

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte

XXI

Abril 2025

PUERTOS DE ESPAÑA

EDICIÓN
2025

logistics made in Spain

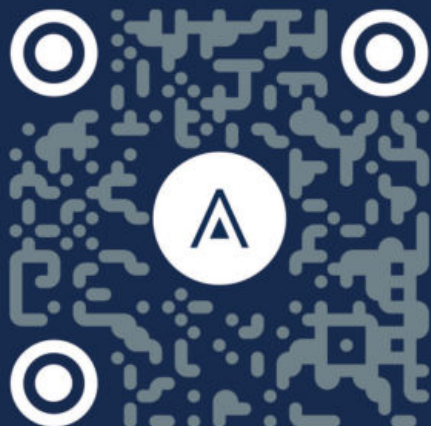


ACCESS WORLD



ACCESS WORLD OPERA EN

ÁFRICA | ASIA PACÍFICO | EUROPA Y ORIENTE MEDIO | NORTE AMÉRICA | SURAMÉRICA



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



TransporteXXI

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

GRÁFICAS EUJOA SA

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 SARA BLANCO - OCEAN CAPITAL PARTNERS 24
ARTÍCULO DE IRANTZU SEDANO - AIYON ABOGADOS 44

ESPAÑA PORTUARIA

CONECTIVIDAD 04
FACHADAS MARÍTIMAS 16
INVERSIONES 26

TRÁFICO EN LOS PUERTOS DE LA UE EN 2024

EVOLUCIÓN GENERAL 06
CONTENEDORES 10

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024

EVOLUCIÓN GENERAL 14
EVOLUCIÓN HISTÓRICA 16
GRANELES LÍQUIDOS 28
GRANELES SÓLIDOS 30
MERCANCÍA GENERAL 32
CONTENEDORES 34
MERCANCÍA PERECEDERA 46
AVITUALLAMIENTO 54
BUNKERING 56
VEHÍCULOS 66
SHORT SEA SHIPPING 70
CARGA RODADA 72
CRUCEROS 76

EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR

ALIANZAS NAVIERAS 42

RETOS DE FUTURO

SMART PORTS 48
ELECTRIFICACIÓN DE MUELLES 50
ROBOTIZACIÓN 52
GAS NATURAL LICUADO 58
NUEVOS VECTORES 60
HIDRÓGENO 62
NUEVOS COMBUSTIBLES 64

PROJECT CARGO

MERCADO ESPAÑOL 80
PANORAMA MUNDIAL 82

INTERMODAL

TRÁFICO FERROPORTUARIO 86
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

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL 106
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR REGIONES 108
TRANSPORTE MARÍTIMO IMPORT-EXPORT 110

Patrocinadores



OPINIÓN | RETOS ESTRATÉGICOS DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL

EN LA BUENA DIRECCIÓN

ÁLVARO
RODRÍGUEZ DAPENA
Presidente
Puertos del Estado



El sistema portuario de titularidad estatal, constituido como una de las principales palancas de la economía nacional, cierra 2024 con logros significativos en ciertos ámbitos y desafíos persistentes en otros. A nivel general, los puertos españoles han demostrado una vez más su resiliencia frente a un entorno global marcado por tensiones geopolíticas, incertidumbre económica y ajustes en las cadenas de suministro internacionales. Con un crecimiento del 2,7 por ciento en el tráfico de mercancías, alcanzando los 557,7 millones de toneladas y con una cifra récord en mercancía general, la actividad portuaria en España se ha visto beneficiada por los cambios coyunturales de rutas marítimas a escala mundial, efecto de la inestabilidad en el mar Rojo. Sin embargo, este avance se ha visto matizado por retos estratégicos que marcarán el rumbo del sector en 2025.

Uno de los principales hitos del pasado año fue la puesta en vigor de buena parte de las directivas y reglamentos del paquete 'Fit for 55'. Esta nueva gran ola regulatoria está impulsando una transformación estructural en los puertos, sobre la base del fomento de inversiones en energías limpias y digitalización dirigidas a cumplir con unos objetivos muy ambiciosos de descarbonización.

La electrificación de los muelles, así como el desarrollo de infraestructuras de hidrógeno verde en plantas energético-industriales adyacentes a los puertos, son ejemplos de esta transición hacia un modelo más sostenible. Pero Puertos

del Estado y los puertos españoles llevan tiempo insistiendo en que esta regulación europea puede tener efectos indeseados, sobre todo la referida a la extensión del ETS al modo marítimo, al provocar fugas de tráfico a otros países no europeos, en contra del propio objetivo de descarbonización que se persigue.

En este año, el sistema portuario de interés general tiene el reto de seguir avanzando en su compromiso con la sostenibilidad económica, medioambiental y social, en un contexto internacional que los indicios apuntan igual de volátil. Para ello, es esencial impulsar la descarbonización del sector logístico-portuario, clave en la transición energética de todo el país, al tiempo que se deben promover inversiones en tecnología e innovación para mejorar la eficiencia operativa y fortalecer la conectividad intermodal.

Entre todos, estamos avanzando hacia el objetivo de reducir la huella

de carbono en los puertos el 50 por ciento con el horizonte 2030.

Y para ello, en 2025, será crucial seguir impulsando la electrificación portuaria, garantizando una red de suministro energético limpia y accesible en las terminales, que permita a los barcos apagar los motores en muelle reduciendo ruido y emisiones. Pero también seguir fomentando la investigación y la innovación, mediante alianzas público-privadas que aceleren el desarrollo de tecnologías verdes.

Y es que, en este campo, como en muchos otros, solo el binomio público-privado puede

llevarnos a alcanzar los objetivos que el planeta demanda.

Pero sin duda, uno de los aspectos más transformadores de 2024 ha sido el renovado esfuerzo por humanizar los puertos, integrándolos mejor en su entorno, creando espacios para la ciudadanía y velando por el bienestar de la gente de mar. En definitiva, poniendo a las personas en el centro de la gestión portuaria. Para ello, se ha impulsado la rehabilitación de frentes marítimos, en los que el puerto pasa a ser el corazón de la ciudad, mediante el desarrollo de infraestructuras y servicios de interés común, orientados a la promoción de valores culturales, deportivos, tecnológicos o recreativos, siempre desde el diálogo constante con las comunidades locales. Este vínculo puerto-ciudad es y seguirá siendo en este año uno de los pilares de Puertos del Estado y el sistema portuario de titularidad estatal, priorizando proyectos que fomenten un modelo más inclusivo.

Sin olvidar nuestro deber de velar por el bienestar de las personas, que depende en gran medida de que más del 90 por ciento del comercio mundial se transporte por mar, con lo que supone de contribución a una sociedad mejor.

El sistema portuario español encara 2025 con una agenda ambiciosa. La consolidación del crecimiento de los tráficos reforzando la competitividad de nuestros enclaves portuarios, la aceleración de la transición sostenible y la plena integración de los puