados de Stellantis Vigo. La planta alcanzó el pasado año una producción de 531.732 vehículos, lo que supone un aumento del 31,5 por ciento respecto a 2022.

Completa el podio la Autoridad Portuaria de Valencia, que bajó dos puestos. Durante 2023, los muelles de Valencia y Sagunto gestionaron más de 642.000 unida-

VEHÍCULOS, UNA DE LAS CARAS POSITIVAS DEL TRÁFICO



Operativa de carga de vehículos en el Puerto de Pasaia.

LOS FABRICANTES LLEVAN LA BATUTA

La industria española de automoción, que aumentó la producción un 10,4% en 2023, con 2,45 millones de vehículos, saca una ‘sonrisa’ a los puertos.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Barcelona	790	+34%	+2%	591	499
Vigo	655	+38%	+36%	475	504
Valencia	643	+7%	-11%	604	494
Santander	447	+18%	-4%	380	333
Las Palmas	386	+7%	+301%	362	55
Pasaia	287	+20%	+5%	240	209
Tarragona	219	+25%	+4%	175	137
Bilbao	130	+17%	+481%	111	57
Resto	338	+106%	+95%	318	354
TOTAL	3.895	+20%	+14%	3.255	2.642

Miles de vehículos en régimen de mercancía. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



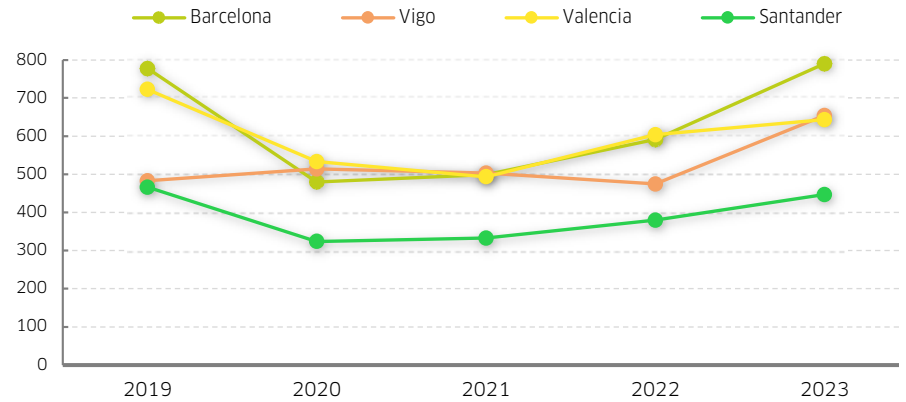


Soluciones Globales
Electromecánicas, Equipamiento Portuario
y OPS para puertos
debusman@debusman.es | www.debusman.es

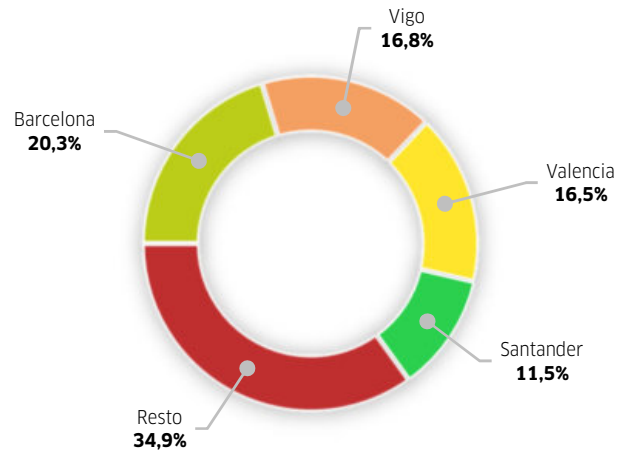


BARCELONA SE COLOCA AL FRENTE DE LA CLASIFICACIÓN

El Puerto de Barcelona se ha convertido en el principal *hub* de entrada de los vehículos eléctricos fabricados en China para el sur de Europa y el Mediterráneo, lo que ha disparado este tráfico en la dársena.



AÑO 2023



Miles de vehículos en régimen de mercancía. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

des, un 6,5 por ciento más que en 2022.

En la estadística también destaca el crecimiento del puerto de Santander, el mejor valorado por los fabricantes de automóviles. La dársena movió 447.000 unidades, un 17,7 por ciento más que un año antes. La entidad, que considera este tráfico "estratégico",

acomete un ambicioso plan de inversiones para impulsar el movimiento de vehículos, como la ampliación del silo de automóviles, que triplicará el espacio actual, o la puesta en marcha del muelle de Raos 9, que supondrá más líneas de atraque para tráfico rodado y aumentará la superficie logística.

GNV

Ferris a Baleares, Sicilia,
Cerdeña, Marruecos,
Túnez, Albania.

GNV

NAVEGAMOS PARA CADA UNO DE VOSOTROS

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | VEHÍCULOS

LAS MARCAS SE SUBEN AL BARCO

EL TRANSPORTE MARÍTIMO ES EL MODO MÁS UTILIZADO POR LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS, QUE RECLAMAN LA MEJORA DE LOS ACCESOS POR CARRETERA Y EL IMPULSO DEL FERROCARRIL

El transporte marítimo gana terreno en la distribución de vehículos, con una cuota del 48,4 por ciento en 2022, lo que supone 2,9 puntos porcentuales más que un año antes. Así se recoge en el último informe sectorial sobre ‘Valoración de la logística marítimo-portuaria’, elaborado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

Los desplazamientos a través de los puertos españoles, con un volumen de 2,2 millones de vehículos, registraron un aumento del 9,2 por ciento. Se recupera así la senda del crecimiento tras tres años de continuos descensos. No obstante, el tráfico aún se mantiene lejos de los niveles prepandemia (-21,7 por ciento).

En cuanto a la valoración global, el sistema portuario español sigue sacando buena nota, pese a caer una décima su puntuación, situándose en 3,9 sobre 5, reflejo de las dificultades sufridas por este modo de transporte en 2022, marcado por la guerra

en Ucrania, que disparó los costes energéticos en un escenario inflacionista.

“Los puertos europeos, incluyendo los españoles, se han encontrado en una situación de colapso para el transporte de vehículos, en algunos momentos del año con situaciones realmente críticas tanto para la exportación como la importación”, advierten desde la patronal Anfac. Una situación que desestabilizó las cadenas logísticas y afectó las valoraciones de los fabricantes.

Los indicadores recogidos en el informe han sido elaborados a partir de un cuestionario contestado por 18 de las empresas asociadas a Anfac, la mitad con actividad industrial en España. El informe centra su análisis en los ocho principales puertos para la importación y exportación de vehículos -Santander, Tarragona, Sagunto, Pasaia, Barcelona, Valencia y Vigo-, con una cuota del 88,8 por ciento del total del tráfico de vehículos nuevos a través del sistema portuario español.

De los indicadores analizados, los aspectos mejor valorados por las marcas son los relacionados con los trámites aduaneros (4,5 sobre 5), seguidos por la agilidad en la asignación de zonas de depósito, la carga y descarga de camiones, la gestión en las zonas de depósito y la existencia de incidencias sobre los vehículos ajenas a la manipulación de los mismos, todos ellos con una puntuación de 4,2 sobre 5.

Adicionalmente, los fabricantes han des-

tacado algunos aspectos positivos, tales como el impulso de mejoras en la gestión de los accesos ferroviarios a los puertos, la mejora en el grado de flexibilidad del servicio, la adaptación a las necesidades de los fabricantes o la minimización de incidencias en la manipulación de los vehículos a través de la formación y la concienciación.



Vista aérea de las instalaciones del puerto de Santander.

Entre las asignaturas pendientes, los fabricantes insisten en la necesidad de mejorar el grado de flexibilidad del servicio, minimizar las incidencias en la manipulación de los vehículos a través de la formación y la implantación de controles en el proceso de la carga y descarga, así como avanzar en la digitalización de los procesos de la cadena logística. Al mismo tiempo, las marcas reclaman la mejora de los accesos por carretera a los puertos y el impulso de la conectividad ferroviaria.

Santander, el primero de la clase

En la edición de 2022, el puerto de Santan-

Pérez y Cia  **Over 170 Years in Shipping**

Logos: Multiport, BIMCO, IATA, AEO, 170 years

Map locations: Ferrol, A Coruña, Vigo, Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines, Portimão, Lagos, Algeciras, Tangier, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Agadir, Santa Cruz de Tenerife, La Palma, Las Palmas, Puerto del Rosario, Arrecife, Ferrol, Astés, Gijón, Bilbao, Santander, Barcelona, Palma de Mallorca, Tarragona, Sagunto, Valencia, Alicante, Ibiza, Cartagena, Sevilla, Málaga, Ceuta.

Pérez y Cia  **group**

perezyciagroup.com  perezycia

der recupera el primer puesto del ranking con una puntuación de 4,4 sobre 5. Una noticia acogida con satisfacción en la Autoridad Portuaria. El presidente de la entidad, César Díaz, reconoció que este reconocimiento es “especialmente significativo”, ya que es otorgado por los clientes directos. El presidente del organismo portuario aprovechó la ocasión para recordar que la Autoridad Portuaria continúa inmersa en la mejora de sus infraestructuras mediante un “ambicioso plan de inversiones”.

La hoja de ruta incluye obras como la ampliación del silo de almacenamiento en altura, la construcción de Raos 9 o el impulso al proyecto de una nueva zona logística, ubicada en el Llano de La Pasiega. Todas ellas dirigidas “a aumentar nuestra capacidad y consolidar este tráfico estratégico”, apuntó César Díaz.

La terminal de automóviles del puerto de Santander ha ido creciendo de manera sostenible durante los últimos 25 años hasta llegar a casi 9 millones de vehículos

transitados por la infraestructura cántabra. En 2022, el volumen de vehículos creció un 4 por ciento alcanzando las 287.715 unidades transportadas. Además, destaca especialmente el crecimiento del uso del ferrocarril para el traslado de los vehículos



A.P. DE SANTANDER

LA VALORACIÓN MEDIA DE LOS PUERTOS CAE UNA DÉCIMA HASTA LOS 3,9 PUNTOS

De los ocho puertos analizados, cuatro tienen una valoración satisfactoria (mayor a 4 puntos), con el puerto de Santander en primer puesto, seguido de Tarragona y Sagunto, en segundo lugar, y Pasaia en el tercero. Solo tres, Santander, Sagunto y Málaga, mejoran su valoración.



Fuente: Cuestionario Valoración Logística Anfac. Cada aspecto se valoró con una nota entre 1 y 5 puntos. Elaboración: TRANSPORTE XXI.
(*) Puertos condicionados en su valoración por no disponer de acceso ferroviario a las terminales de vehículos.

desde las fábricas hasta el puerto, ventaja logística muy valorada por los fabricantes, que además reduce la huella de carbono de la cadena logística de distribución de vehículos.

A continuación de Santander se sitúan

los puertos de Tarragona y Sagunto, que comparten la segunda posición con una puntuación de 4,2, y Pasaia, con una valoración de 4,1. Los puertos de Santander, Sagunto y Málaga son los únicos que mejoran su puntuación con respecto a 2021.

fabrisem

We do it easy. Just like that

Especializados en el Diseño y la Fabricación de vehículos para recintos industriales, Portuarios y Logísticos

Harbourtrailers | Multitrailers | Rolltrailers | Industrial Trailers

Fabricación y Desarrollo de Trailers
Polígono Malpica C/F 18
50016 Zaragoza (España)
Tel +34 976 391707
E-mail: fabrisem@fabrisem.com

www.fabrisem.com

SHORT SEA SHIPPING | ESPAÑA

LLEGA LA ATONÍA DEL COMERCIO MUNDIAL AL 'SHORT SEA'

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES CAE EL 7% ENTRE ENERO Y JUNIO DE 2023, CON 14,1 MILLONES DE TONELADAS

El transporte marítimo internacional ro-ro (TMCD) en los puertos españoles no ha sido ajeno a la atonía del comercio mundial. Estos tráficos sumaron 14,1 millones de toneladas, excluyendo los vehículos en régimen de mercancía, en el primer semestre de 2023. Ello supone un retroceso del 6,9 por ciento en comparación con el mismo periodo del ejercicio anterior, según el último Observatorio de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

Eso sí, hay que puntualizar que los 15,2 millones de toneladas que sumó el *short sea shipping* en el primer semestre de 2022 fue un récord histórico y que los flujos siguen estando por encima de la actividad prepandemia. Los puertos de la fachada mediterránea, que acapara más del 80 por ciento de este tipo de tráfico, sufrieron más y registraron un retroceso del 7,5 por ciento.

Por su parte, las dársenas del arco atlántico saldaron el primer semestre con un 2 por ciento menos de tráficos res-

pecto al mismo periodo de 2022.

En los puertos mediterráneos, el descenso es generalizado con todos los países. Los mayores volúmenes de intercambio siguen siendo con Italia y Marruecos, aunque registran tasas negativas del 8,1 por ciento y del 4,5 por ciento, respectivamente. En el caso del país magrebí, "merece la pena

considerar que el incremento de los flujos con Marruecos en el primer semestre de 2022 fue excepcional", señalan desde SPC-Spain. En cuanto a los países con origen/destino en la fachada atlántica, registran aumentos Irlanda (+26,6 por ciento) y Francia

(+17,7 por ciento), mientras que bajan los flujos con Reino Unido (-20,7 por ciento) y Bélgica (-6 por ciento).

El global del transporte marítimo de corta distancia en el sistema portuario español, incluyendo tanto el internacional como de cabotaje y todo tipo de tráficos (ro-ro, graneles y contenedores), saldó el primer semestre de 2023 con un total de 133,2 millones de toneladas

SIGUE POR ENCIMA DE LA ACTIVIDAD PREPANDEMIA

LOS VEHÍCULOS COMO CARGA CRECEN MÁS DEL 40%

CRECE EL NORTE DE ÁFRICA

De las siete autopistas del mar con las que cerró la fachada mediterránea el pasado ejercicio, cuatro eran servicios directos con Marruecos desde el sur de España.



Autopistas del Mar: Frecuencia mínima de tres salidas semanales. Fuente: SPC-Spain.

OFERTA DE 11 LÍNEAS

La fachada atlántica cerró 2023 con tres navieras que tenían cuatro autopistas del mar y la mediterránea con cinco armadores que ofrecían siete servicios.

ORIGEN/DESTINO	NAVIERA	FRECUENCIA SEMANAL
FACHADA ATLÁNTICA		
Pasaia/Santander-Zeebrugge-Róterdam	UECC	3
Santander-Portsmouth/Plymouth	Brittany Ferries	3
Bilbao-Portsmouth/Poole	Brittany Ferries	3
Santander-Zeebrugge	CLdN	2/3
FACHADA MEDITERRÁNEA		
Barcelona-P.Torres-Civitavecchia	Grimaldi	6
Valencia-Barcelona-Livorno-Savona	Grimaldi	4/5
Tánger-Barcelona-Génova	GNV	5
Almería - Nador	Trasmediterránea	5/6
Almería-Nador	Baleària	6/7
Málaga-Tánger Med	M. Peregarr	4/5
Motril-Tánger Med	Baleària	4/5

Fuente: SPC-Spain.

movidas. Ello supone el 4,9 por ciento menos que en el mismo periodo de 2022 y por debajo de los volúmenes prepandemia (134,7 millones de toneladas). El comportamiento según origen/destino fue opuesto, mientras el cabotaje aumentó un 12,2 por ciento, el tráfico exte-

rior retrocedió un 9,1 por ciento en el período analizado.

No todo son malas noticias, el TMCD de vehículos en régimen de mercancía creció el 42,4 por ciento en comparación con el primer semestre de 2022, hasta alcanzar las 783.000 unidades.

SHORT SEA SHIPPING | POLÍTICAS DE APOYO

MÁS 'ECOINCENTIVOS'

EN MARCHA EL TERCER PROCESO DE SELECCIÓN DE NAVIERAS CON LOS SERVICIOS SUBVENCIONABLES

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible activó a principios de este año el tercer proceso de selección de navieras con los servicios subvencionables para los transportistas que suban sus remolques a estas conexiones. Las empresas seleccionadas participarán en la gestión de las ayudas de la tercera convocatoria del 'ecoincentivo' marítimo, correspondiente al periodo de elegibilidad entre el 1 de abril de 2024 y el 31 de marzo de 2025.

Los servicios de *short sea shipping* de cuatro grupos navieros participaron en las dos anteriores convocatorias: CLdN Ro-Ro, Grimaldi Euromed, Finnlines, Brittany Ferries Bilbao, Suardiaz Atlántica y Flota Suardiaz.

La convocatoria de ayudas, con una dotación prevista de 20 millones de euros de los fondos NextGeneration, está dirigida, como en las dos anteriores, a transportistas, cargadores y operadores de transporte para que suban sus camiones a los buques como alternativa al transporte por carrete-

ra. En total, el programa de 'ecoincentivo' marítimo dispone de un presupuesto de 60 millones de euros, distribuidos entre las tres anualidades.

Para ser entidad colaboradora del programa, las navieras deben cumplir una serie de condiciones como estar establecidas en un país de la Unión Europea, estar legalmente autorizadas para realizar el transporte marítimo de mercancías entre dos países comunitarios o tener, al menos, un servicio ya operativo que sea elegible. Los armadores colaboran en la gestión del programa de subvenciones, "sin participar en la entrega o distribución de los fondos", señalan desde el Ministerio de Transportes. Para ello, "operan la ruta marítima cuyo uso constituye la actividad subvencionable y suministran a la Administración información sobre los beneficiarios necesaria para

la gestión del programa". Son servicios subvencionables los que conecten un puerto español y uno de otro Estado miembro de la UE, los que tengan dos o más frecuencias semanales (una semanal excepcionalmente) y que exista una ruta alternativa de transporte de carretera para la línea marítima.

LAS NAVIERAS ESCOGIDAS PARTICIPAN EN LA GESTIÓN DE LAS AYUDAS DE LA TERCERA CONVOCATORIA

Un total de 46 operadores de transporte solicitaron el 'ecobono' marítimo por utilizar las autopistas del mar de los arcos atlántico y mediterráneo en la primera convocatoria de estas ayudas lanzada por el Ejecutivo de Pedro Sánchez, estando en marcha la segunda. Estas compañías han pedido las ayudas por realizar un total de 117.624 viajes, entre el 20 de septiembre de 2022 y el 31 de marzo de 2023, subiéndose el camión o el remolque a los servicios marítimos subvencionables. Son 12 conexiones de *short sea shipping*.

El Puerto de Huelva, referente multimodal del suroeste europeo, desarrolla nuevos proyectos orientados a la descarbonización del transporte de mercancías, conforme a las directrices europeas



Alberto Santana, Presidente APH

Se beneficia de una subvención de casi siete millones de euros de los fondos CEF

El Puerto de Huelva continúa potenciando sus conexiones marítimas hacia el Norte de Europa y Norte de África para posicionarse en el mercado como puerto natural de su extenso y productivo hinterland.

La apuesta del Puerto por la diversificación y la apertura de nuevos mercados le ha permitido consolidar los tráficos de contenedores y rodado. De hecho, se ha registrado en los últimos ejercicios un notable crecimiento de este tipo de mercancías en general y en tráficos de mercancías a temperatura controlada en particular. Asimismo, destaca el incremento experimentado en los flujos marítimos de cabotaje del Puerto, sobre todo, debido a la favorable evolución de los tráficos con las Islas Canarias, que ha contribuido a consolidar esta tendencia alcista. En este contexto, destacar la puesta en marcha el

pasado verano de la conexión Huelva - Casablanca - Mediterráneo español, que se suma a las conexiones regulares marítimas de Huelva con el norte de Europa (Reino Unido, Holanda y Alemania).

Alberto Santana, presidente del puerto onubense, ha puesto de manifiesto el gran esfuerzo inversor de la entidad, recogido en su Plan de Empresa, que comprende un presupuesto de 328 millones de euros de inversiones para el periodo 2023-2027 y concretamente de 52,1 millones para el ejercicio 2024. En este contexto, se están ejecutando distintas obras para potenciar la competitividad del Puerto de Huelva, ampliando al máximo su capacidad infraestructural en la zona de servicio actual.



Cofinanciado por la Unión Europea

Esta estrategia de diversificación se ha visto reforzada por la Unión Europea, en concreto por el Mecanismo Conectar Europa (CEF, Connecting Europe Facility), que ha concedido al puerto una subvención de casi siete millones de euros para la ejecución de varios proyectos, actualmente en desarrollo, destinados a la mejora de la multimodalidad y la descarbonización del transporte de mercancías.

Plataforma Intermodal II

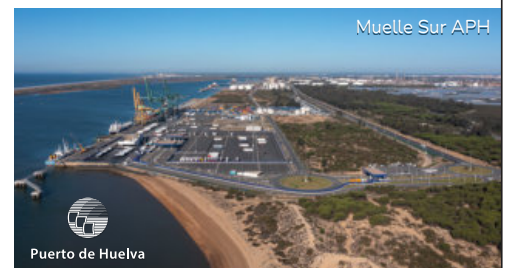
La iniciativa continúa el proyecto Plataforma Intermodal, también financiado por CEF, que dió comienzo en el año 2016 y ha permitido posicionar al Puerto

de Huelva como nodo global y de referencia del Suroeste europeo.

El proyecto, engloba la construcción de una nueva doble rampa ro-ro que se está llevando a cabo en el muelle Sur, con una inversión superior a los 19 millones de euros. Con esta nueva doble rampa se incrementará la capacidad para dar servicio a las navieras que operan líneas regulares marítimas especializadas en transporte rodado (semirremolques, vehículos y otras unidades de transporte intermodal), favoreciendo las conexiones con Canarias, además de facilitar y acelerar la implantación de nuevas líneas hacia otros destinos de cabotaje nacional, europeo y con terceros países.

Otra actuación incluida en el proyecto es el desarrollo de las infraestructuras eléctricas, que permitirá dar suministro eléctrico a los remolcadores del Puerto de Huelva cuando estén atracados, de forma que puedan desconectar sus motores auxiliares con la consiguiente reducción en la emisión de gases de efecto invernadero.

El Muelle Sur por tanto, comprende la plataforma intermodal del puerto onubense y concentra la apuesta del mismo por la mercancía general como nodo logístico.



Muelle Sur APH



Puerto de Huelva

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | CARGA RODADA

EL RO-RO SORTEA EL INCIERTO EJERCICIO

ESTE TIPO DE FLUJOS SIGUE CRECIENDO E INCREMENTA SU IMPORTANCIA EN LAS DÁRSENAS ESPAÑOLAS

El tráfico ro-ro salió indemne de la incertidumbre registrada el pasado año. La carga rodada alcanzó los 71,86 millones de toneladas en el sistema portuario español en 2023, es decir, 910.000 toneladas más que en 2022 (+1,3 por ciento) y ganando más de seis millones de toneladas desde 2019. Es uno de los tráficos que ya superó en el ejercicio 2022 los volúmenes prepandemia.

Y es uno de los tráficos que está creciendo en importancia en las dársenas españolas, cerca ya de representar el 30 por ciento de la mercancía general (+27,35 por ciento).

Con la recuperación total del turismo (ver páginas 78 y 79), los puertos de Baleares han vuelto a liderar este tipo de tráficos, que encabezaban en 2019 y que perdieron con el cierre de fronteras por la pandemia en 2020.

Bahía de Algeciras ha retrocedido de la primera a la segunda posición. El puerto andaluz se quedó cerca (458.407 vehículos pesados) del récord alcanzado en los tráficos del Estrecho en 2022 (463.435 camiones). Los ferris que cubren los servicios entre Algeciras y Tánger Med transportaron 428.043 camiones (-0,98 por ciento), mien-

EL TURISMO HA VUELTO Y BALEARES RECUPERA EL LIDERATO

ALGECIRAS CRECE EL 49% RESPECTO A 2019

El puerto de Algeciras ha ganado 4,45 millones de toneladas en comparación con los flujos prepandemia, lo que supone el 49% más que en 2019.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Baleares	13.967	+4%	+2%	13.391	12.155
Bahía de Algeciras	13.512	-7%	+49%	14.504	11.696
Valencia	13.289	+3%	+6%	12.946	12.863
Barcelona	11.568	-1%	+0%	11.632	11.092
Las Palmas	4.844	+2%	+9%	4.730	4.038
S.C. Tenerife	4.338	+9%	+6%	3.982	3.773
Santander	2.364	+2%	+8%	2.310	2.430
Vigo	1.297	+32%	+15%	985	1.072
Bilbao	951	-10%	+13%	1.055	896
Bahía de Cádiz	821	+6%	-4%	774	748
Almería	779	-6%	+20%	831	856
Málaga	675	+44%	+18%	467	469
Pasaia	655	+11%	-2%	589	559
Huelva	653	+10%	+50%	591	459
Ceuta	530	-6%	-36%	565	595
Motril	476	+963%	-26%	45	39
Melilla	452	-6%	-37%	480	491
Tarragona	334	-37%	+10%	532	457
Sevilla	175	+28%	+9%	136	138
Castellón	131	-60%	-63%	326	411
Alicante	22	-61%	-24%	56	10
Resto	27	-13%	-47%	31	46
TOTAL	71.862	+1%	+9%	70.957	65.293

Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

tras que a considerable distancia se situó el otro trayecto destacado, entre Algeciras y Ceuta, que sumó 29.854 unidades (-1,19 por

cientos). Los tráficos en el Estrecho pueden resultar beneficiados por el posicionamiento del operador danés DFDS en la zona ad-



50

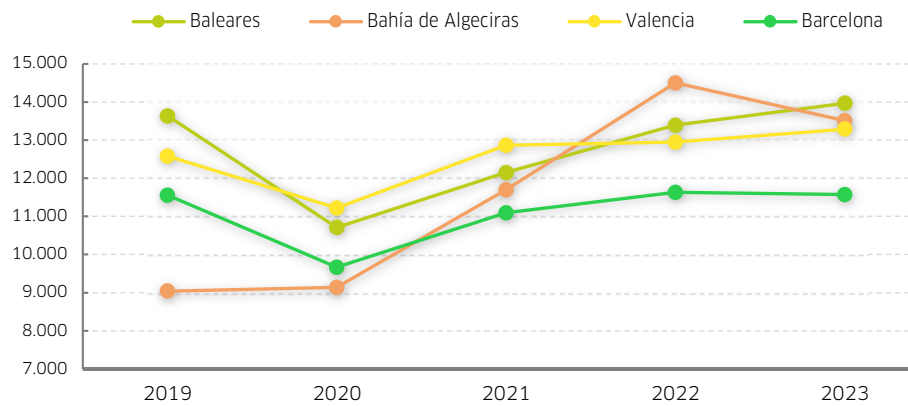
ANIVERSARIO

TU MEJOR COMPAÑÍA

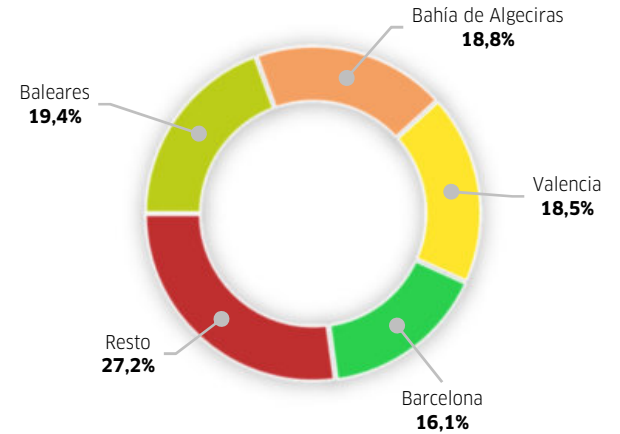
Ahora y Siempre

CUOTA SUPERIOR AL 50%

Baleares, Bahía de Algeciras y Valencia canalizaron un total de 40,76 millones de toneladas de mercancía ro-ro el año pasado. Un volumen que supone una cuota del 56,7% de los 71,86 millones de toneladas registradas en el sistema portuario español.



AÑO 2023



Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

quirir FRS Iberia/Maroc a la naviera alemana FRS. FRS Iberia/Maroc tiene conexiones entre los puertos de Algeciras, Ceuta, Tarifa y Marruecos (Tánger Med y Tánger Ville).

Por otra parte, muestra de la creciente importancia del tráfico ro-ro en las dársenas españolas son las mejoras de las infraestructuras para este tipo de flujos que proyectan o ejecutan diversos puertos. Iniciativas como la remodelación del

muelle Contradique Norte del puerto de Barcelona, que la Autoridad Portuaria destinará a tráfico *ro-pax*. Esta actuación, sacada a concurso por 22,33 millones de euros, incluye una nueva rampa ro-ro entre los muelles Contradique y Costa, que dará servicio a Grimaldi.

Estaban a punto de culminar (al cierre de esta edición) las obras del muelle de Raos 9 del puerto de Santander. La Autoridad

Portuaria ha anunciado que dotará al nuevo muelle con un tación y una rampa para tráfico rodado, que podrían entrar en funcionamiento en 2025.

La Autoridad Portuaria de Málaga ha activado un plan para acondicionar varias de sus áreas para el tráfico de carga rodada. El puerto de Santa Cruz de La Palma es otro ejemplo de instalación que prevé ganar capacidad para estos flujos en los próximos años.

LAS DÁRSENAS PROYECTAN O EJECUTAN MEJORAS PARA ESTOS FLUJOS

BALEARIA

Transportamos tus mercancías como lo harías tú

CONEXIONES DIARIAS
Salidas cada día entre la Península y Baleares y entre las islas. En las otras rutas, varias conexiones semanales.

OPERATIVA MÁS RÁPIDA
Tiempos de escala ajustados para una operativa más eficiente.

LLEGADA A PRIMERA HORA
Desembarque a primera hora de la mañana, que permite realizar la ida y vuelta en el mismo día.

SERVICIO PUERTA A PUERTA
A través de nuestra empresa logística Baleària Cargo, se permite personalizar el transporte de mercancías en función de las necesidades del cliente.

Sostenibilidad

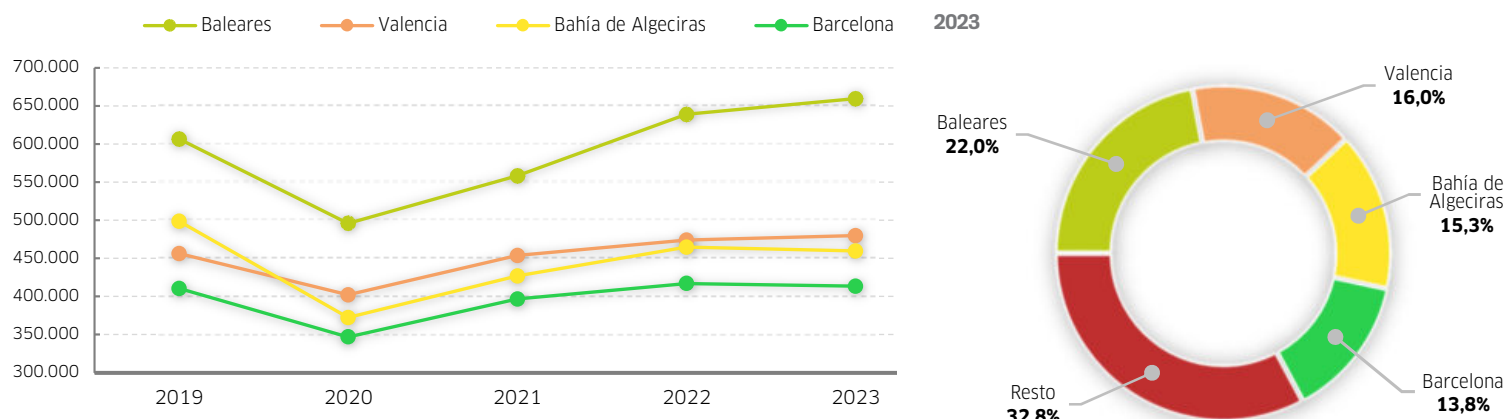
Fiabilidad

Digitalización

Puntualidad

TRÁFICO CONCENTRADO

Los cuatro primeros de la clasificación, Baleares, Valencia, Algeciras y Barcelona, suman 2,01 millones de UTIs, es decir, el 67,2% del total de este tipo de flujos.



Miles de remolques acompañados y no acompañados. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

BALEARES, LÍDER

Encabeza la clasificación Baleares con 660.000 UTIs movidas, creciendo el triple (+3%) que la media del conjunto de puertos.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Baleares	660	+3%	+9%	639	558
Valencia	480	+1%	+5%	474	454
Bahía de Algeciras	460	-1%	-8%	465	427
Barcelona	413	-1%	+1%	417	397
Las Palmas	336	-2%	+4%	343	300
S.C. Tenerife	310	+4%	+1%	298	280
Santander	57	-1%	+42%	58	63
Almería	40	-5%	+29%	42	37
Bilbao	37	-6%	+25%	40	35
Málaga	37	+39%	+31%	27	26
Huelva	34	+13%	+61%	30	24
Ceuta	32	+2%	-26%	31	32
Melilla	30	-5%	-31%	31	30
Bahía de Cádiz	26	+4%	-3%	25	22
Motril	19	+800%	-57%	2	2
Vigo	11	+17%	-35%	10	12
Sevilla	9	+22%	+4%	7	7
Pasaia	3	-8%	-40%	4	4
Alicante	1	-64%	+112%	2	0
Marín - Pontevedra	0	-	-	-	-
Tarragona	0	-99%	-	12	14
Castellón	0	-50%	-	0	0
Ferrol - San Cibrao	0	-68%	-81%	0	0
TOTAL	2.996	+1%	+2%	2.957	2.724

Miles de remolques acompañados y no acompañados. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | CARGA RODADA

ROZANDO LOS TRES MILLONES DE UTIS

EL TRANSPORTE INTERMODAL RO-RO GANA CASI 39.000 CAMIONES, PLATAFORMAS Y REMOLQUES, ESTANDO IGUALADAS LAS DOS MODALIDADES

Los puertos españoles están muy cerca de alcanzar los tres millones de unidades de transporte intermodal ro-ro. Y es que este tipo de transporte cerró el ejercicio con un total de 2,99 millones de UTIs movidas y un crecimiento del 1,3 por ciento en comparación con 2022, año en el que este flujo ya superó los volúmenes pre-pandemia, los 2,94 millones de UTIs en 2019. Este mercado ha ganado 38.879 UTIs en un año.

Los flujos están bastante equilibrados en las dos modalidades: acompañado (camiones) y no acompañado (remolques y plataformas). De los 2,95 millones de UTIs movidas en 2022 (último año disponible que distinga ambas modalidades), 1,38 millones correspondieron a la modalidad de acompañado, mientras que 1,30 millones de UTIs fue en la de no acompañado. El resto (270.000 unidades) fueron cabezas tractoras, furgones y *rolls trailers*. La vitalidad de este tipo de tráfico se debe a la apuesta de na-

vieras como Baleària, Brittany Ferries, Suardiaz o las del Grupo Grimaldi, entre otras, por los puertos españoles. Unos armadores que mantienen la apuesta por crecer como es el caso de Baleària y Fred. Olsen Express, que anunciaron recientemente la incorporación de un nuevo ferri a la

1,30
MILLONES DE UTIS
SE MOVIERON EN
REMOLQUES Y
PLATAFORMAS

ruta que une Huelva con las islas Canarias. El "Sicilia" se suma al ferri "Marie Curie", lo que permite ofrecer tres servicios semanalmente, en lugar de los dos que se realizaban. Las conexiones entre las islas y la península de Fred. Olsen Express y Baleària cumplieron cinco años el pasado mes de noviembre. Un periodo de tiempo en el que ambas navieras han transportado conjuntamente un millón de metros lineales de carga y más de 155.000 pasajeros entre Huelva y Canarias.

Medio siglo después de la puesta en marcha del primer puente marítimo entre Vigo y Nantes Saint-Nazaire (Francia), Suardiaz y Stellantis refuerzan sus lazos



La modalidad de camiones está equilibrada con la de remolques y plataformas.

con una nueva ruta marítima. En esta ocasión, con el puerto británico de Liverpool. La naviera abrió el pasado otoño una nueva conexión entre Vigo y Liverpool para el suministro a la planta del fabricante de automóviles en Ellesmere Port. El buque "Friedrich Russ", con capacidad para desplazar cerca de 110 semirremolques, inauguró en octubre el servicio.

El transporte marítimo de corta distancia en los puertos españoles no sería lo que es actualmente sin Grimaldi, que sigue apostando fuerte por el mercado peninsular. El grupo italiano anunció recientemente que amplía sus servicios desde España con la incorporación del puerto de Vigo a las conexiones que ya tiene desde el puerto de Bilbao y consolida su red ibérica con un enlace desde la costa atlántica hasta el mar del Norte y el mar Báltico. En concreto, es la conexión de su filial Finnlines que enlaza, dos veces por semana, los puertos de Bilbao y Vigo con Zeebrugge (Bélgica). Dobra así la conectividad desde Bilbao e incorpora el puerto de Vigo.

Otro protagonista destacado en el transporte marítimo de corta distancia en el eje atlántico es la naviera Brittany Ferries, que el año pasado estrenó la nueva terminal ropax del puerto de Santander, tras unas inversiones de más de 28 millones de euros, y que ha continuado reforzando sus servicios desde el puerto cántabro, así como desde el puerto de Bilbao.

Finnlines
a Grimaldi Group company

North-Sea network

NEW

Twice a week Ro-Ro service between the port of Zeebrugge, Bilbao and Vigo

Zeebrugge
Bilbao
Vigo

From Zeebrugge access to a large network of connections towards Ireland, UK, Norway, Sweden, Poland, Finland and Estonia

Map labels: Uusikaupunki, Naantali, Långnäs, Fredrikstad, Kapellskär, Turku, Helsinki, Kotka, Hanko, Paldiski, Aarhus, Malmö, Gdynia, Travemünde, Lübeck, Rostock, Gothenburg, Teesport, Hull, Antwerp, Zeebrugge, Tilbury, Rosslare, Cork, Vigo, Bilbao.

BARCELONA LIDERA LA CLASIFICACIÓN

El puerto de Barcelona sumó 3,56 millones de cruceristas que recalaron en sus muelles el año pasado. Ello supone el 52,9% más que en 2019 y una cuota del 29,7% del total del sistema portuario español.

	2023		%23/22		%23/19		2022		2021	
	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE
Barcelona	804	3.569	-0%	+53%	+0%	+14%	807	2.334	272	521
Baleares	759	2.517	+6%	+46%	-7%	-5%	717	1.727	227	345
Las Palmas	639	1.512	-5%	+46%	+14%	+2%	673	1.036	450	450
S.C. Tenerife	535	1.106	-14%	+46%	+5%	+4%	623	760	506	304
Valencia	269	787	-10%	+26%	+33%	+81%	298	623	95	131
Bahía de Cádiz	360	680	+14%	+72%	+14%	+42%	315	394	162	134
Málaga	301	504	+6%	+47%	+5%	+6%	285	342	119	118
A Coruña	131	324	-4%	+45%	+21%	+102%	137	223	31	30
Vigo	99	219	+9%	+27%	+39%	+55%	91	173	28	35
Alicante	85	196	+42%	+67%	+98%	+211%	60	117	31	43
Cartagena	150	176	-19%	+0%	-10%	-29%	185	176	79	70
Bilbao	80	149	+3%	+36%	+60%	+169%	78	109	14	13
Tarragona	57	115	+58%	+80%	-10%	-11%	36	63	8	1
Motril	25	35	+47%	+441%	-22%	+268%	17	6	8	2
Gijón	25	31	-11%	+21%	+39%	+99%	28	25	5	4
Resto	182	94	+2%	+27%	-3%	-2%	178	74	69	18
TOTAL	4.501	12.013	-1%	+47%	+6%	+13%	4.528	8.184	2.104	2.219

Número de buques y miles de pasajeros. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | CRUCEROS

PULVERIZANDO RÉCORDS

EL TRÁFICO DE CRUCEROS ALCANZA SU MEJOR REGISTRO HISTÓRICO SUPERANDO LOS 12 MILLONES DE TURISTAS

España registró un récord histórico de turistas en 2023. El tráfico de cruceros en los puertos españoles no se quedó atrás de esta tendencia general. El año pasado no ha sido solo el de la recuperación total tras la pandemia. Este tráfico ha superado su mejor marca, los 10,6 millones de cruceristas que recalaron en los puertos españoles en 2019. En concreto, se alcanzaron los 12,01 millones de turistas, el 46,8 por ciento más que en 2022 y el 12,6 por ciento más que en el año 2019. Ello supone que España “se mantiene como segundo destino de cruceros en Europa, por detrás de Italia”, señalan desde Puertos del Estado.

El impacto de este sector “es muy importante para la economía no solo de las ciudades portuarias, sino del conjunto de España”, añaden desde el organismo público. Las cifras así lo avalan: la industria de los cruceros generó un impacto económico de 5.670 millones de euros y más de 42.240 empleos en España en 2022, según un estudio elaborado por Tourism Economics / Oxford Economics para la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA, en sus siglas en inglés).

Un año en el que, sobre todo en el primer trimestre, “todavía se sentían los efectos de la pandemia y las consiguientes restriccio-

ESPAÑA SE MANTIENE COMO SEGUNDO DESTINO EUROPEO

nes”, añaden desde Puertos del Estado.

De los 5.670 millones de euros que el sector crucerístico aportó a la economía española, el porcentaje mayor, el 45 por ciento, correspondieron a gastos directos, con 2.570 millones de euros, seguido por los gastos indirectos, con el 34 por ciento (1.900 millones), y el inducido, con el 21 por ciento (1.200 millones).

Dentro de los gastos directos, el porcentaje mayor (52 por ciento) correspondió a las compras que realizaron las navieras, por un montante de 1.360 millones de euros, seguido por los gastos de los turistas, 780 millones (30 por ciento), la construcción y reparación naval, 380 millones (15 por ciento), y los gastos de los tripulantes, con 50 millones (3 por ciento).

En cuanto a los 42.240 puestos de trabajo generados, la mitad fueron directos, es decir, 21.600 empleos, mientras que los indirectos sumaron 12.210 empleos y los inducidos, 8.430 trabajos. La contribución en términos de nóminas y salarios ascendió a 1.470 millones de euros.

En prepandemia, es decir, en el año 2019, el sector crucerístico generó una facturación de casi 6.000 millones de euros en España, aportando 2.800 millones de euros al PIB nacional, y se crearon más de 50.000 puestos de trabajo, unos volúmenes que, con seguridad, se superaron el pasado ejercicio.

Compromiso ambiental

La industria crucerística está comprometida con reducir la huella ambiental y prueba de ello es la inversión en nuevos buques, según el último informe sobre tecnologías y prácticas ambientales de este sector que ha publicado CLIA. Los datos de la cartera de pedi-

dos de 2023 muestran que las navieras “continúan invirtiendo en nuevos buques con 44 barcos encargados durante los próximos cinco años, lo que representa una inversión de 62.000 millones de dólares (57.798 mi-



Crucero atracado en el puerto canario de Las Palmas.

llones de euros) desde 2019”.

De estos nuevos barcos, 25 serán propulsados por GNL y siete preparados para funcionar con metanol, lo que representa “una inversión en nuevas tecnologías de motores que acelerarán la transición marítima hacia un futuro de combustibles con bajas o nulas emisiones de carbono”.

EL SECTOR APORTÓ 5.670 MILLONES A LA ECONOMÍA

Otras inversiones importantes que realizan las navieras para reducir la huella ambiental, destacan desde CLIA, es la preparación de cruceros para que apaguen los motores y se alimenten de electricidad, si hay la infraestructura, cuando permanecen atracados o incorporar motores multicomcombustibles, entre otras medidas.

El puerto de Barcelona, líder del sistema portuario

español en estos tráficos, es una de las dársenas que trabaja para minimizar el impacto ambiental de la actividad crucerística. Su consejo de administración ha dado luz verde recientemente a la construcción y

a los cruceros que estén amarrados de forma que puedan parar sus motores y reducir las emisiones, será el primero que se conectará en la red de media tensión que la Autoridad Portuaria desplegará en el



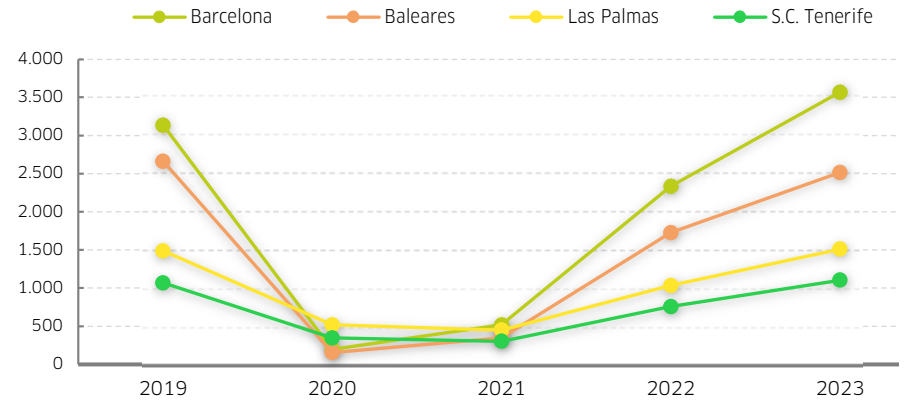
puesta en funcionamiento del primer sistema *Onshore Power Supply* (OPS) en una terminal de cruceros, que es la que construye actualmente MSC en el muelle Adosado.

Este sistema, que permitirá suministrar electricidad

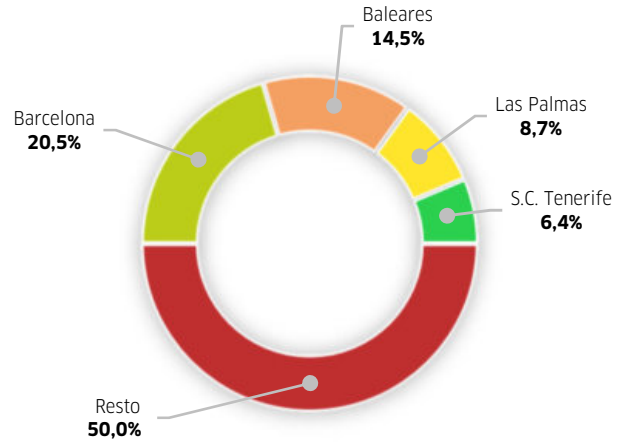
marco del plan de electrificación de muelles, el conocido como proyecto Nexigen. De acuerdo con las previsiones, el OPS estará operativo en un plazo de dos años y comenzará el suministro eléctrico a cruceros en 2026.

MÁS DE UN MILLÓN DE CRUCERISTAS

Barcelona, Baleares, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife superaron el millón de cruceristas en 2023, creciendo más de un 40% respecto a los turistas que registraron en 2019.



AÑO 2023



Miles de pasajeros. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Impulsamos el desarrollo económico del norte de Galicia



Energía Verde
Eólica off-shore
Conexiones Mundiales
Operatividad 365 días al año



PROJECT CARGO | MERCADO ESPAÑOL

PESOS PESADOS

LOS PUERTOS ESPAÑOLES MOVIERON MÁS DE 5,2 MILLONES DE TONELADAS DE BIENES DE EQUIPO DURANTE 2023, UN BUEN TERMÓMETRO DEL *PROJECT CARGO*

La desaceleración del comercio global en el difícil 2023, marcado por las tensiones geopolíticas y económicas, también se dejó sentir en la estadística del comercio exterior español de bienes de equipo, un buen termómetro para medir la temperatura del *project cargo*. Las importaciones y exportaciones españolas superaron los 15,3 millones de toneladas, lo que supuso una caída del 2,7 por ciento, según los datos provisionales del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Las previsiones de cara a futuro son inciertas. La inestabilidad del mercado no invita al optimismo. Sin embargo, la ambiciosa agenda climática de Bruselas y la decidida apuesta por las energías renovables se presentan como puntas de lanza para impulsar el *project car-*

go. Una buena noticia para los transitarios, “arquitectos” del transporte, que siguen obrando el milagro de desplazar equipos voluminosos y pesados de un lado al otro del planeta. Y en estas largas cadenas de suministro, los puertos juegan un papel clave, ya que la especificidad del envío de cargas de proyecto, con piezas de grandes dimensiones, exige infraestructuras a medida.

El tráfico marítimo de bienes de equipo alcanzó los 5,2 mi-

LA TERCERA PARTE DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE BIENES DE EQUIPO SE SUBE AL BARCO



llones de toneladas, repitiendo prácticamente los mismos registros que un año antes (-1 por ciento). Una cifra que representa el 34 por ciento del total de los intercambios comerciales de este sector económico entre España y el resto del mundo. El ‘rey’ sigue siendo el transporte por carretera, con una cuota del 63 por ciento.

El poder del ‘dragón’

El principal proveedor de España de bienes de equipo a través del transporte marítimo conti-

Sevitrade coordinó el embarque de una superestructura de 2.300 toneladas, la mayor carga de proyecto del Puerto de Sevilla.

núa siendo China, a gran distancia de sus más inmediatos perseguidores. El pasado año, las compras superaron los 1,7 millones de toneladas, el 64 por ciento del total de las importaciones y el 98 por ciento de los intercambios comerciales con el país asiático.

A continuación, sumando los flujos de exportación e importación, se encuentran Estados Unidos, principal destino de las ventas españolas al exterior, y Marruecos, segundo país de origen de esta carga.

The time is now to go
ELECTRIC



Kalmar's electrically powered reachstacker can help improve the eco-efficiency of your operations while maintaining the highest levels of productivity and safety. With a range of modular battery options and charging solutions, we can work with you to design a solution that will deliver for your business. What are you waiting for?

kalmarglobal.com





SEVITRADE

CHINA, ESTADOS UNIDOS Y MARRUECOS, PRINCIPALES SOCIOS

Los tres países concentran la mitad de los tráficos del comercio exterior español de bienes de equipo por vía marítima, con más de 2,6 millones de toneladas el pasado año, entre importaciones y exportaciones.

	2023			TOTAL					
	TOTAL	EXPORT	IMPORT	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019
China	1.751	41	1.710	-7%	+36%	1.884	1.538	1.153	1.288
EE.UU.	450	407	43	+11%	+36%	407	433	396	332
Marruecos	407	248	159	+7%	+10%	380	387	359	369
Reino Unido	321	271	50	+30%	+164%	247	261	90	122
Turquía	231	99	132	+5%	+41%	220	195	161	164
México	148	139	9	+36%	-20%	109	100	106	184
India	125	29	96	-9%	+33%	137	105	74	94
Francia	116	108	8	+19%	+346%	98	94	36	26
Brasil	81	71	11	+4%	+5%	78	70	64	77
Arabia Saudí	80	76	3	+19%	+10%	67	61	55	73
Chile	76	70	5	-0%	-33%	76	98	94	113
Suecia	64	61	3	+96%	+318%	33	31	23	15
Sudáfrica	63	37	26	+4%	-18%	61	59	60	77
Alemania	63	17	45	-6%	+12%	66	55	55	56
República de Corea	62	8	54	+14%	-37%	55	67	61	100
E.A.U.	53	45	8	-3%	-48%	55	84	94	102
Taiwán	51	6	46	-13%	-3%	59	58	47	53
Egipto	50	45	5	-10%	-22%	56	56	53	64
Israel	47	41	6	+3%	+15%	46	48	55	41
Italia	45	21	24	-7%	-25%	49	70	50	60
TOTAL	5.218	2.554	2.663	-1%	+12%	5.279	4.911	4.142	4.671

Comercio exterior de bienes de equipo en miles de toneladas. Fuente: Datacomex.

Los tres países sumaron más de 2,6 millones de toneladas, la mitad del comercio exterior español del sector de bienes de equipo por barco.

El Puerto de Bilbao, que da servicio a una zona de influencia muy industrializada, es uno de los especialistas en *project cargo*. En 2023, entraron al puerto 3.600 transportes especiales, una media de diez al día. En la carga de proyecto sobresalen los componentes eólicos, que sumaron 161.000 toneladas el pasado año.

El Puerto de A Coruña también exhibe músculo. Los proyectos vinculados a la iniciativa "Green Port", convertirán al puerto exterior, a corto plazo, en el principal polo industrial, energético y marino del noroeste de España, con inversiones que sumarán más de 1.500 millones de euros.



CAE EL TRÁFICO TRÁS DOS AÑOS SEGUIDOS AL ALZA

En la fachada mediterránea, el Puerto de Tarragona también se posiciona como *hub* productivo de plataformas flotantes y de ensamblaje de aerogeneradores flotantes. Igualmente, en el sur de España, el Puerto de Sevilla se ha especializado en las operaciones de carga de proyecto. Estibadoras como Bergé y Sevitrade vienen gestionando en los últimos años embarques de transformadores, torres eólicas, piezas metálicas y tanques, entre otros equipos.



Fracht GROUP
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER
SPAIN



FRACHT PROJECT LOGISTICS SL

Don Diego Lopez de Haro 17 – 6ª planta
Dpto. 612-613 – 48001 Bilbao (Spain)
(+34) 94 694 12 40 – operations@frachtspain.es
www.FrachtGroup.com
Branches in BILBAO – MADRID – BARCELONA

Fracht Group supports the UN Sustainable Development Goals






PROJECT CARGO | PANORAMA MUNDIAL

MAR DE FONDO

EL SECTOR DE CARGA DE PROYECTO SE ADAPTA CON SOLUCIONES FLEXIBLES AL PANORAMA DE INESTABILIDAD MUNDIAL ACTUAL

Las empresas de *project cargo*, como el conjunto de la industria marítima, observan como su actividad se ve cada vez más sometida por las crecientes tensiones geopolíticas. Conflictos como los de Ucrania, la amenaza hutí en el mar Rojo y el canal de Suez, y al que se añaden fenómenos naturales como la persistente sequía en el canal de Panamá, aumentan el nivel de inestabilidad mundial y perjudican el desarrollo de una actividad completamente vinculada con las inversiones y los proyectos a largo plazo.

Estas dificultades conllevan que el negocio naviero lidie con sus consecuencias, siendo testigo de tiempos de tránsito más prolongados, mayores costes operativos, capacidades reducidas, declaraciones de fuerza mayor, recargos adicionales, escasez de equipos y posibles impactos en los puertos y la infraestructura del interior.

“Nuestro mercado se ha tornado *spot*, lo que hace que sea difícil prever y/o controlar la demanda de carga de proyectos por parte de las empresas. Es necesario hacer inversiones elevadas sin saber si vas a ganar porque todos estos acontecimientos pueden variar la demanda de carga de proyectos aumentán-

dola o reduciéndola significativamente”, afirma Igor Muñiz, CEO de Erhardt Projects. A su juicio, “en este tipo de situaciones hay que reinventarse, dotarse de una estructura muy cualificada y doblar los objetivos para evitar que se corte la cadena de suministro y poder seguir apoyando a los clientes en sus estrategias logísticas y de negocio”.

Desde Altius suman a los desafíos de “la inestabilidad económica y política, otros persistentes en el sector como la competencia global y la presión sobre los márgenes de beneficio”. Según su análisis, “en general, estamos viendo una demanda creciente en el mercado de buques multipropósito, que posibilita generar escasez en ciertos momentos. Esta situación facilita un aumento de los precios para el alquiler de equipos y barcos, lo que a su vez afecta los costes totales de los proyectos. Es crucial gestionar eficientemente la logística y anticipar estas fluctuaciones para mitigar su impacto en nuestros clientes”.

En la misma línea, los responsables de Lamaignere señalan que “el número de barcos actual, sin ser un problema grave, no es suficiente, ya que algunas rutas no cuentan con tráfico regular o combinacio-

ECONOMÍA Y POLÍTICA INESTABLE REPERCUTEN EN LA OPERATIVA DEL SECTOR

Las regulaciones ambientales suponen un desafío añadido para el sector del *project cargo*.





ERHARDT
Projects



EVERYWHERE
WE ARE HEAVY LIFT

SUPPORTING CUSTOMERS IN THEIR STRATEGIC MARKETS
WITH CUSTOMIZED END-TO-END SOLUTIONS

AMERICA | ASIA | EUROPE | MIDDLE EAST

erhardtprojects.com
an Erhardt company

nes que sean las más convenientes. Con ello, el tiempo de tránsito se alarga mucho y puede ser un problema para el abastecimiento o la seguridad de las cargas”.

Desde Erhardt Projects señalan que “actualmente los armadores siguen invirtiendo en la renovación y/ampliación de sus flotas, cada día más “green” para atender lo mejor posible la demanda global. El tipo de carga a transportar y los orígenes y destinos marcan la oferta y demanda, así como los precios de los buques, multipropósito o no. Aunque hay flotas disponibles actualmente, el mercado es cada día más global e internacional. Para carga voluminosa y pesada el número de armadores y el de buques específicos para la misma son menores que para carga general o *breakbulk*. Para esta última hay un mercado muy variado, pero ocurre lo mismo, los precios dependen de la carga los orígenes y destinos”.

También la dirección de Intermodal Forwarding, de Grupo Vasco, remarca que “durante los últimos años ha habido una gran inversión en portacontenedores nuevos, que en los próximos meses entrarán en juego mucho TEUs nuevos, por lo que habrá que ver las estrategias que toman las navieras para contrarrestar oferta y demanda”.

Los responsables de la misma compañía aseguran que “aunque un mercado incierto resulta un desafío en el día a día, trae consigo frecuentes oportunidades. La capacidad de ajustarse rápidamente a las demandas de los clientes y a los cambios temporales de abastecimiento son aspectos esenciales para aprovechar estas oportunidades. Las previsiones son buenas para el segundo semestre y año que viene, con la reactivación de inversiones y adjudicaciones de proyectos en fase licitación”.

Para solventar los obstáculos, la dirección de Cargo-Partner pone en valor “ofrecer soluciones integrales y alternativas flexibles, que incluyan el transporte ferroviario, el modo aéreo, los servicios marítimos de corta distancia y el seguimiento inteligente de contenedores, para abordar la naturaleza dinámica y volátil del panorama logístico. Cada proyecto es un testimonio de nuestro lema “lo tomamos como al-

go personal”, que ejemplifica el compromiso de superar los desafíos y ofrecer soluciones personalizadas para los clientes”.

En la misma dirección, Norberto Garrido, director de desarrollo de negocio y operaciones en Cobasa Grupo Logístico, resalta que “el principal reto es poder ofrecer alternativas y servicios suficientemente flexibles para absorber parte de las ineficiencias que el contexto inestable en el que nos encontramos, va a generar al desarrollo de los proyectos industriales”.

Desde Lamaignere aseguran su apuesta de “seguir ofreciendo a nuestros clientes soluciones rápidas y efectivas ante cualquier cambio que pueda producirse en los mercados, sin que ello suponga un problema para la viabilidad de sus proyectos”. En este sentido, explican que “llevamos varios años ya con fletes poco estables por lo que en el *project cargo* hay que tener una visión a medio y largo plazo e incluir estas variables a la hora de analizar su desarrollo. La parte positiva es que los clientes ya son plenamente conscientes de esta situación y por lo tanto están abiertos a dejar ciertos flecos abiertos, valorándose cada vez más por su parte la proactividad ante

los problemas y la claridad en la información en todo momento”.

Desde la perspectiva del transitario, en Altius afirman que las tensiones geopolíticas y económicas implican un desafío considerable al entrañar un enorme riesgo por intentar mantener fletes e, incluso, costes locales en países donde los precios son especialmente volátiles, como es el caso de Argentina. Aunque los clientes están comenzando a comprender esta realidad, muchos esperan que el transitario asuma los riesgos asociados con tales fluctuaciones. Si bien el transitario de proyectos ha estado siempre dispuesto a asumir riesgos operativos como parte integral de su servicio especializado, en la actualidad, además de asumir riesgos financieros y operativos, siente cada vez más la presión de ser percibido como una aseguradora ante la extrema inestabilidad del mercado”.

En Intermodal Forwarding, de Grupo Vasco, auguran que “la digi-

NORBERTO GARRIDO

Cobasa Grupo Logístico

“EL PRINCIPAL RETO ES OFRECER ALTERNATIVAS Y SERVICIOS FLEXIBLES”

cobasa
grupo Logístico

EXCELENCIA LOGÍSTICA EN EL PUERTO DE SANTANDER

MÁS INFO

GRUPO GOF
www.grupogof.com

MÁS INFO

(viene de la página 83)

talización ha llegado para quedarse y marcará el principio de una nueva forma de trabajar y generar valor en las empresas, por lo que es posible que en el corto plazo veamos emerger nuevas empresas logísticas, con un gran peso tecnológico, que competirán con la logística tradicional y que resultarán competitivas y sostenibles desde el primer momento”.

Agenda ‘verde’

Por otra parte, las regulaciones ambientales también están remodelando el panorama de la industria de *project cargo*. Desde principios de 2024, los transportistas marítimos han introducido un nuevo recargo además de sus tarifas como reacción al ETS de la UE. Una medida que forma parte del paquete “Fit for 55” de la UE, un conjunto de propuestas para actualizar la legislación sobre clima, energía y transporte que contribuirá a los objetivos climáticos de la UE.

Para cumplir con dicha iniciativa, las compañías navieras deberán entregar sus primeros permisos de la UE antes del 30 de septiembre de 2025, para las emisiones reportadas en 2024. La proporción de emisiones cubiertas por los permisos aumentará gradualmente cada año, lo que resultará en mayores costos para gestores marítimos.

EL PROJECT CARGO SE REMODELA CON LA NORMATIVA AMBIENTAL

Igor Muñiz, CEO de Erhardt Projects, afirma que “es necesario un cambio de *mindset* y que nuestras empresas estén totalmente alineadas con las regulaciones del medio ambiente a fin de contribuir al cumplimiento de los ODS medioambientales fijados”. En su opinión, “hemos de gestionar nuestros negocios de forma responsable y sostenible, sea cual sea la naturaleza de los mismos, porque solo de esa manera aseguraremos que el sector en el que nos encontramos también lo sea. Hemos de ser tractoros de este cambio a título particular para transformar el sector de carga de proyectos de forma global. Empezar por tener las certificaciones medioambientales e invertir en proyectos que nos ayuden hacer sostenible medioambientalmente nuestra cadena de valor son posiblemente los primeros pasos a dar en nuestras empresas”.

El responsable de Cobasa Grupo Logístico precisa que “en general, a pesar de que hay cierto consenso en la necesidad de adaptar unas regulaciones ambientales que parecen bastante necesarias, el mercado las ha recibido con recelo. El nivel de globalización tan alto que existe hace que asumir esas regulaciones ambientales con el impacto en costes que tiene, pueda dejar a los importadores europeos en una posición de desventaja frente a otros competidores fuera de la UE”.



Imagen de una operativa de Erhardt Projects con un equipamiento industrial.

En Intermodal Forwarding especifican que “los costos que a las líneas les supone la adaptación a las nuevas regulaciones, acaban repercutiéndolas de forma directa o indirecta a los transitarios como siempre ha sido. Cualquier nueva implantación, se presupone un motivo para incrementar costos con algún nuevo concepto”.

BRANCH OFFICES AND DELEGATIONS

SYRGROUP
Operador Logístico

Your integral logistics partner

www.syrgroup.es
+34 963 241 000



Desde Altius explican que “las regulaciones ambientales están impulsando cambios significativos en la industria, especialmente en términos de eficiencia energética y reducción de emisiones. Esto puede requerir inversiones adicionales en tecnologías más limpias y sostenibles, así como en el cumplimiento de normativas más estrictas”.

En la misma línea, desde Cargo-Partner inciden en que “trabajamos activamente con nuestros clientes, orientándolos sobre el uso de combustibles alternativos para reducir sus emisiones generales de gases de efecto invernadero en la cadena de suministro”.

Principales sectores

Sobre los sectores que impulsan el *project cargo*, en Lamaignere destacan que “aunque siempre buscamos nuevos mercados y actividades, los principales motores que siguen funcionando en el área de proyectos son las infraestructuras, las energías renovables y la aeronáutica. Siendo nuestro campo de actuación principal tanto el territorio nacional como los mercados americanos de Uruguay, México y Chile”.

Conforme a la visión expuesta por Intermodal Forwarding, de Grupo Vasco, las actividades más dinámicas están impulsadas por “el eólico y fotovoltaico, así como los proyectos de construcción de plantas que utilizan otro tipo de energía primaria como puede ser gas, biomasa o residuos”.

Desde Altius indican que “a pesar de la difícil coyuntura, observamos un impulso significativo en varios sectores y mercados. Especialmente el sector energético, donde la transición hacia fuentes de energía renovable ha generado una demanda creciente en proyectos de

infraestructura y transporte, sobresaliendo el auge de las plantas fotovoltaicas y de la energía eólica, tanto *offshore* como de parques terrestres. Además, la tecnología y la digitalización está teniendo un crecimiento exponencial que debemos aprovechar, ya que en el mundo del *shipping* y de la logística de proyectos industriales queda aún mucho por desarrollar”.

Norberto Garrido, directivo de Cobasa Grupo Logístico, asegura que “actualmente el futuro del *project cargo* en Europa pasa por la eólica marina. En cualquier caso, el resto de mercancía industrial sobredimensionada sigue generando una base de actividad relevante en el mercado europeo y español, pero sin duda es el *wind offshore* quien

va a ser punta de lanza en los próximos años”.

Finalmente, Erhardt Projects asegura que “los segmentos tradicionales de Oil & Gas, energía, ferrocarril, infraestructuras siguen impulsando la actividad de *project cargo* en España”. Sin embargo, añaden desde Erhardt, “la eólica marina, se está convirtiendo en un sector de gran tracción de la carga de proyectos. El norte de España está consolidándose como un *hub* referente de este segmento de energía renovable tanto en el propio país como en Europa, lo que llevará asociado un crecimiento de la actividad durante los próximos años”.

LA EÓLICA MARINA ESTÁ CADA VEZ MÁS PRESENTE

SERVICIOS GLOBALES DE TRANSPORTE

Tu socio para el transporte aéreo, marítimo, por carretera, ferroviario logística y TI con más de 40 años de experiencia.

- > 160 oficinas. 40 países.
- > 4.000 empleados.






we take it personally

Member of  NIPPON EXPRESS

cargo-partner.com

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023 | FERROCARRIL

COMPÁS DE ESPERA

LOS PUERTOS DE BARCELONA, VALENCIA, BILBAO Y ALGECIRAS AGRUPARON UN FLUJO DE 666.000 TEUS POR FERROCARRIL EN 2023, UN AÑO MARCADO POR ACTUACIONES DE MODERNIZACIÓN DE TRAZADOS Y TERMINALES

Los tráficos ferropuertuarios en España cayeron a un ritmo del 9,4 por ciento, de acuerdo a las cifras intermodales de los cuatro principales enclaves, Barcelona, Valencia, Bilbao y Bahía de Algeciras. Un flujo de más de 666.000 TEUs circularon en estos puertos, al calor del desarrollo a la baja de los flujos de importación y exportación.

LOS TRÁFICOS CAYERON UN 9% AL CALOR DEL IMPORT-EXPORT

Solo el 11,7 por ciento de los contenedores movilizados por estos cuatro puertos, un global de 5,7 millones de TEUs en importación, exportación y cabotaje se subieron al tren en 2023. Un año marcado por un contexto de obras en los puertos que ha supuesto, en ocasiones, desvíos de tráficos ya fidelizados por el ferrocarril a la carretera “ante la imposibilidad de poder ofrecer una garantía

de servicio lineal”, reconocen operadores a Transporte XXI. Estos medios indican que “tras el desembarco de las navieras en el tren, observamos como varios transitarios y operadores logísticos han tomado interés por el ferrocarril, aunque, si no hay volúmenes va a ser complicado un mayor desarrollo”.

El negocio asiste a “un cambio de posicionamiento en la logística terrestre” gracias a las inversiones que han trazado puertos como Valencia, Bilbao o Barcelona en los últimos años, incluso fuera de sus zonas de servicio, así como las que va a realizar Bahía de Algeciras a corto plazo.

“Todo eso debe ayudar a lanzar una logística ferroviaria en los próximos años”, junto a la inversión privada, que espera que “tras el festival de obras que estamos viviendo podamos a empezar a lanzar nuevos servicios intermodales que se mantengan en el tiempo para mantener un compromiso ‘end to end’ a los clientes con corredores libres de carbono”.

Y es que junto al desarrollo



A.P. DE ALGECIRAS

VAIVENES DE FLUJOS EN UN MAL AÑO PARA EL IMPORT-EXPORT

El tráfico ferroviario en los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras se redujo durante 2023, mientras Bilbao mantuvo un escenario de crecimiento, menos perjudicado por la caída de volúmenes

	2023	% 23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019
Barcelona	250.622	-19%	0%	310.646	318.971	269.304	249.751
Valencia	219.238	-6%	+4%	233.771	213.216	200.098	209.990
Bilbao	151.170	+13%	+3%	134.088	123.951	106.871	146.322
Algeciras	45.643	-20%	+192%	57.345	34.479	21.064	15.630
TOTAL	666.673	-9%	+7%	735.850	690.617	597.337	621.693

Fuente: Autoridades Portuarias. Datos en TEUs. Elaboración TRANSPORTE XXI.



Tu operador intermodal de confianza

Confía en los mejores y despreocúpate

- Transporte ferroviario de contenedores con conexiones y entrega a todos los puntos a nivel nacional.
- Transporte por carretera de contenedores a nivel nacional.
- Medios de transporte propios y subcontratados.
- Explotación de terminales ferroviarias interiores en Torrejón de Ardoz y Córdoba a través de su filial LTF.
- Tramitación de tránsito T1 mediante garantía global en Aduana de Valencia.



LAUMAR CARGO, S.L. • Avenida del Puerto 189 • 46022 VALENCIA • Tel: +34 963 306 768



Operaciones de carga y descarga de contenedores en la terminal ferroviaria de Isla Verde Exterior en el puerto de Bahía de Algeciras.

del contenedor, los puertos españoles tienen muchas esperanzas depositadas en la evolución de las autopistas ferroviarias como una solución a la congestión de camiones y la reducción de la huella de carbono

dentro de sus planes de descarbonización. En este sentido, la primera unirá el puerto de Valencia con Madrid fruto de la apuesta de las compañías Tramesa y Transitalia a partir del próximo mes de junio.

La estrategia de los corredores libres de carbono empieza a cobrar protagonismo en el catálogo de servicios de navieras, operadores logísticos y transitarios que van a empezar a subir semirremolques a los trenes al igual que se ha venido haciendo con los contenedores.

Con ello se va a atender a la prioridad marcada por cargadores de sectores como la automoción, el textil o el alimentario de consolidar una cadena logística sostenible para lo que el ferrocarril está llamado a ser una pieza clave mientras la carretera afronta la descarbonización con una transición energética que aún impide, por precios, ofrecer un transporte con cero emisiones desde los puertos.

2023 “no fue un gran año ferroviario”, explican operadores en Barcelona y Valencia que capitalizan el intermodal en España. Por un lado, Barcelona gestionó un flujo de 250.622 TEUs, un 19 por ciento menos, unos volúmenes muy concentrados en el corredor con Zaragoza y, en menor medida, con el mercado madrileño.

El del centro de España es un corredor dominado por el puerto de Valencia, que con 219.238 TEUs redujo sus flujos

en un 6 por ciento, dentro de un escenario de obras y de arranque de proyectos como el futuro Nodo Logístico de Valencia-Fuente San Luis (FSL), donde se podrá gestionar 170.000 UTIs anuales tras una inversión de 88 millones de euros en la que será una de las terminales de mayor capacidad del Corredor Mediterráneo.

De los corredores con Madrid y Zaragoza destacan los volúmenes generados tanto por el puerto de Bilbao como Bahía de Algeciras, que continúan manteniendo una sólida apuesta por la generación de nuevos servicios.

En el caso de Bilbao, la dársena vasca logró un crecimiento del 13 por ciento, con 151.170 TEUs, con nuevos servicios como el que impulsó Royo con su centro logístico de La Rioja para enlazar por vía marítima al norte de Europa y Reino Unido.

Por su parte, Algeciras redujo sus volúmenes un 20 por ciento, con 45.643 TEUs, en un año marcado por la mejora de las instalaciones y medios como la puesta en marcha por parte de Fesava, empresa que explota las operaciones intermodales de la terminal ferroviaria T1 del puerto, de dos máquinas frontales.

11,7%

ES LA CUOTA TREN EN BARCELONA, VALENCIA, BILBAO Y ALGECIRAS



Obras financiadas por:

FEDER
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Unión Europea

una manera de hacer europa



Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas

palmasport.es



INTERMODAL | TERMINALES FERROVIARIAS

LA IMPORTANCIA DEL LADO TIERRA

ADIF AVANZA EN EL DESARROLLO DE SU RED DE OCHO NODOS ESTRATÉGICOS, QUE CONTARÁ CON LA NUEVA TERMINAL INTERMODAL DE VICÁLVARO EN MADRID EN EL PAPEL DE "HUB NODRIZA"

Las terminales intermodales interiores o puertos secos representan un eslabón fundamental en el concepto de intermodalidad 360 grados que promueve el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Este concepto lleva a poner el foco en puertos, terminales ferroviarias, nodos urbanos y red viaria.

El comisionado del Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, asegura que esta apuesta por la intermodalidad por parte tanto de Europa como de España tiene que ver con que "por cada 49 céntimos de apoyo a este tipo de transporte, se genera 1 euro de ahorro en costes externos". En esta línea, "la intermodalidad es imprescindible para una logística más competitiva". Y para ello, "España no puede ser una isla ferroviaria", por lo es imprescindible poner en valor tanto el Corredor Mediterráneo como el Atlántico, afirma Boira.

Por su parte, el director ejecutivo de Servicios Logísticos de Adif, Luis Vicente Moreno Espí, recuerda la importancia de la red nodal para el impulso de la intermodalidad. El Ministerio, a través de Adif, está

€
167

MILLONES
ES LA INVERSIÓN QUE
ADIF ASUMIRÁ EN LA
PRIMERA FASE DEL NODO
DE VICÁLVARO

realizando un esfuerzo inversor cifrado en más de 300 millones de euros en una red integrada por ocho nodos intermodales estratégicos. El objetivo final es que la cuota modal del ferrocarril de mercancías abandone el paupérrimo 4 por ciento actual y llegue a situarse en el 10 por ciento en 2030. Así lo recoge, al menos, la iniciativa 'Mercancías 30', sobre la que todo el sector muestra dudas.

La red de nodos estratégicos de Adif está integrada por las terminales de Madrid-Vicálvaro, Valencia-Fuente de San Luis, Vitoria-



do de Zaragoza que ya está plenamente adaptado, estamos en fase de obras en otros seis nodos y solo queda por licitar el de Sevilla", señala.

2025 en el de Vicálvaro y el internacional de La Llagosta", apunta. En el caso del "nodo o hub nodriza" de Vicálvaro, "vamos a sacar en breve la licitación para la adjudicación del explotador bajo el modelo landlord", avanzó.

EL NODO DE VICÁLVARO SE LICITARÁ BAJO EL MODELO 'LANDLORD'

En estas instalaciones se ejecutan actuaciones para adecuarlas a los parámetros de interoperabilidad y aumentar su capacidad, avanzando hacia un modelo en el que converjan la terminal intermodal con la zona logística y se creen sinergias, señalan desde Adif. En estos nodos, será clave la digitalización para la automatización de los procesos de gestión y la dotación de infraestructuras de conectividad 5G, que van a facilitar, por un lado, la sincromodalidad de la cadena de transporte multimodal y la mejora de sus



PUERTO SECO COSLADA

Adif tomó una participación en el puerto seco de Coslada, con vistas a integrar operativa.

Júndiz, Barcelona-La Llagosta, Barcelona-Can Tunis, Zaragoza-Plaza, Valladolid y Sevilla-Majarabique. Actualmente, "excepto el no-

Las previsiones que maneja Adif son que "en 2024 ya habremos terminado las obras en nodos como los de Vitoria y Valencia y en



ADIF

procesos operativos, y por otro, van a hacer posible nuevos servicios digitales, matizan.

Nodos operativos

El único nodo intermodal de esta red estratégica impulsada por Adif ya plenamente adaptado a las nuevas exigencias es el de Za-

ragoza-Plaza, que explota CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal, filial de CSP Spain. El director de Ventas y Marketing de CSP Spain, Miguel Marín, señala que la terminal dispone de “una conexión óptima con los puertos de Barcelona y Bilbao, pero falta el tramo Zaragoza-Valencia”. Al mismo

tiempo, Marín pone el acento en los tráficos *reefer*, que actualmente representan una cuota inferior al 25 por ciento, pero hay interés en subir esa participación y utilizar más contenedores frigoríficos.

Más allá de la red de nodos del Adif, una serie de terminales intermodales in-

Imagen de archivo de la terminal del Adif de Vicálvaro Mercancías, ahora en fase de obras.

teriores de iniciativa privada o público-privada completan el mapa de puertos secos de nuestro país. Adif ha tomado posiciones en el puerto seco de Coslada en su apuesta por la integración de la gestión de esta terminal y el nodo de Vicálvaro.

ATHOS RAIL HA ESTRENADO EN MADRID UNA TERMINAL PARA REEFER

Aragón cuenta con la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), la Terminal Intermodal de Monzón (TIM) y la más reciente, la Terminal Intermodal de Tamarite de la Litera (Litera-TIM), estas dos últimas controladas por el Grupo Samca. A su vez, en Castilla y León cuentan con el puerto seco de Burgos y la Terminal de Contenedores de Miranda (TCM). Mientras, en Castilla-La Mancha cuentan con el puerto seco de Azuqueca de Henares, que ha pasado a controlar la naviera CMA CGM. Por último, Athos Rail acaba de poner en marcha una terminal para *reefer* en Fuenlabrada (Madrid).



MÁS DE 15.000 TRENES ANUALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
- SERVICIOS EN TERMINALES
- ESCUELA DE FORMACIÓN DE MAQUINISTAS

www.captrain.es

INTERMODAL | AUTOPISTAS FERROVIARIAS

CAMBIO DE PARADIGMA

LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS SE PERFILAN COMO EL HILO CONDUCTOR PARA QUE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL CONSIGAN IMPULSAR LA COLABORACIÓN ENTRE MODOS



La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, definida por el Ministerio de Transportes en 2020, propone el impulso de los servicios de autopista ferroviaria en una de sus líneas de actuación. Igualmente, la Iniciativa 'Mercancías 30' propone entre su media docena de líneas de actuación, una referente a la puesta en marcha de servicios de autopistas ferroviarias.

El objetivo del Ministerio es el de impulsar la implantación de servicios de autopistas ferroviarias, tanto de ancho ibérico como estándar, "en aquellos corredores que, por su interés para el sector del transporte y la logística, sean sostenibles económica y ambientalmente".

Las autopistas ferroviarias cargan *trailers* de carretera o semirremolques utilizando vagones especializados (P-400). Su finalidad es ofrecer una solución logística competitiva y colaborativa. Este servicio representa un importante ahorro, tanto en costes externos (en carretera son 7 veces superiores al ferrocarril), como en

emisiones de GEI (casi 5 veces superiores en el tráfico por carretera respecto al ferrocarril en este tipo de transporte).

La principal característica de los servicios de autopistas ferroviarias es que se tratan de un servicio colaborativo entre modos de transporte. Para que un proyecto de

Adif tiene en marcha una Oficina de Apoyo y Asesoramiento de las Autopistas Ferroviarias (OAA) que se encarga de analizar la viabilidad de los itinerarios ferroviarios, en base a la demanda de los volúmenes a transportar, ahorros ambientales, vagones y locomotoras a utilizar y planes

Vagones especializados P-400 de una autopista ferroviaria.



este tipo sea viable entran en juego un tráfico captable, unas infraestructuras lineales adecuadas, unas terminales competitivas, así como vagones y equipos adaptados, para de esta forma llegar a poner en marcha la programación del tren.

de negocio e inversiones en la infraestructura ferroviaria, entre otros aspectos.

Proyectos

Adif ya tiene en marcha media docena de proyectos de itinerarios de autopistas ferro-

ADIF



Las autopistas ferroviarias generan un significativo ahorro de costes externos y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto al transporte de mercancías por carretera.

viarias: Algeciras-Zaragoza, Madrid-Valencia, Sevilla-Madrid, Valencia-Badajoz-Entroncamento (Portugal), Huelva-Madrid y Zaragoza-Lleida-Tarragona.

Además, la OAA estudia los itinerarios: Azuqueca-Zaragoza-Tarragona; Oporto-Entroncamento-Badajoz-Azuqueca; Azuqueca-Valladolid-Burgos-Vitoria; Murcia-Madrid; Tarragona-Barcelona; Tamarite de Litera-Irún/Portbou y Zaragoza-Pamplona (Noáin)- Vitoria (Júndiz).

En ancho estándar, ya se están prestando servicios de autopistas ferroviarias desde las terminales de Can Tunis y Morrot en Barcelona hacia distintos puntos en el norte de Europa. Además, se analizan proyectos desde Tarragona hacia el norte de Europa, así como su continuidad por el resto del Corredor Mediterráneo en España.

Entre los diferentes itinerarios de autopistas ferroviarias, el proyecto más avanzado en ancho ibérico es el Valencia-Madrid, impulsado por Transitalia y Tramesa, que está previsto que vea la luz en mayo de este año bajo la tracción de Medway y que conectará el puerto de Valencia con la terminal de Adif de Madrid-Abroñigal.

El objetivo de esta iniciativa es la apertura de un co-

rredor ferroviario libre de carbono para todo el tráfico de semirremolques que transita con Italia en el puerto de Valencia. El segundo paso de esta iniciativa dará lugar a la ampliación del proyecto hasta Portugal, conectando así el Atlántico y el Mediterráneo por el interior de España.

Algeciras-Zaragoza

Por su parte, el proyecto de futura autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, que cubrirá un trayecto de 1.070 kilómetros, se retrasará más porque requiere una serie de obras de adaptación de la línea en materia de gálibo. En concreto, Adif acomete actuaciones sobre 46 túneles y 60 pasos superiores, lo que supondrá una inversión cercana a los 100 millones de euros. Este proyecto

está liderado por el operador Rail & Truck Strait Union, un consorcio empresarial formado por Ecorail, Grupo CMA CGM y la empresa de transporte por carretera Marcostran. Para esta autopista ferroviaria se plantean tres rotaciones diarias y un tiempo de tránsito de 20 horas para el trayecto. Un tiempo de tránsito competitivo frente a las 15 horas de un camión con doble conductor y las 24 horas de un camión con un solo conductor.



ITINERARIOS DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS, A SUPERAR EL EXAMEN

SUARDIAZ Group



Líneas Marítimas

- ▶ Línea Atlántica
- ▶ Autopista del Mar Atlántica Vigo - Saint Nazaire
- ▶ Barcelona - Islas Canarias
- ▶ Vigo - Liverpool
- ▶ España - Irlanda - RU Línea de Contenedores
- ▶ Argelia Servicio Ro Ro

+34 91 431 66 40
info@suardiaz.com
www.suardiaz.com



INTERMODAL | NAVIERAS

EL BARCO Y EL TREN HACEN BUENAS MIGAS

LA APUESTA POR UNAS CADENAS LOGÍSTICA GLOBALES, EN LAS QUE LA REDUCCIÓN DE LA HUELLA DE CARBONO ES YA UNA OBLIGACIÓN, CONFIERE AL FERROCARRIL UN GRAN ATRACTIVO PARA LAS NAVIERAS

El comisionado del Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, recuerda que la firme apuesta que mantiene Europa por la intermodalidad tiene mucho que ver con que “por cada 49 céntimos de apoyo a este tipo de transporte se genera 1 euro de ahorro en costes externos”.

Precisamente, las ventajas que ofrece el ferrocarril desde el punto de vista de la sostenibilidad en las cadenas logísticas provocan que la gran mayoría de las navieras sean clientes regulares y asiduas del intermodal. Todo esto en un contexto en el que más del 50 por ciento de las mercancías movidas por ferrocarril en nuestro país tienen como origen o destino una de las dársenas del sistema portuario español.

Ignacio Ballester, subdirector de MSC España, destaca, en este sentido, que la cuota del intermodal ya es superior al 10 por ciento en los tráficos de las compañías navieras en España, por lo que “está demostrado que la apuesta por el intermodal se puede y se debe hacer”.

De esta manera, las navieras se están convirtiendo en las grandes animadoras del mercado ferroviario de mercancías en nuestro país. Precisamente, la citada MSC cuenta con una empresa ferroviaria de tracción propia en la península ibérica,

Medway, fruto de la compra del operador público portugués CP Cargo hace unos años. Además, la naviera y Renfe Mercancías negociaban al cierre de esta edición los últimos flecos para concretar un acuerdo definitivo para que Medlog, operador logístico filial de MSC y propietario de Medway, se convierta en socio de la empresa ferroviaria pública española.

Por su parte, la naviera CMA CGM es la propietaria de Continental Rail, otro de los principales operadores ferroviarios de tracción en el mercado español de las mercancías. Por su parte, Cosco Shipping Lines es propietaria del 51 por ciento de Logitren. A su vez, la naviera danesa Maersk, no cuenta con tracción propia en España, pero gestiona diversos servicios ferroviarios, entre los que destacan las conexiones entre el puerto de Algeciras y Madrid.

Todo esto en un contexto en el que el negocio ferroviario de mercancías en España se “democratiza” cada vez más. Así, las empresas ferroviarias privadas protagonizaron en 2023 el primer ‘sorpasso’ a Renfe Mercancías de la historia de este negocio en España. La cuota de los privados se situó en el 54,36 por ciento al cierre de 2023, frente al 45,64 de la pública, según el análisis realizado por Transpor-

Las navieras son clientes regulares de los tráficos ferroviarios de mercancías.



te XXI en base a los datos oficiales publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Los tráficos de los competidores de la pública estaban liderados por Captrain al cierre del primer semestre del pasado año, según los últimos datos facilitados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. La compañía filial de los ferrocarriles franceses SNCF en España, incrementó su cuota de mercado hasta el 18,59 por ciento en toneladas-kilómetro netas en el citado período. Por detrás se situaba Continental Rail, con un 14,66 por ciento de cuota, mientras que Transfesa Logistics alcanzaba un 6,72 por ciento y Medway un 6,11 por ciento. El resto de las competidoras sumaron, conjuntamente, un 7,41 por ciento de cuota al cierre del citado primer semestre del pasado ejercicio.

Más allá de las navieras, en el sector del gran consumo, por citar un ejemplo, la apuesta por el ferrocarril no es tan evidente. Según el diagnóstico anual sobre la intermodalidad en el sector del Gran Consumo, en el que han participado más de un centenar de empresas asociadas a Aecoc que representan el 80 por ciento del volumen de mercancías que se mueve en

todo el sector, el 34 por ciento de los encuestados aseguró que emplea el ferrocarril en alguna medida, mientras que el 66 por ciento no lo hace. Sin embargo, el 39 por ciento de los que no lo hacen se plantearía subirse al tren.

El diagnóstico de Aecoc revela que solo el 1 por ciento de empresas consultadas utiliza el ferrocarril para más del 20 por ciento de su operativa de transporte, si bien es cierto que este porcentaje no alcanzaba ni siquiera esa cuota hace un año. Mientras, para el 88 por ciento

+10%

DE LOS TRÁFICOS DE LAS NAVIERAS EN ESPAÑA VAN YA POR FERROCARRIL



de las empresas sondeadas, el ferrocarril mueve menos del 5 por ciento de sus volúmenes de mercancías.

El 54 por ciento de los encuestados achaca a los tiempos

de tránsito la barrera principal para la utilización del ferrocarril, mientras que el 38 por ciento lo hace a la falta de oferta y actores y el 31 por ciento a la falta de flexibilidad.

PROYECTO PILOTO FERROVIARIO CON BIOCOMBUSTIBLE DE MAERSK

La red ferroviaria española todavía cuenta con muchas zonas en las que no es posible la circulación de trenes eléctricos. Este hándicap trata de paliarse en estos casos con la utilización de carburantes alternativos al diésel más ecológicos. Es el caso del HVO o biocombustible que ha sido utilizado en una prueba piloto en la que han participado la naviera Maersk, Renfe Mercancías y Cepsa.

La prueba se concentró en un tramo de cerca de 200 kilómetros que no está electrificado en la conexión entre Algeciras y Madrid. Se trató de un tren diario que durante tres meses, entre julio y octubre de 2023, realizó esta ruta con un movimiento de 5.000 TEUs y sin ningún tipo de incidencia. El consumo de HVO (un biocombustible que se obtiene a través de residuos de aceite) durante este período fue de 160.000 litros, lo que permitió un ahorro del 90 por ciento de emisiones respecto al combustible fósil.

Renfe Mercancías opera el 80 por ciento de sus tráficos con tracción eléctrica, pero después del éxito de esta prueba piloto planea poner en

marcha un proyecto similar en tráficos en la zona de Galicia, según adelantó el director de Desarrollo de Negocio de Renfe Mercancías, Julián Mata.

En cuanto al coste superior del HVO respecto al diésel, Silvia Oltra, South West Europe and Magreb



Del Moral (Renfe M.), De la Cruz (Maersk) y Giner (Cepsa).

HSSE Manager de Maersk, recordó que se trata de “economías de escala y que cuando en lugar de hacer un tren diario hagamos muchos y no solo para un cliente sino para muchos, el coste se igualará”. En esta línea, “a más trenes, más producción de HVO y menos coste”, matizó Mata.

LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS. SOLUCIÓN ECOLÓGICA PARA BENELUX Y UK.

Le Boulou <-> Calais: 11 rotaciones semanales

www.via.com



Operaciones ferroviarias en el puerto de Bahía de Algeciras.

INTERMODAL | ACCESIBILIDAD PORTUARIA

LOS PUERTOS ESPAÑOLES HILVANAN EL INTERMODAL

EL PROGRAMA DE ACTUACIONES DEL FONDO FINANCIERO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA INCLUYE UN TOTAL DE 61 PROYECTOS CON UN COMPROMISO INVERSOR DE MÁS DE 1.900 MILLONES DE EUROS

Los puertos españoles continúan hilvanando el desarrollo de una red intermodal en España que permitirá disponer del ferrocarril de una forma más intensiva en los próximos años. Inversiones en la red general, en la accesibilidad a los enclaves y zonas aledañas, así como la puesta en marcha de terminales ferroviarias van a permitir al sistema portuario español dar un salto cualitativo hacia una optimización de las infraestructuras para efectuar un cambio modal necesario, por otro lado, para afrontar la descarbonización del transporte terrestre.

De esta modo, de forma directa, 18

LOS PUERTOS APORTAN DE FORMA DIRECTA 807 MILLONES

de las 28 autoridades portuarias mantienen abierto un plan de inversiones por valor de más de 1.900 millones de euros para dar respuesta a esa mejora de la intermodalidad en los enclaves. El objetivo de este programa inversor, bajo el paraguas del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, constituido en el año 2014, es permitir a los organismos portuarios participar activamente en la financiación de sus accesos, tanto viarios como ferroviarios, así como en terminales intermodales fuera de la zona de servicio.

El Fondo se constituyó como un instrumento para acelerar la construcción de los accesos con el objetivo de favorecer el transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario, en aras a conseguir un modelo de transporte sostenible medioambientalmente. Su finalidad es la financiación de las obras en las infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria necesarias para dotar de accesibilidad a los puertos de interés general desde el límite de su zona de servicio hasta el punto de conexión con las redes de transporte.

De acuerdo a los últimos datos de este programa, facilitados por Puertos del Estado a Transporte XXI, las actuaciones financiadas por el Fondo ascienden a 807 millones de euros, a los que se suman 944 millones aportados por otras administraciones y 225 millones procedentes de diversos fondos comunitarios. De esta forma, el importe total de las actuaciones desarrolladas con fondos públicos asciende a 1.976 mi-

llones de euros. El programa inversor va a atender el desarrollo de 61 actuaciones financiadas por las administraciones públicas y los puertos involucrados en el programa, de las cuales el 96 por ciento, por valor de 1.893 millones de euros, corresponden al ferrocarril (46 actuaciones), y el 4 por ciento restante, por importe de 83 millones de euros, a los accesos por carretera (15 actuaciones).

La mayor parte de la inversión planificada se concentra en seis autoridades portuarias: Barcelona, Castellón, Bilbao, Ferrol-San Cibrao, Bahía de Algeciras y Valencia, que suman 1.655 millones de euros, el 84 por ciento del total, de acuerdo al programa de actuaciones que maneja Puertos del Estado, que directamente financia la actuación en el acceso ferroviario al puerto de Cádiz.

Entre las distintas actuaciones contempladas, destacan los accesos ferro-

viarios previstos a los puertos de Barcelona, Castellón y Sagunto, así como la inversión que está realizando la Autoridad Portuaria de Valencia en la modernización de la línea ferroviaria con Zaragoza.

Por su parte, Bahía de Algeciras tiene activados varios proyectos como la mejora de accesos por carretera y actuaciones en la línea ferroviaria con Bobadilla y actuaciones internas para la optimización de la última milla.

De igual forma, el Puerto de Bilbao continúa centrando sus esfuerzos en la mejora de las plataformas de Arasur y

1.976

MILLONES DE EUROS PARA LA ACCESIBILIDAD

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | VISIÓN GENERAL

CON EL VIENTO DE POPA

LAS EMPRESAS DEL SECTOR APUNTAN A UN INCREMENTO DE LAS VENTAS DEL 13% EN 2022, CON UN TAMAÑO SUPERIOR A LOS 8.000 MILLONES DE EUROS EN ESPAÑA

El sector marítimo-portuario navegó con el viento de popa por las difíciles aguas del año 2022, marcado por la guerra en Ucrania, que disparó los costes energéticos en un escenario inflacionista.

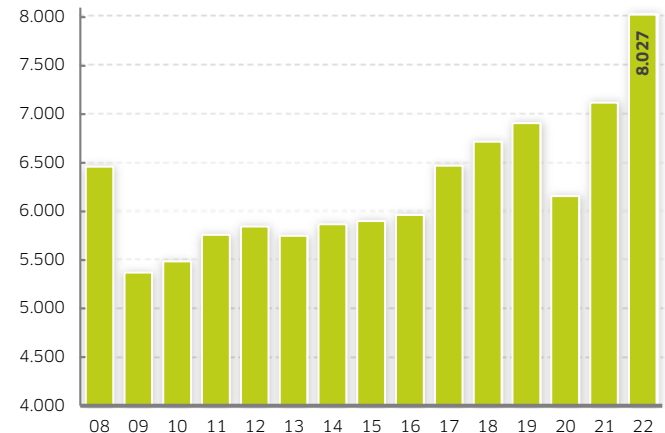
La recuperación del tráfico en los puertos españoles, con un aumento del 3 por ciento en dicho ejercicio -aún por debajo de los niveles prepandemia (-0,7 por ciento), año récord de actividad-, se dejó sentir en las

cuentas de resultados. Las empresas de esta potente industria, que incluye consignatarias, navieras, terminalistas, remolcadores y amarradores, apuntan a un incremento de las ventas del 13 por ciento en 2022, con un tamaño superior a los 8.000 millones de euros. Nuevo máximo histórico.

Es la proyección realizada por este periódico a partir de los balances depositados en los registros mercantiles, que al

NUEVO RÉCORD DE ACTIVIDAD

El sector marítimo-portuario encadena dos años consecutivos de crecimiento tras la pandemia mundial y marca un nuevo máximo histórico.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

cierre de esta edición representaban el 73 por ciento de las empresas con actividad del total de la muestra y el 70 por ciento de los ingresos de 2021. Un censo con destacadas ausencias aún, caso de Baleària o

Boluda Lines, en el 'selecto club' del 'Top 5', como puede observarse en el ranking que acompaña esta información.

Pese a los buenos resultados, la industria sigue con la incertidumbre por bandera. "Los movimientos del sistema portuario español siguen acusando las tensiones internacionales y, en este arranque de 2024, el temor al impacto del ETS es, además, uno de los aspectos que más nos preocupa", advierte José Luis Romero, secretario general de la patronal Anesco.

Por tramos de facturación, el informe refleja que el mayor avance viene de la mano de las grandes empresas, con una facturación de más de 50 millones, que pegan un estirón del 18 por ciento. Las pymes, por su parte, apuntan a un crecimiento del 7 por ciento, gracias al empuje de los operadores con unas ventas de entre 10 y 50 millones (+13 por ciento).

LA GRAN EMPRESA MARCA EL RITMO

Por tramos de facturación, el informe de Transporte XXI refleja que el mayor crecimiento de los ingresos viene de la mano de las grandes empresas -con una facturación de más de 50 millones-, que pegan un estirón del 18%. Las pymes, por su parte, apuntan a un crecimiento del 7%.

	2022			2021			DIF. 2022-2021			2019			DIF. 2022-2019		
	EMPRESAS	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	%	EMPR.	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	%
> 50 millones	32	4.294	53%	28	3.625	51%	+4	+669	+18%	26	3.537	51%	+6	+756	+21%
PYME (< 50 mill.)	514	3.733	47%	526	3.495	49%	-12	+238	+7%	547	3.372	49%	-33	+360	+11%
49,9 - 10 mill.	121	2.593	32%	109	2.286	32%	+12	+307	+13%	104	2.130	31%	+17	+463	+22%
9,9 - 2 mill.	207	1.002	12%	215	1.051	15%	-8	-49	-5%	217	1.065	15%	-10	-63	-6%
< 2 millones	186	138	2%	202	159	2%	-16	-21	-13%	226	177	3%	-40	-40	-22%
Sin actividad	59	-	-	51	-	-	+8	-	-	32	-	-	+27	-	-
TOTAL	605	8.027		605	7.120		-	+906	+13%	605	6.910		+0	+1.117	+16%

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

Las ventas de 2022 son una proyección basada en los datos disponibles al cierre de esta edición: 73% de las empresas equivalente al 70% de las ventas de 2021.

TRD

TRÁNSITOS RODRÍGUEZ DÍAZ

ADUANAS - TRÁNSITOS - TRANSPORTES - ALMACENAJE - DISTRIBUCIÓN



C/ Álvaro Rodríguez López, nº10 - D 1º
 38003 Santa Cruz de Tenerife
 Tfno: 922 276 655
 tenerife@trdcanarias.es

C/ Nispero, 15 - Local 3
 35010 Las Palmas de Gran Canaria
 Tfno: 928 482 395
 laspalmas@trdcanarias.es

Edificio Galia Puerto, Oficina 1
 C/ José Delgado Brackunbury nº11
 41011 Sevilla
 Tfno: 922 276 655
 sevilla@trdcanarias.es

www.trdcanarias.es - App: trdcanarias

TOP EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN ESPAÑA 2022

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	AÑO CONSTIT.	VENTAS				Resultado	Patrimonio	Empleo			
				2022	%22/21	%22/19	2021				2020	2019	2018
1	Baleària Eurolíneas Marítimas SA	Naviera	1998	s.d.	-	-	384,69	333,37	434,83	365,77	45,40	157,43	866
2	APM Terminals Algeciras SA	Terminalista	1984	248,81	+8%	+7%	230,24	235,63	232,61	222,36	3,03	52,80	274
3	Yang Ming (Spain) SL	Consignataria	2016	s.d.	-	-	246,89	73,07	67,36	50,06	4,48	10,53	57
4	Fred Olsen SA	Naviera	1975	242,80	+39%	+24%	174,92	142,81	195,82	165,14	11,04	199,78	1.201
5	Naviera Armas SA	Naviera	1966	234,29	+28%	+13%	183,40	164,55	207,57	198,27	61,15	55,67	669
6	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Terminalista	1988	229,34	+9%	+22%	210,78	187,37	187,29	188,12	30,03	161,72	248
7	Compañía Trasmediterránea SA	Naviera	1916	219,45	-7%	-44%	237,23	244,44	389,70	367,82	-61,37	82,88	348
8	Boluda Lines SA	Naviera	1940	s.d.	-	-	204,59	161,68	162,39	141,81	1,21	46,23	133
9	Empresa Naviera Elcano SA	Naviera	1943	178,92	+15%	+10%	155,22	147,22	162,08	134,67	1,89	171,15	62
10	Ership SA	Naviera	1927	163,09	+28%	+25%	127,45	123,77	130,75	108,88	17,37	248,36	499
11	Terminal Catalunya SA	Terminalista	1990	s.d.	-	-	s.d.	143,79	152,57	143,46	21,11	127,55	195
12	E Erhardt y Compañía SA	Consignataria	1921	126,14	+41%	+105%	89,44	49,61	61,58	67,89	6,63	33,21	70
13	M. S. C. Terminal Valencia SA	Terminalista	2005	119,20	-3%	+10%	123,00	122,15	108,15	90,32	18,87	55,45	98
14	Marítima del Mediterráneo SA	Consignataria	1963	s.d.	-	-	112,69	105,50	130,00	110,51	4,24	17,76	250
15	Bergé Marítima SL	Consignataria	2007	110,16	+15%	-11%	95,93	109,17	124,28	134,96	-0,52	26,84	366
16	Kaleido Logistics SL	Consignataria	2008	102,61	+34%	+47%	76,30	95,99	69,71	33,86	3,74	15,47	48
17	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	Naviera	1999	100,39	+189%	+1%	34,76	31,06	99,75	94,37	11,65	30,06	192
18	Pérez Torres Marítima SL	Terminalista	1990	97,09	+33%	+33%	73,19	58,81	72,78	83,77	6,96	30,01	309
19	APM Terminals Valencia SA	Terminalista	1998	96,68	+19%	+18%	81,23	83,42	81,60	76,23	4,87	45,62	158
20	Green Ibérica SL	Consignataria	1984	93,33	+14%	+193%	81,68	34,78	31,82	28,56	4,16	24,97	44
21	APM Terminals Barcelona SL	Terminalista	1999	85,44	+13%	+6%	75,42	75,28	80,53	91,66	-0,10	115,58	179
22	Transglory SA	Consignataria	1995	83,34	+34%	+224%	62,22	28,15	25,71	25,27	5,27	13,54	110
23	Flota Suardíaz SL	Naviera	1993	82,31	+12%	-0%	73,70	71,85	82,66	89,99	8,25	16,54	66
24	Total Terminal International Algeciras SA	Terminalista	2008	s.d.	-	-	75,14	77,73	74,11	70,84	0,99	75,85	94
25	International Forwarding SL	Consignataria	1985	s.d.	-	-	74,65	32,85	32,25	31,63	5,70	5,07	196

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



COMAY RIBAS




LA LOGÍSTICA NUESTRA RAZÓN DE SER






Polígono Industrial Santiga
C/ Obradors, N° 7
08130 Santa Perpetua de Mogoda (Barcelona)

Tel.:(+34) 932 234 153 - Fax: (+34) 932 234 102
Email:comayribas.1@comayribas.gcatrans.com
comayribas.com






☎ (+34) 962 699 060

✉ info@saguntoti.com

📍 Muelle Norte 2. s/n - 46520
Puerto de Sagunto (Valencia)



La terminal polivalente
más moderna del arco
mediterráneo español



ISO 9001 · 14001 · 50001 · 45001

www.saguntoti.com



LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | CONSIGNATARIOS DE BUQUES

EL FOCO EN LA CARGA

LAS EMPRESAS CONSIGNATARIAS LIDERAN EL CRECIMIENTO DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO CON UN AUMENTO DE LOS INGRESOS DEL 16% EN 2022

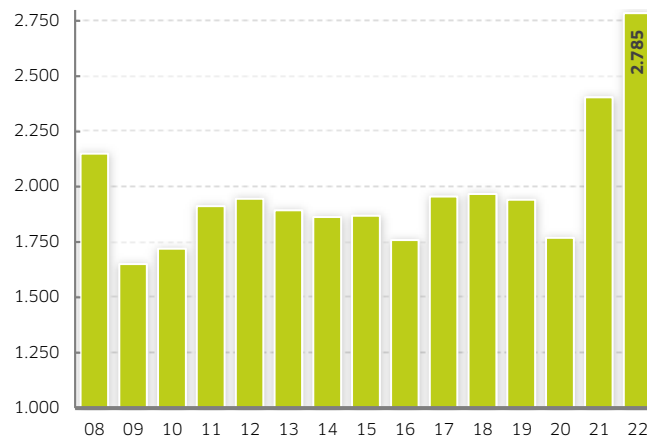
Los agentes consignatarios, que logran enderezar el rumbo en el año uno después de la pandemia, mantuvieron las manos firmes en el timón.

Las empresas encuadradas en esta especialidad apuntan a un crecimiento de las ventas del 16 por ciento en 2022, con una facturación próxima a los 2.800 millones de euros. Esta actividad, además, es la que lidera el crecimiento, situándose tres puntos por encima de la media. Un avance impulsado en gran medida por los fletes de transporte marítimo, que seguían elevados en dicho ejercicio.

Las cifras definitivas podrían bailar ligeramente, ya que el ranking aún muestra huecos importantes. Es el caso de Yan Ming (Spain), que ha disparado sus ventas en los últimos años, encaramándose en el primer puesto de la clasificación con unas ventas en el entorno de los 250 millones de euros. Una evolución meteórica que responde al desarrollo de su naviera matriz en el mercado español, la taiwanesa Yang Ming Marine, y al empuje de los elevados fletes de transporte marítimo. Igualmente, Marítima del Mediterráneo, del grupo Noatum, en manos de AD Ports Group, la tercera del ranking con unas ventas por encima de los 100

PRUEBA SUPERADA

Los consignatarios aparcan la crisis sanitaria tras fijar un nuevo techo de ventas en 2022, que supone un crecimiento del 43% con respecto a los niveles de 2019.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

millones, tampoco había presentado al cierre de esta edición sus cuentas en el registro mercantil.

Por su parte, Erhardt es la que más crece del 'Top 10'. En concreto, un 41 por ciento, lo que ha permitido a la compañía alzarse con la 'medalla de plata'. En 2022, registró unas ventas de 126 millones de euros, más del doble de la facturación de 2019.

Dentro de las 10 primeras empresas consignatarias también destaca el crecimiento de WEC Líneas España, un 39 por ciento en 2022, con unas ventas de 65,46 millones de euros, y un 70 por ciento con respecto a 2019. Los mercados en los que presta servicio la compañía, Canarias, Casablanca, África

35%

DE CUOTA DE MERCADO, LA PRIMERA ESPECIALIDAD POR VENTAS DENTRO DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO

Oriental y Norte de Europa, se recuperaron en 2022, incluso con más fuerza en algunos casos", según avanzó Patrick Ram, director general de WEC Líneas España.

En el ranking también destaca el crecimiento de Agunsa Europa, un 133 por ciento, con unos ingresos de 49,51 millones. La filial marítima española de la chilena Agunsa lidera la apuesta del grupo por ganar presencia y diversificarse en el mercado europeo.

PÉREZ TORRES MARÍTIMA
www.ptmar.com

- REEFER SPECIALISTS
- 4 CRANES
- CUSTOMS AGENTS
- +100.000m² YARD
- SINCE 1962
- FORWARDERS
- +500 REEFER PLUGS
- PRETRIP & WASHING AREAS
- B.I.P

TOP EMPRESAS CONSIGNATARIAS EN ESPAÑA 2022

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017			
1	Yang Ming (Spain) SL	Barcelona	2016	s.d.	-	-	246,89	73,07	67,36	50,06	4,48	10,53	57
2	E Erhardt y Compañía SA	Bizkaia	1921	126,14	+41%	+105%	89,44	49,61	61,58	67,89	6,63	33,21	70
3	Marítima del Mediterráneo SA	Barcelona	1963	s.d.	-	-	112,69	105,50	130,00	110,51	4,24	17,76	250
4	Bergé Marítima SL	Bizkaia	2007	110,16	+15%	-11%	95,93	109,17	124,28	134,96	-0,52	26,84	366
5	Kaleido Logistics SL	Pontevedra	2008	102,61	+34%	+47%	76,30	95,99	69,71	33,86	3,74	15,47	48
6	Green Ibérica SL	Valencia	1984	93,33	+14%	+193%	81,68	34,78	31,82	28,56	4,16	24,97	44
7	Transglory SA	Barcelona	1995	83,34	+34%	+224%	62,22	28,15	25,71	25,27	5,27	13,54	110
8	International Forwarding SL	Valencia	1985	s.d.	-	-	74,65	32,85	32,25	31,63	5,70	5,07	196
9	A Pérez y Cía SL	Cantabria	1966	65,68	+17%	+54%	56,22	39,80	42,69	43,12	16,38	121,03	302
10	WEC Lines España SL	Barcelona	2007	65,46	+39%	+70%	46,95	39,88	38,52	40,54	2,99	5,41	99
11	Globelink Uniexco SL	Madrid	1966	s.d.	-	-	55,75	23,80	24,37	24,42	6,40	8,70	60
12	Mediterranean Shipping Company España SL	Valencia	2010	52,28	+16%	-24%	44,96	40,84	68,76	175,02	1,45	31,42	620
13	Arkas Spain SA	Valencia	2005	49,71	+5%	+27%	47,51	35,07	39,01	50,07	5,78	25,79	78
14	Agunsa Europa SA	Madrid	2005	49,51	+133%	+156%	21,29	12,63	19,37	17,58	2,10	5,98	40
15	European Supply Chain Services SL	Barcelona	1981	47,96	+25%	+48%	38,49	25,74	32,35	26,43	0,55	8,45	81
16	Marítima Consiflet SA	Coruña	1989	47,05	+64%	+143%	28,68	17,63	19,37	17,05	0,39	0,58	31
17	Cosco Shipping Lines Spain SA	Barcelona	1997	44,33	+39%	+110%	31,88	22,46	21,13	27,48	1,94	4,57	126
18	Consignaciones Europeas Marítimas SA	Bizkaia	1998	44,26	+52%	+125%	29,05	14,48	19,67	13,19	0,93	1,79	12
19	Romeu y Compañía SA	Valencia	1975	42,84	+53%	+74%	27,98	30,51	24,62	11,44	1,33	7,22	85
20	Maersk Spain SL	Madrid	2007	41,97	+19%	+31%	35,25	30,81	32,01	26,52	167,05	105,81	458
21	Consignaciones Toro y Betolaza SA	Bizkaia	1966	40,71	+19%	+16%	34,34	29,11	35,11	33,02	2,37	17,28	88
22	Alvargonzález SA	Asturias	1981	40,35	+40%	+49%	28,83	25,95	27,12	29,88	4,26	116,51	26
23	Hamilton y Compañía SA	Las Palmas	1977	s.d.	-	-	38,80	22,59	45,67	34,54	1,23	8,60	36
24	Soluciones Integrales Marítimas SL	Valencia	2009	33,29	+6%	+14%	31,38	26,23	29,33	31,04	0,21	0,56	15
25	Transportes y Consignaciones Marítimas SA	Barcelona	1962	s.d.	-	-	30,20	22,10	28,52	48,91	0,42	1,19	46
26	J Ronco y Cía SL	Almería	1970	s.d.	-	-	27,76	25,30	29,95	31,25	2,00	10,15	100
27	Incargo SL	Madrid	2000	27,63	+75%	+30%	15,75	14,01	21,20	19,55	0,18	4,43	35
28	CMA CGM Ibérica SA	Barcelona	2003	s.d.	-	-	27,51	15,58	13,92	13,40	0,50	0,55	389
29	Evergreen Shipping Spain SL	Valencia	2006	25,41	+1%	+62%	25,10	14,70	15,71	16,47	9,06	7,84	65
30	Alfaship Shipping Agency SL	Las Palmas	2011	23,55	+22%	+85%	19,32	16,61	12,72	12,37	0,39	2,41	53

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



**Ership
Grupo**

**RUMBO A LA
EXCELENCIA**

**Más de 135 años facilitando
tus servicios marítimos a
nivel global.**

En Ership Grupo, nuestros clientes
pueden contar con más de 920.000 m2
de almacenaje y 72 grúas en 25 puertos
de la Península Ibérica.














LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | TERMINALISTAS

EL MAR IMPULSA EL NEGOCIO EN EL LADO TIERRA

LOS TERMINALISTAS APUNTAN A UN AVANCE DE LAS VENTAS DEL 8% EN 2022, CON MÁS DE 2.300 MILLONES

El negocio en tierra, con la espada de Damocles del fuerte aumento de los costes energéticos, también se contagió de la recuperación del tráfico en los puertos españoles a lo largo del año 2022. Los terminalistas apuntan a un incremento de las ventas del 8 por ciento en dicho ejercicio, encadenando su segundo año al alza tras la crisis sanitaria mundial. La proyección realizada por Transporte XXI estima que las empresas estibadoras superarán los 2.300 millones de euros, fijando un nuevo techo.

La clasificación está encabezada por APM Terminals Algeciras, que gestiona una de las dos terminales de contenedores del puerto andaluz, primero de la red de Puertos del Estado en tráfico de mercancías. La compañía cerró 2022 con unas ventas de 248,8 millones de euros, un 8 por ciento más que un



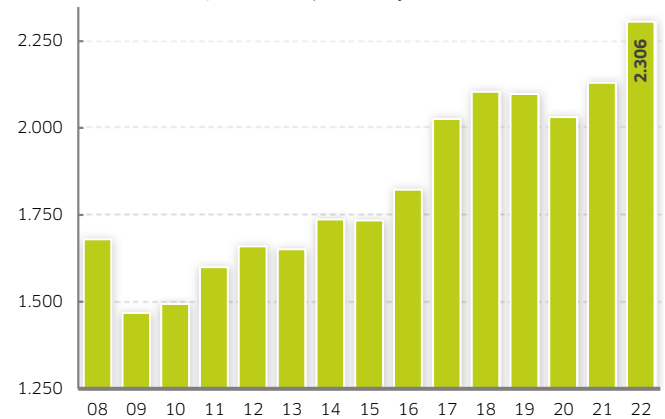
DE CRECIMIENTO FRENTE A LOS NIVELES DE 2019

año antes, superando en un 7 por ciento los registros de 2019, previo a la pandemia. A continuación, se sitúa CSP Iberian Valencia Terminal, con base en el puerto de Valencia, primero de España en tráfico de contenedores. La estibadora, del grupo CSP Spain, alcanzó unas ventas de 229,3 millones de euros, con un crecimiento del 9 por ciento. Un porcentaje que se eleva hasta el 22 por ciento con respecto a las ventas registradas en 2019.

Las estimaciones de cara a futuro no son optimistas. “El ejercicio 2023 ha supuesto un ligero retroceso en los tráficos de mercancías a través de los puertos, con caídas en el contenedor, y una incertidumbre y expectativas poco favorables de cara a este año que acaba de empezar”, apuntó José Luis Romero, secretario general de la patronal Anesco.

CON LOS PIES EN EL MUELLE

Los terminalistas, tercera especialidad dentro del sector marítimo-portuario, con una cuota de mercado del 29%, avanzan con paso firme y marcan un nuevo techo.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



BERGÉ
Moved by Logistics

#tuoperadordereferencia

**Somos
logística**

bergelogistics.com

TOP TERMINALISTAS EN ESPAÑA 2022

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS						Resultado	Patrimonio	Empleo	
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018				2017
1	APM Terminals Algeciras SA	Cádiz	1984	248,81	+8%	+7%	230,24	235,63	232,61	222,36	3,03	52,80	274
2	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Valencia	1988	229,34	+9%	+22%	210,78	187,37	187,29	188,12	30,03	161,72	248
3	Terminal Catalunya SA	Barcelona	1990	s.d.	-	-	s.d.	143,79	152,57	143,46	21,11	127,55	195
4	M. S. C. Terminal Valencia SA	Valencia	2005	119,20	-3%	+10%	123,00	122,15	108,15	90,32	18,87	55,45	98
5	Pérez Torres Marítima SL	Pontevedra	1990	97,09	+33%	+33%	73,19	58,81	72,78	83,77	6,96	30,01	309
6	APM Terminals Valencia SA	Valencia	1998	96,68	+19%	+18%	81,23	83,42	81,60	76,23	4,87	45,62	158
7	APM Terminals Barcelona SL	Barcelona	1999	85,44	+13%	+6%	75,42	75,28	80,53	91,66	-0,10	115,58	179
8	Total Terminal Internacional Algeciras SA	Cádiz	2008	s.d.	-	-	75,14	77,73	74,11	70,84	0,99	75,85	94
9	Terminales Portuarias SL	Barcelona	2000	65,18	+11%	+26%	58,62	55,36	51,91	46,06	11,89	20,82	165
10	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	Bizkaia	2000	47,23	-1%	-19%	47,83	44,75	57,99	58,02	0,60	38,96	55
11	Operaciones Portuarias Canarias SA	Las Palmas	1977	s.d.	-	-	44,28	37,98	32,35	40,67	1,56	34,12	97
12	Galigrain SA	Pontevedra	1993	34,40	+21%	+9%	28,39	25,23	31,62	40,75	1,93	80,56	109
13	Euroports Ibérica TPS SL	Tarragona	1993	s.d.	-	-	31,84	21,54	27,73	30,78	-0,44	11,95	48
14	Terminales Químicos SA	Tarragona	1970	31,07	-9%	+7%	34,07	31,36	28,94	27,73	3,76	32,39	118
15	E.B.H.I. SA	Asturias	1991	29,96	+29%	+12%	23,26	18,58	26,71	31,21	1,01	8,28	103
16	Bergé Marítima Bilbao SL	Bizkaia	1972	28,08	+16%	-14%	24,31	24,17	32,71	33,93	3,17	10,34	28
17	Portsur Castellón SA	Castellón	2005	27,15	+1%	+59%	26,86	20,73	17,06	17,45	3,63	35,17	35
18	Evos Algeciras SA	Cádiz	2005	26,81	+14%	+27%	23,53	24,32	21,13	19,23	0,58	40,38	56
19	Estibadora Algeposa SA	Gipuzkoa	1995	26,72	+1%	+35%	26,37	20,02	19,77	20,62	0,77	7,70	34
20	Noatum Terminal Sagunto SL	Valencia	2017	23,19	+31%	+33%	17,72	14,86	17,41	20,21	2,20	7,42	20
21	Tradabe Port Services SL	Barcelona	2010	21,52	+9%	+42%	19,68	18,63	15,15	13,67	7,39	0,71	39
22	Noatum Terminal Málaga SA	Málaga	2017	20,97	-18%	-6%	25,69	17,75	22,28	17,01	-0,65	28,36	21
23	Terminales Marítimas de Vigo SL	Pontevedra	1993	20,92	+8%	+35%	19,31	17,04	15,52	16,52	1,10	7,79	43
24	Terminales Marítimas del Sureste SA	Alicante	2003	20,06	+37%	+16%	14,69	14,33	17,32	15,66	-1,28	-49,48	39
25	Autoterminal SA	Barcelona	1990	s.d.	-	-	17,35	20,66	27,51	28,64	-0,04	13,19	61

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | NAVIERAS

LOS ARMADORES SUPERAN EL ROTO DE LA PANDEMIA

LAS NAVIERAS COMPLETAN LA RECUPERACIÓN DEL NEGOCIO Y APUNTAN A UN AUMENTO DE LOS INGRESOS DEL 15% EN 2022

Las empresas navieras, la especialidad del sector marítimo-portuario que más acusó el golpe de la pandemia, debido a los confinamientos y las restricciones a la movilidad, completa la recuperación del negocio.

Los armadores apuntan a un crecimiento de las ventas del 15 por ciento en 2022, hasta rozar los 2.500 millones de euros, superando, incluso, los registros de 2019 en un 3 por ciento.

En la buena marcha del sector naviero ha tenido mucho que ver la evolución del tráfico ro-ro en los puertos españoles, que re-

gistró un crecimiento del 8,6 por ciento en 2022, con un movimiento de casi 71 millones de toneladas. En concreto, se subieron al barco más de 1,3 millones de remolques, semirremolques y plataformas, lo que supone un avance próximo al 9,7 por ciento.

El ranking está encabezado por Baleària, que al cierre de esta edición no había presentado aún las cuentas correspondientes a 2022. La naviera, que preside Adolfo Utor, generó un crecimiento del 6 por ciento en sus tráficos de carga rodada en el conjunto de

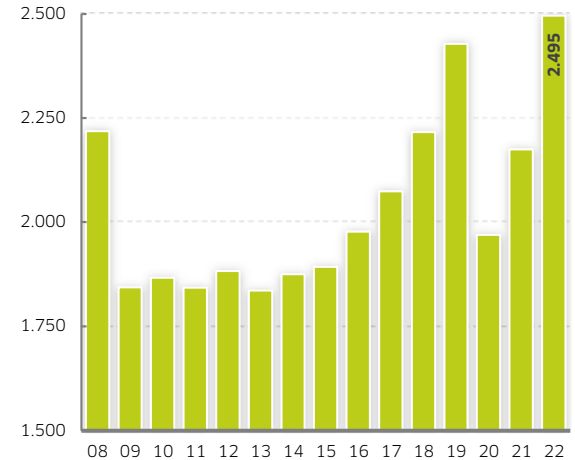
sus líneas regulares en dicho ejercicio, con un volumen de cerca de 7 millones de metros lineales, cifra que equivale al movimiento de 521.000 camiones.

A continuación, se sitúa Fred. Olsen, con unas ventas de 242,8 millones en 2022, un 39 por ciento más que un año antes. Completa el podio Naviera Armas, que registró en 2022 unos ingresos de 234,3 millones (+28 por ciento).

En la clasificación destaca la evolución de FRS Iberia, que superó la barrera de los 100 millones en 2022, con un crecimiento

A TODA MÁQUINA

Las ventas de las navieras, la especialidad del sector marítimo-portuario que más acusó el golpe de la pandemia, van camino de situarse en el entorno de los 2.500 millones de euros, superando los registros de 2019 en un 3%.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

del 189 por ciento. Esta compañía fue adquirida en 2023 por DFDS, que completó la operación a principios de 2024. El objetivo del grupo, que apuesta por el Estrecho, es alcanzar un movimiento de 2,3 millones de metros lineales de mercancías en esta zona, generando, junto con los tráficos de pasajeros, unas ventas de 160 millones.

Esta actividad representa el 31 por ciento de la facturación global del sector marítimo-portuario.

MARÍTIMA



del
PRINCIPADO

PUERTO DE GIJÓN
PUERTO DE AVILÉS

AGENTES MARÍTIMOS
AGENTES DE ADUANAS
OPERADORES PORTUARIOS



marprin.com
Tel: (+34) 985 562 565

TOP NAVIERAS EN ESPAÑA 2022

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017			
1	Baleària Eurolíneas Marítimas SA	Alicante	1998	s.d.	-	-	384,69	333,37	434,83	365,77	45,40	157,43	866
2	Fred Olsen SA	S.C. Tenerife	1975	242,80	+39%	+24%	174,92	142,81	195,82	165,14	11,04	199,78	1.201
3	Naviera Armas SA	Las Palmas	1966	234,29	+28%	+13%	183,40	164,55	207,57	198,27	61,15	55,67	669
4	Compañía Trasmediterránea SA	Madrid	1916	219,45	-7%	-44%	237,23	244,44	389,70	367,82	-61,37	82,88	348
5	Boluda Lines SA	Las Palmas	1940	s.d.	-	-	204,59	161,68	162,39	141,81	1,21	46,23	133
6	Empresa Naviera Elcano SA	Madrid	1943	178,92	+15%	+10%	155,22	147,22	162,08	134,67	1,89	171,15	62
7	Ership SA	Madrid	1927	163,09	+28%	+25%	127,45	123,77	130,75	108,88	17,37	248,36	499
8	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	Cádiz	1999	100,39	+189%	+1%	34,76	31,06	99,75	94,37	11,65	30,06	192
9	Flota Suardíaz SL	Madrid	1993	82,31	+12%	-0%	73,70	71,85	82,66	89,99	8,25	16,54	66
10	Marguisa Shipping Lines SL	Madrid	2014	71,06	+17%	+40%	60,64	49,17	50,72	48,05	8,05	10,10	20
11	Murueta Atlántico Alcudia Shipping AIE	Bizkaia	2012	62,51	+33%	+108%	47,05	29,91	30,01	30,73	-	-	6
12	Distribuidora Marítima Petrogas SL	S.C. Tenerife	1999	29,67	+24%	+15%	23,83	24,80	25,77	26,78	2,52	67,94	172
13	Nisa Marítima SA	Valencia	1999	28,55	+11%	+33%	25,75	20,93	21,51	22,89	3,91	6,55	5
14	Knutsen OAS España SL	Madrid	2005	27,77	+35%	+62%	20,62	19,24	17,10	16,18	0,44	3,58	269
15	Verenigde Tankrederu Spain SA	Cádiz	1988	26,08	+5%	+10%	24,91	24,84	23,61	26,42	0,17	20,48	112
16	Naviera Tamarán SA	Las Palmas	2011	23,88	+65%	+46%	14,50	13,56	16,36	17,65	0,06	0,15	4
17	Elcano Gas Transport SA	Las Palmas	1999	23,32	+2%	+3%	22,80	22,86	22,74	21,42	2,78	17,39	-
18	Naviera Seapeak Maritime Gas IV SL	Madrid	2001	s.d.	-	-	22,24	20,58	17,34	21,07	11,38	24,48	1
19	Servicios Y Concesiones Marítimas Ibicencas SA	Islas Baleares	1979	21,91	+52%	+18%	14,40	9,51	18,58	19,77	-1,26	43,46	157
20	Naviera de Galicia SA	Coruña	1957	21,70	+62%	+183%	13,36	9,37	7,68	7,02	5,36	12,58	97
21	Naviera Seapeak Maritime Gas II SL	Madrid	2000	s.d.	-	-	20,81	21,41	19,22	20,71	11,16	78,17	2
22	Naviera Seapeak Maritime Gas SL	Madrid	1989	s.d.	-	-	20,72	21,84	21,94	20,73	12,39	64,64	1
23	Naviera Seapeak Maritime Gas III SL	Madrid	2000	s.d.	-	-	20,41	22,86	22,73	20,66	14,74	41,59	1
24	Naviera Direct Africa Line SA	Madrid	2012	19,58	+32%	+47%	14,88	15,65	13,35	11,41	1,27	3,38	12
25	Navinorte SA	Asturias	1986	17,72	+35%	+103%	13,13	6,55	8,71	10,42	6,07	16,68	36

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

LRQA
EFTCO

**Cleaning
Container
Stop Barcelona**

Tel: +34 93 144 00 60 • www.cleanbcn.com • customer@cleanbcn.com

**The First ONE STOP SHOP for Tanks in Barcelona Port
We Clean, Heat and Repair Tanks**

ATLANSEA

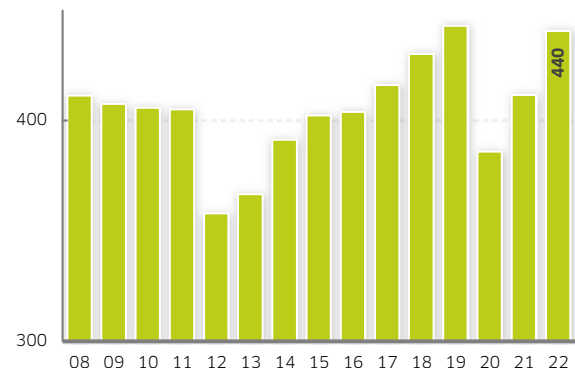
SHIPPING AGENT AND BUNKERS SUPPLIERS

UKAS
INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION
A.E.S.M.A.R.
IBIA

Tel: +34 928 226 013 (24 hour service) Fax: +34 928 224 633
C/ Eduardo Benot, 51, 4th Flr. A, 35008 Las Palmas de Gran Canaria, Canary Islands, Spain shipping@atlansea.com (24 hour service) www.atlansea.com

ESTABILIDAD EN LA EVOLUCIÓN

A lo largo de los últimos 15 años, las ventas de esta especialidad se han movido en una horquilla que oscila entre los 350 y 440 millones de euros.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



Varios remolcadores asisten a un buque de CMA CGM en el puerto de Algeciras.

A.P. DE ALGECIRAS

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | AMARRADORES Y REMOLCADORES

ZONA DE MANIOBRAS

LAS EMPRESAS DE REMOLQUE Y AMARRE APUNTAN A UN INCREMENTO DE LAS VENTAS DEL 7% EN 2022, POR DEBAJO AÚN DE LOS NIVELES DE 2019, PREVIO A LA PANDEMIA

La escala durante 2022 de 18.120 buques mercantes más que un año antes en los puertos españoles ha tenido un impacto positivo en las cuentas del sector del remolque y amarre, que en 2021 ya logró regresar a la senda del crecimiento tras la pandemia mundial.

Las empresas encuadradas en esta especialidad apuntan a un aumento de las ventas del 7 por ciento, con un tamaño de 440 millones de euros, según la proyección realizada por Transporte XXI. Un crecimiento insuficiente para superar los registros de

2019 (-1 por ciento). Una fotografía que ilustra el fuerte golpe de la crisis sanitaria en 2020, año en el que los muelles perdieron la escala de más de 50.000 buques. Esta especialidad, que a lo largo de los últimos 15 años se ha movido en una horquilla que oscila

entre los 350 y 440 millones de euros, es la que menos peso tiene dentro del sector marítimo-portuario, con una cuota de mercado del 5 por ciento.

Un análisis más detallado revela la fuerte concentración del negocio, en manos de Boluda Corporación Marítima, con siete empresas dentro del 'Top 10', entre ellas las dos primeras del ranking por facturación. De hecho, según el Observatorio de los servicios portuarios, de Puertos del Estado, Boluda ostenta el 37,5 por ciento de los títulos habilitantes en el mercado del servicio portuario de remolque.



GRUPO REMOLQUES UNIDOS

Santander - Málaga

Remolques Unidos, S.L.
 Rusa Santander, S.L.
 Antonio López, 42
 39009 Santander
 Tfno.: 942 211 712
remolquesunidos@remolquesunidos.com

Rusa Málaga, S.L.
 Vélez Málaga, 11, Edif. Don Álvaro, 1º- 4
 29016 Málaga
 Tfno.: 952 221 040
administradora@remolquesunidos.com

www.gruporemolquesunidos.com



TOP AMARRADORES Y REMOLCADORES EN ESPAÑA 2022

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo		
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019				2018	2017
1	Servicios Auxiliares de Puertos SA	Ceuta	1947	37,88	+16%	+21%	32,76	29,62	31,29	32,07	1,48	23,11	106
2	Remolcadores Boluda SAU	Valencia	1981	s.d.	-	-	35,08	31,85	34,50	32,66	3,43	207,12	84
3	Compañía de Remolcadores Ibaizabal SA	Bizkaia	1906	s.d.	-	-	24,34	24,88	28,00	26,26	8,35	21,52	73
4	Remolcadores de Cartagena SA	Valencia	1973	22,90	+49%	+47%	15,34	15,05	15,57	15,18	6,45	25,51	59
5	Remolcadores de Puerto y Altura SA	Tarragona	1978	22,02	-7%	+0%	23,62	23,45	22,00	22,51	0,90	12,85	46
6	Remolques del Mediterráneo SA	Castellón	1976	21,74	+2%	-21%	21,34	21,72	27,68	26,27	4,49	37,44	50
7	Compañía Ibérica de Remolcadores del Estrecho SA	Cádiz	1969	s.d.	-	-	18,68	18,52	19,29	20,24	0,13	16,46	41
8	Auxiliar Marítima del Sur SA	Huelva	1966	18,29	+21%	+18%	15,13	14,50	15,52	14,46	3,23	24,39	41
9	Remolcadores y Barcazas de Las Palmas SA	Las Palmas	2003	18,22	+27%	+36%	14,30	9,02	13,35	12,20	-1,72	17,77	58
10	Remolcadores Nosa Terra SA	Pontevedra	1974	17,46	+7%	-21%	16,35	15,30	22,24	19,30	2,24	54,34	140
11	Cía. Aux. de Remolcadores y Buques Especiales SA	Madrid	1996	15,40	-11%	-17%	17,36	15,18	18,63	18,42	3,71	17,64	-
12	Sertosa Norte SL	Coruña	1998	s.d.	-	-	14,74	13,92	14,83	15,08	1,54	4,21	66
13	Remolcadores de Barcelona SA	Barcelona	1924	13,20	+10%	-9%	11,96	11,57	14,56	14,25	0,89	17,57	58
14	Amarres de Barcelona SL	Barcelona	2018	8,88	-	-	0	0	0	0	0,45	0,73	107
15	Remolques Gijoneses SA	Asturias	1987	8,55	+25%	+28%	6,83	5,91	6,67	6,88	5,85	26,90	30
16	SAR Remolcadores SL	Barcelona	1998	s.d.	-	-	8,04	7,66	9,70	9,48	0,88	11,95	38
17	Remolques y Navegación SA	Tarragona	1964	s.d.	-	-	7,98	7,37	8,15	s.d.	1,79	4,19	30
18	Servicios Marítimos Algeciras SA	Cádiz	1989	6,28	+3%	+4%	6,09	5,93	6,04	5,99	0,06	5,27	28
19	Amarradores Puerto de Bilbao SA	Bizkaia	1990	s.d.	-	-	6,07	5,95	7,13	7,17	0,82	9,84	76
20	Servicios Portuarios Canarias SL	Las Palmas	1998	6,00	+21%	-0%	4,94	4,79	6,01	5,74	0,44	1,51	106
21	Repasa Tarragona SL	Madrid	2007	s.d.	-	-	5,28	6,54	9,66	6,71	3,67	19,15	16
22	Cemesa Amarres Barcelona SA	Barcelona	1970	s.d.	-	-	5,27	4,19	6,26	5,47	0,00	4,24	80
23	Boteros Amarradores de Tarragona SL	Tarragona	1992	s.d.	-	-	5,05	4,61	6,89	5,92	0,40	3,52	62
24	Remolques Unidos SL	Cantabria	2006	s.d.	-	-	4,93	4,59	5,57	5,09	0,11	27,97	10
25	Boat Service SA	Cádiz	1974	s.d.	-	-	4,84	4,95	5,31	5,31	-0,47	4,23	22

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

SETRAM
LOGÍSTICA DE AUTOMOCIÓN

Carrer Y, Tram VII. Edifici Setram (Port de Barcelona) • E-08040 Barcelona • T. +34 93 289 56 81

www.setram.com • www.setramoperadorlogisticomultimodal.com

<https://goo.gl/c6db94>

[@_setram](https://twitter.com/_setram)

<https://www.youtube.com/user/gruposetram>

DEPOT REAL BENLLOCH S.A.

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL

SUPPLY CHAIN INTEGRATION

MAERSK

DEPOT REAL BENLLOCH S.A.

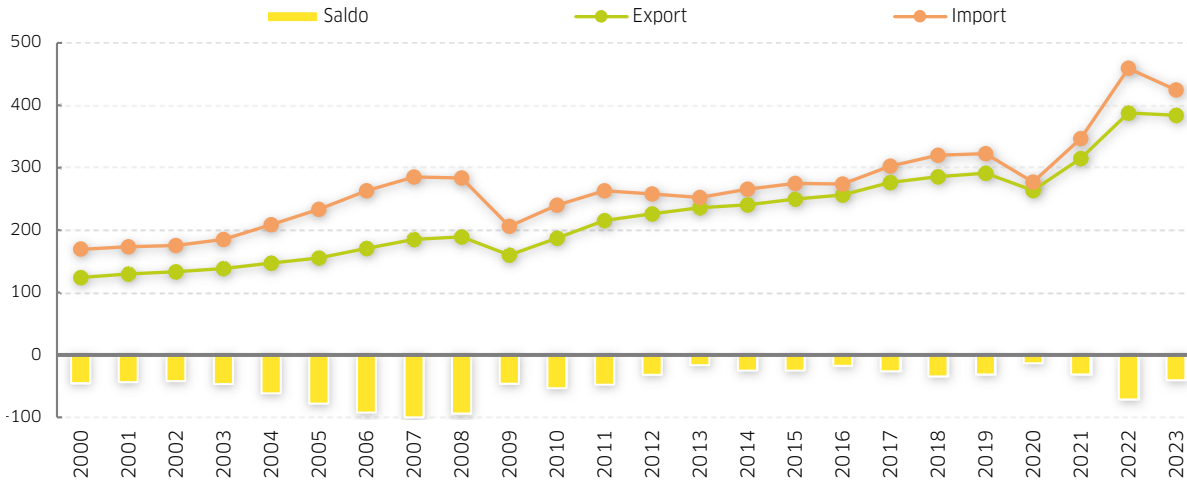
FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL) LOGISTIC SERVICE PROVIDERS

SHIPPING SUPPORT SERVICE

DEPOT REAL BENLLOCH, S.A | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla (Valencia)
T 963 670 888 | realbenlloch.com

EL IMPACTO DE LA ENERGÍA

El déficit comercial se redujo en 2023 en más de un 40% interanual, pasando de representar un 5,1% del PIB en 2022 al 2,8% en 2023. Esta caída se debe, en un 70% a la balanza energética, cuyo déficit cae 19.500 millones, alcanzando los 33.000 millones en 2023.



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | VISIÓN GENERAL

RESILIENCIA

LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS ROZAN LOS 383.700 MILLONES DE EUROS EN 2023, EL SEGUNDO MEJOR REGISTRO, Y SE REDUCE EL DÉFICIT COMERCIAL EN MÁS DEL 40%

A pesar del complejo escenario internacional, marcado por las tensiones geopolíticas y económicas, las exportaciones españolas alcanzaron los 383.700 millones de euros, el segundo mejor año de la serie histórica. Una cifra que se acerca al objetivo de llegar a los 400.000 millones de euros en exportaciones en 2027.

“El sector exterior ha tenido un papel fundamental

para la recuperación de la economía española tras la pandemia y ha mostrado gran resiliencia frente a los *shocks* externos como la guerra en Ucrania o el conflicto en Gaza”, señaló Xiana Méndez, secretaria de Estado de Comercio, durante la presentación del balance de 2023.

Tras el máximo histórico de 2022, las ventas al exterior cerraron 2023 con una

leve caída del 1,4 por ciento, más suave que la del conjunto de la UE27 (-2,5 por ciento) y la de la zona euro (-3,3 por ciento).

La evolución del sector exterior de bienes en España “muestra la competitividad de las empresas españolas, con un fuerte posicionamiento en los mercados internacionales”, añadió Xiana Méndez.

El déficit comercial al-

EL SECTOR EXTERIOR ESPAÑOL, MEJOR QUE LA MEDIA DE LA UE Y LA ZONA EURO

canzó los 40.500 millones en 2023, reduciéndose en unos 31.000 millones con respecto a 2022, debido principalmente al mantenimiento de las exportaciones no energéticas y al retroceso de las importaciones de productos energéticos (gas, principalmente), que ha permitido una reducción del déficit energético de hasta casi la mitad.

Esto hace que la tasa de cobertura -cociente entre exportaciones e importaciones- se haya situado en el 90,4 por ciento, es decir, 5,3 puntos porcentuales más que la registrada entre enero y diciembre de 2022 (85,1 por ciento).

Sectores más dinámicos

Los sectores que contribuyeron positivamente a la tasa de variación anual de las exportaciones de 2023 fueron el sector del automóvil (contribución de 2,4 puntos), bienes de equipo (1,8 puntos) y alimentación, bebidas y tabaco (0,8 puntos). Estos son los sectores más dinámicos, que ganaron más peso y alcanzan máximos anuales con claros superávits.

En el último año, las exportaciones a muchos de los principales mercados europeos, como Alemania, Italia o Polonia, alcanzaron cifras récord. También lo hicieron las exportaciones a otros mercados como el Reino Unido, Marruecos o Turquía.

Las importaciones, por su parte, alcanzaron los 424.250 millones de euros, registrando un descenso

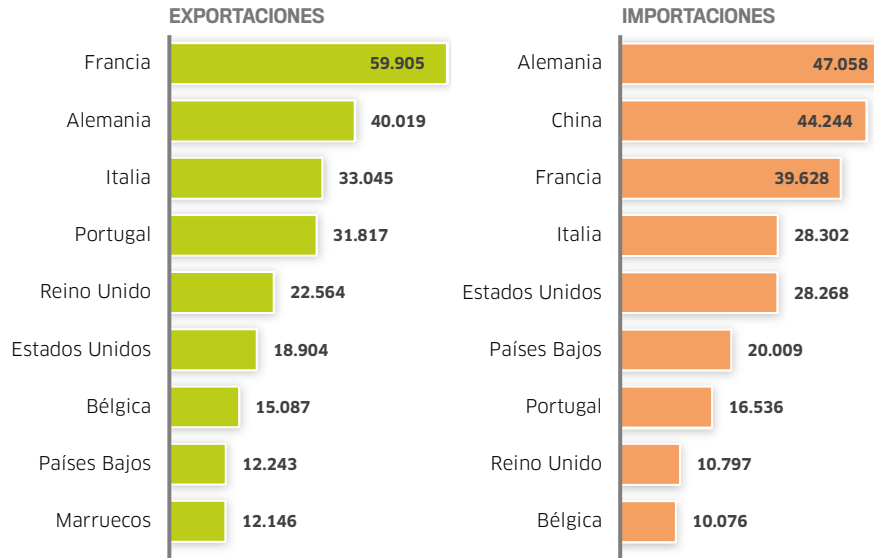
BOLUDA
CORPORACIÓN MARÍTIMA

LÍDERES EN SERVICIOS MARÍTIMOS

boluda.com.es

EUROPA, PRÓXIMA PARADA

La Unión Europea sigue siendo el principal destino de las exportaciones españolas, con el 62,7% del total. En cuanto a las importaciones, Alemania recupera el primer puesto y se sitúa como el principal origen de las compras al exterior.



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.

del 7,2 por ciento con respecto a 2022.

La respuesta se encuentra en las menores importaciones energéticas (-30,2 por ciento): gas (sobre todo de Estados Unidos) y petróleo y derivados (principalmente de Nigeria, Rusia, Irak y Arabia Saudí).

Las importaciones no energéticas se redujeron un

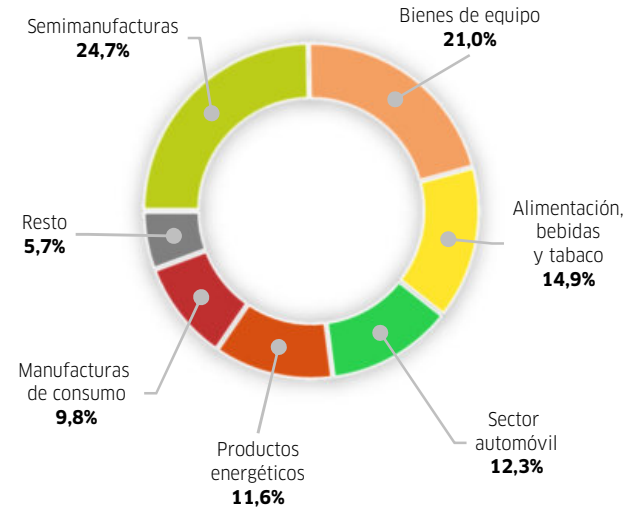
1,5 por ciento. Los países de origen que más contribuyeron a las importaciones totales fueron Alemania, asociadas esencialmente a las mayores compras españolas de componentes del automóvil y automóviles y motos; Japón, casi exclusivamente por las mayores compras de automóviles y motos; Polonia, por el au-

mento de importaciones de material de transporte por carretera, tabaco y automóviles y motos; y Ucrania, principalmente de otros alimentos.

Al igual que en el caso de las exportaciones, las importaciones para el conjunto de 2023 descendieron en menor medida que las de la UE y la zona euro.

UNA FOTOGRAFÍA CASI FIJA

Los bienes de equipo y semimanufacturas representan más del 45% del comercio exterior. A continuación se sitúan alimentación, bebidas y tabaco y el sector del automóvil. Los productos energéticos pierden la tercera plaza.



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.

PARTIDA

LOGISTICS

100 años de confianza

Algeciras
Almería
Motril
Tánger

partidalogistics.com

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR REGIONES

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	2023	%23/22	%23/19	2022	2019	CUOTA 2023	2019
Europa *	65.412	-3%	-8%	67.261	70.984	23,6%	23,6%
África	51.012	-13%	-20%	58.387	63.405	18,4%	21,1%
Norteamérica	50.137	+6%	+30%	47.375	38.437	18,1%	12,8%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	32.267	-10%	-4%	35.881	33.622	11,6%	11,2%
Asia *	31.163	-11%	-9%	34.827	34.288	11,2%	11,4%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	19.968	-8%	-19%	21.604	24.781	7,2%	8,2%
Oriente Medio	16.069	-21%	-34%	20.240	24.177	5,8%	8,0%
Oceania	2.547	+19%	+68%	2.140	1.516	0,9%	0,5%
Otros destinos	9.074	-6%	-1%	9.633	9.178	3,3%	3,1%
TOTAL	277.649	-7%	-8%	297.347	300.389		

NORTEAMÉRICA

EXPORTACIONES

2023 %23/22 %23/19

Sal, yeso, piedras sin trabajar	4.997	+35%	+59%
Combustibles, aceites minerales	3.784	+14%	+15%
Productos cerámicos	807	-14%	-6%
Otros productos químicos	403	+154%	+335%
Fundición, hierro y acero	374	+24%	-12%
Resto	3.660	-14%	-1%
TOTAL	14.024	+11%	+22%

IMPORTACIONES

2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	28.423	+5%	+48%
Minerales, escorias y cenizas	2.818	-8%	-2%
Semillas oleaginosas	1.607	+63%	+4%
Cereales	1.087	-12%	+33%
Mat. plásticas y sus manufacturas	341	+14%	+59%
Resto	1.838	-15%	-18%
TOTAL	36.113	+4%	+34%

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

EXPORTACIONES

2023 %23/22 %23/19

Sal, yeso, piedras sin trabajar	2.380	+16%	+17%
Combustibles, aceites minerales	1.455	+15%	-14%
Productos químicos inorgánicos	991	-8%	-40%
Productos cerámicos	457	-29%	-17%
Abonos	401	-17%	+97%
Resto	2.464	-9%	-14%
TOTAL	8.148	-1%	-9%

IMPORTACIONES

2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	11.830	+3%	+39%
Cereales	2.452	-46%	-24%
Minerales, escorias y cenizas	2.053	-4%	-50%
Residuos industria alimentaria	1.947	-34%	-32%
Semillas oleaginosas	1.735	-21%	+0%
Resto	4.102	-6%	-2%
TOTAL	24.119	-13%	-2%

EUROPA *

EXPORTACIONES

2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	11.913	-3%	-37%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	7.203	-14%	+22%
Conjuntos de otros productos	2.525	+21%	+251%
Fundición, hierro y acero	1.736	-11%	-1%
Otros productos químicos	1.564	-22%	-11%
Resto	10.773	-9%	+4%
TOTAL	35.714	-7%	-9%

IMPORTACIONES

2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	11.242	-2%	-15%
Cereales	7.168	+56%	+33%
Fundición, hierro y acero	3.464	-4%	-21%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.364	-41%	-15%
Residuos industria alimentaria	973	+32%	+32%
Resto	5.487	-9%	-13%
TOTAL	29.697	+3%	-6%

ÁFRICA

EXPORTACIONES

2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	6.120	+26%	-2%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	3.615	-12%	-24%
Productos cerámicos	901	-26%	-38%
Productos químicos inorgánicos	542	-29%	-24%
Fundición, hierro y acero	473	-23%	-60%
Resto	4.935	-13%	-23%
TOTAL	16.587	-4%	-20%

IMPORTACIONES

2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	25.988	-12%	-18%
Minerales, escorias y cenizas	2.637	-49%	-47%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	926	-43%	-16%
Abonos	693	+19%	-23%
Fundición, hierro y acero	671	+4%	+84%
Resto	3.510	-1%	-3%
TOTAL	34.425	-16%	-19%

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEP.

EXPORTACIONES 2023 %23/22 %23/19

Productos cerámicos	69	-25%	-67%
Conservas de verdura o fruta, zumos	28	-34%	-62%
Pescados, crustáceos, moluscos	13	-9%	-45%
Caucho y sus manufacturas	10	+40%	-12%
Abonos	8	-46%	-22%
Resto	55	-58%	-89%
TOTAL	182	-39%	-78%

IMPORTACIONES 2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	11.242	-2%	-15%
Cereales	7.168	+56%	+33%
Fundición, hierro y acero	3.464	-4%	-21%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.364	-41%	-15%
Residuos industria alimentaria	973	+32%	+32%
Resto	5.487	-9%	-13%
TOTAL	29.697	+3%	-6%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	2023	%23/22	%23/19	2022	2019	CUOTA 2023	2019
Combustibles, aceites minerales	134.194	-5%	-10%	141.743	148.422	48,3%	49,4%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	21.945	-22%	-8%	27.960	23.883	7,9%	8,0%
Cereales	19.974	+24%	+30%	16.133	15.322	7,2%	5,1%
Fundición, hierro y acero	11.016	-7%	-17%	11.817	13.263	4,0%	4,4%
Minerales, escorias y cenizas	10.977	-24%	-31%	14.373	15.933	4,0%	5,3%
Conjuntos de otros productos	5.817	-1%	+29%	5.856	4.495	2,1%	1,5%
Productos químicos inorgánicos	5.300	-20%	-24%	6.591	7.012	1,9%	2,3%
Semillas oleaginosas	4.504	-17%	-10%	5.397	5.000	1,6%	1,7%
Productos cerámicos	4.397	-27%	-24%	6.023	5.772	1,6%	1,9%
Grasas, aceite animal o vegetal	4.369	+1%	-0%	4.307	4.371	1,6%	1,5%
Residuos industria alimentaria	4.242	-17%	-22%	5.107	5.430	1,5%	1,8%
Otros productos químicos	4.028	-10%	-17%	4.468	4.834	1,5%	1,6%
Abonos	3.834	+7%	-14%	3.598	4.449	1,4%	1,5%
Mat. plásticas y sus manufacturas	3.430	-5%	+2%	3.627	3.355	1,2%	1,1%
Productos químicos orgánicos	3.302	-13%	-20%	3.780	4.135	1,2%	1,4%
Vehículos automóviles, tractores	3.139	+3%	+10%	3.062	2.843	1,1%	0,9%
Pasta de madera; papel reciclado	2.315	+9%	+11%	2.120	2.081	0,8%	0,7%
Bebidas (excepto zumos)	2.065	+6%	+28%	1.939	1.616	0,7%	0,5%
Resto	28.800	-2%	+2%	29.445	28.174	10,4%	9,4%
TOTAL	277.649	-7%	-8%	297.347	300.389		

OCEANÍA

EXPORTACIONES 2023 %23/22 %23/19

Productos cerámicos	74	-25%	-13%
Combustibles, aceites minerales	56	>999%	>999%
Vehículos automóviles, tractores	30	-9%	+37%
Grasas, aceite animal o vegetal	22	-38%	-36%
Bebidas (excepto zumos)	16	-14%	+36%
Resto	201	-4%	-12%
TOTAL	398	+1%	+4%

IMPORTACIONES 2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	1.961	+41%	+137%
Minerales, escorias y cenizas	51	-75%	-61%
Frutas, frutos sin conservar	43	-6%	-11%
Cereales	14	-30%	>999%
Conservas de carne o pescado	13	-30%	-16%
Resto	67	-7%	-41%
TOTAL	2.149	+23%	+90%

ASIA *

EXPORTACIONES 2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	1.787	+31%	+4%
Carne y despojos comestibles	1.101	-19%	+5%
Pasta de madera; papel reciclado	933	+29%	+24%
Minerales, escorias y cenizas	882	-25%	-23%
Mat. plásticas y sus manufacturas	711	+3%	-10%
Resto	4.634	-10%	-20%
TOTAL	10.048	-4%	-11%

IMPORTACIONES 2023 %23/22 %23/19

Fundición, hierro y acero	3.116	-0%	+14%
Combustibles, aceites minerales	2.833	+20%	-32%
Grasas, aceite animal o vegetal	1.442	-10%	-19%
Minerales, escorias y cenizas	1.212	+52%	+424%
Aparatos y material eléctricos	955	-15%	+52%
Resto	11.557	-25%	-14%
TOTAL	21.116	-13%	-8%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES 2023 %23/22 %23/19

Productos cerámicos	807	-40%	-41%
Combustibles, aceites minerales	560	-3%	-11%
Semillas oleaginosas	538	-55%	-33%
Papel, cartón y sus manufacturas	180	+21%	+15%
Vehículos automóviles, tractores	104	+8%	+26%
Resto	1.466	-13%	-27%
TOTAL	3.655	-27%	-28%

IMPORTACIONES 2023 %23/22 %23/19

Combustibles, aceites minerales	10.783	-20%	-38%
Productos químicos orgánicos	533	+2%	-14%
Mat. plásticas y sus manufacturas	369	-16%	-1%
Productos químicos inorgánicos	164	+3%	+3%
Aluminio y sus manufacturas	155	-17%	+16%
Resto	410	+6%	+21%
TOTAL	12.414	-18%	-35%

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

TERRITORIO LOGÍSTICO CON VISTAS AL MAR

LOS PUERTOS CANALIZAN EL 66% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL, CON UN MOVIMIENTO DE 278 MILLONES DE TONELADAS EN 2023, UN 7% MENOS QUE UN AÑO ANTES

La posición estratégica de España, entre el mar Mediterráneo y el océano Atlántico, eleva el protagonismo de los puertos, que desempeñan un papel clave en la economía.

La estadística del comercio exterior español no deja lugar a dudas. Las importaciones y exportaciones por vía marítima rozaron los 278 millones de toneladas en 2023, según los datos provisionales facilitados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Esta cifra supone el 66 por ciento de los intercambios comerciales entre España y el resto del mundo. Es decir, las dos terceras

partes. En concreto, los puertos españoles canalizaron el 54 por ciento de las exportaciones y el 74 por ciento de las importaciones. Eso sí, las tensiones geopolíticas y económicas dejaron huella. El tráfico registrado en 2023 supone un retroceso del 6,6 por ciento con respecto al ejercicio anterior y del 7,6 por

ciento frente a los niveles previos a la pandemia. Casi 23 millones de toneladas menos entre importaciones y exportaciones.

Principales socios

Un análisis más detallado de la estadística también revela quiénes son los principales socios comerciales de España por vía marítima.

Un año más, y con bastante diferencia, Estados Unidos se mantiene en lo más alto de la clasificación, con un tráfico de 33 millones de toneladas. Un registro prácticamente idéntico al del año anterior, gracias, sobre todo, al aumento de

66%

DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL VIAJA EN BARCO

AUTOPISTA MARÍTIMA AL CENTRO DE EUROPA

Alemania irrumpe en el 'Top 20' de socios comerciales con España tras crecer el pasado año un 46,6% las importaciones y exportaciones en barco.

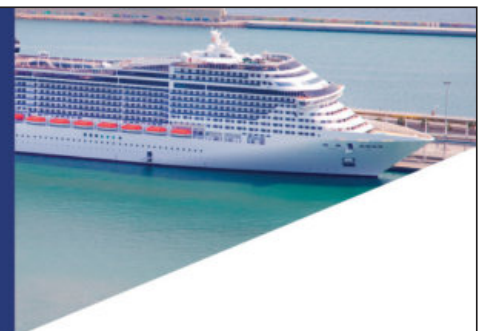
	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
Estados Unidos	33,1	+0%	+48%	33,1	22,8	21,6
Brasil	17,8	-7%	+12%	19,2	14,1	14,2
Nigeria	11,2	-19%	-27%	13,8	14,8	14,9
Reino Unido	10,7	-14%	-1%	12,4	12,2	9,1
Marruecos	10,2	+12%	+7%	9,1	10,1	10,3
China	9,8	-2%	+6%	10,0	10,1	9,1
México	9,3	+22%	-15%	7,6	9,2	9,8
Ucrania	9,1	+55%	+13%	5,9	5,8	5,9
Francia	8,9	+0%	-14%	8,9	8,7	9,0
Italia	8,7	+11%	-9%	7,8	8,2	8,3
Canadá	7,7	+16%	+51%	6,7	6,2	4,4
Países Bajos	7,5	-9%	-1%	8,3	6,6	6,4
Tuquía	6,6	-36%	-29%	10,2	10,4	8,4
Arabia Saudí	6,2	-18%	-40%	7,5	7,1	8,6
Rusia	5,4	-41%	-53%	9,1	15,1	11,3
Libia	5,0	-10%	-45%	5,6	6,9	2,3
Argelia	4,5	-22%	-41%	5,7	8,1	6,4
Angola	4,4	+79%	+80%	2,5	1,1	2,0
Alemania	3,8	+47%	+82%	2,6	2,7	2,4
Bélgica	3,8	-9%	-15%	4,2	4,8	4,6
India	3,8	+35%	+23%	2,8	2,8	2,3
Kazajstán	3,6	-19%	+12%	4,4	3,7	4,3
Colombia	3,4	-22%	+35%	4,4	3,1	2,1
Irak	3,4	-37%	-32%	5,4	3,8	3,5
Egipto	3,2	-8%	+14%	3,5	2,9	3,0
Portugal	3,1	-9%	-16%	3,4	3,8	3,5
Noruega	2,9	-2%	-33%	2,9	3,1	3,3
Australia	2,3	+21%	+85%	1,9	1,5	0,7
TOTAL	277,6	-7%	-8%	297,3	281,9	263,8

Millones de toneladas. 2023 provisional. Fuente: Datacomex.

Convertimos las necesidades de nuestros clientes en nuestros propios retos

- Agencia portuaria y excursiones
- Servicios portuarios
- Aduanas
- Transporte nacional e internacional
- Logística entre Baleares y península
- Medio ambiente (Marpol)
- Estibadores

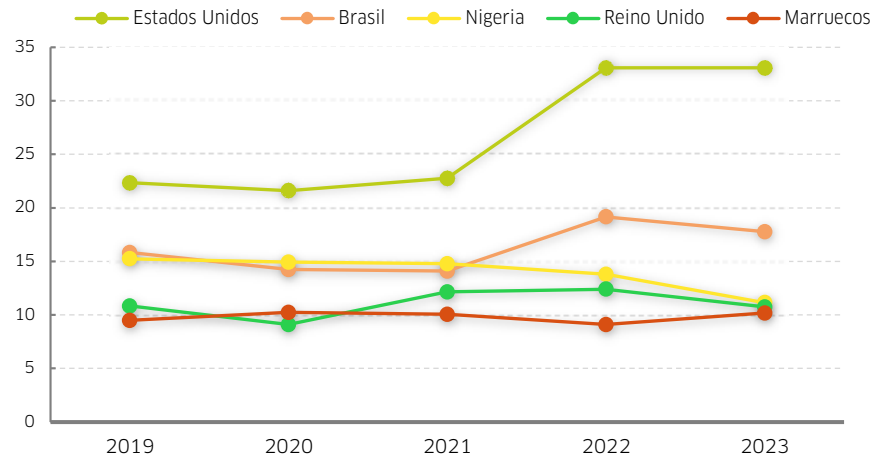
verlio.es



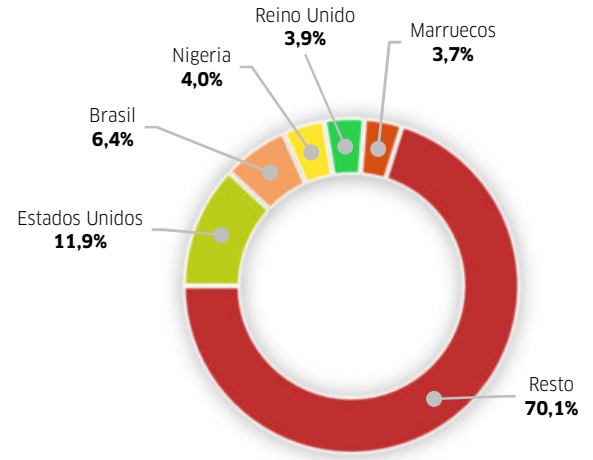
LA ESENCIA DEL SHIPPING DESDE 1810

ESTADOS UNIDOS MANTIENE LAS DISTANCIAS

El país americano continúa en lo más alto de la clasificación, con un tráfico de 33 millones de toneladas, entre importaciones y exportaciones, lo que supone el 12% del comercio exterior español.



AÑO 2023



Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Datacomex.

las exportaciones (+8,7 por ciento), que lograron amortiguar la caída de las importaciones (-3,8 por ciento). Entre las principales partidas, destaca la compra de bienes de consumo duradero (+50,4 por ciento) y bienes de equipo (+43,6 por ciento), junto a las ventas al mercado estadounidense de materias primas (+21,5 por ciento) y productos energéticos (+17 por ciento). Los intercambios entre España y Estados Unidos representan

el 12 por ciento del comercio exterior español.

El ranking sigue reflejando el fuerte impacto de las sanciones de Bruselas a Rusia por la invasión a Ucrania. De ocupar el segundo puesto del ranking en 2022 a situarse en el puesto decimoquinto.

Como segundo socio comercial de España se mantiene Brasil, pese a caer los intercambios comerciales un 7,3 por ciento, hasta rozar los 18 millones de toneladas. El aumento de las

exportaciones españolas (+11 por ciento), que representan el 23 por ciento del comercio exterior español con el país sudamericano, no lograron amortiguar el descenso de las importaciones (-11,6 por ciento).

Completa el podio Nigeria, que también repite puesto pese a perder tráfico (-19 por ciento). Un descenso generalizado en todos los sectores, especialmente en el capítulo de

(pasa a la página 112)

PUERTO DE MARÍN

ESPECIALISTAS EN LOGÍSTICA DEL FRÍO

Parque de Cantodarea s/n
Apt. 136. 36900 Marín - Pontevedra

Tel.: +34 986 85 52 00
Fax: +34 986 84 01 93

www.apmarin.com
sac@apmarin.com

Puerto de Marín
Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

(viene de la página 111)

productos energéticos (-20,3 por ciento), que representan el 88 por ciento del total de los intercambios comerciales entre España y el país africano.

En cuarto y quinto lugar aparecen Reino Unido y Marruecos, con un flujo, en ambos casos, superior a los 10 millones de toneladas. Las importaciones y exportaciones con Reino Unido cayeron un 14 por ciento en 2023, mientras Marruecos sigue escalando posiciones, situándose en el 'Top 5' del ranking. Los intercambios comerciales con el país alauita subieron un 12 por ciento en el período analizado.

Así las cosas, los cinco primeros socios comerciales de España por vía marítima, Estados Unidos, Brasil, Nigeria, Reino Unido y Marruecos, copan más de la cuarta tercera parte del comercio exterior español por este modo de transporte. En concreto, el 30 por ciento, con un tráfico conjunto de casi 83 millones de toneladas.

Francia, primero de la UE

Dentro de la Unión Europea, tras el adiós del Reino Unido, que ha sido tradicionalmente el primer socio comercial de España, su puesto lo ocupa Francia, en noveno lugar. Los intercambios comerciales con el país vecino rozaron los 9 millones de toneladas en 2023, lo que supone un crecimiento plano del 0,1 por ciento, muy lejos aún de los niveles prepandemia (-13,7 por ciento).

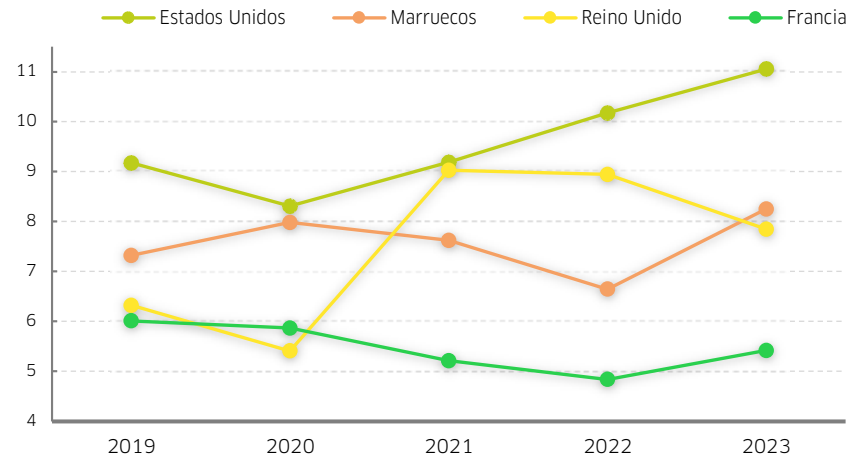
El segundo socio de la UE, cerrando el 'Top 10', es Italia, tras superar en la clasificación a Países Bajos. Los intercambios comerciales entre España y el país transalpino aumentaron un 11,1 por ciento el pasado año, hasta los 8,7 millones de toneladas.

Completa el podio europeo Países Bajos, en la duodécima posición, con un tráfico de 7,5 millones de toneladas, entre importaciones y exportaciones, lo que supone un retroceso

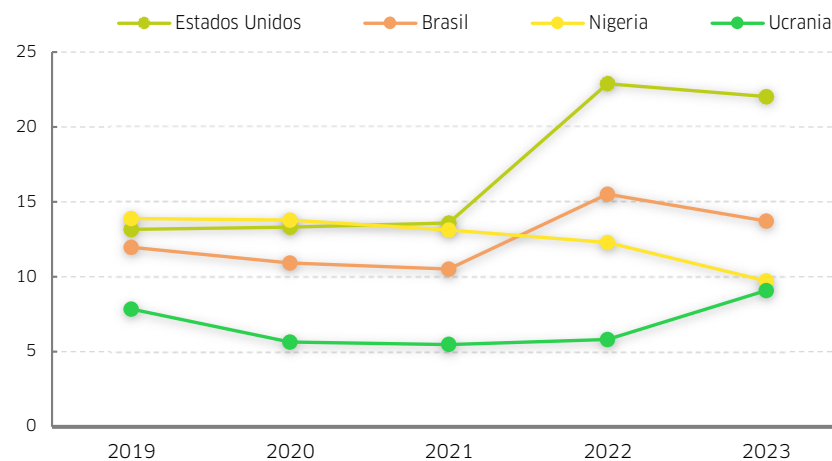
COMERCIO EXTERIOR CON SABOR AMERICANO

Marruecos adelanta a Reino Unido como principal destino de las exportaciones españolas por vía marítima, ocupando la segunda posición, solo por detrás de Estados Unidos, mientras en el capítulo de importaciones, Ucrania ocupa el lugar de Rusia, como cuarto socio comercial de España, seguido de Estados Unidos, Brasil y Nigeria. La estadística también refleja la posición de liderazgo de Estados Unidos, tanto en importaciones como exportaciones.

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



Millones de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Datacomex.

del 9,4 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

El siguiente europeo de la lista es Alemania, que, tras incrementar un 46,6 por ciento los intercambios comerciales con España por vía marítima, hasta alcan-

zar los cerca de 4 millones de toneladas, ha logrado situarse en el 'Top 20' del ranking.

Análisis por sectores

Por sectores, el pasado año destacaron, de nuevo, los productos energéticos, con un movimiento de 136,4 millones de toneladas entre entradas y salidas, lo que representa casi la mitad del total del comercio exterior español (49,1 por ciento). De ellos, casi 104 millones de toneladas corresponden a flujos de importación.

En segundo lugar, por volumen de tráfico, se encuentra el sector de semi-manufacturas con una cuo-

ta del 16,6 por ciento y un flujo de más de 46 millones de toneladas, seguido muy de cerca por el sector de la alimentación, bebida y tabaco, con más de 45 millones de toneladas y un peso del 16,3 por ciento.

En cuarto lugar se sitúa el sector de las materias primas, con casi 35 millones de toneladas, el 12,6 por ciento del comercio exterior español por vía marítima.

Estos cuatro sectores representan el 95 por ciento del comercio exterior español por vía marítima, con un flujo de cerca de 263 millones de toneladas durante el pasado ejercicio.

46,6%

EL INCREMENTO DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y ALEMANIA

49,1%

EL PESO DE LOS PRODUCTOS ENERGÉTICOS

LAS SANCIONES A RUSIA SIGUEN PASANDO FACTURA EN LA ESTADÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR

LA MEJOR INFORMACIÓN LOGÍSTICA SIEMPRE A TU ALCANCE

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRITORES

SÍGUENOS:

@TransporteXxi 
company/TransporteXXI 

INFÓRMATE:

(+34) 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com

RUMBO COMPARTIDO

Transformando los puertos del
presente para conquistar los
retos del futuro.



Puertos del Estado

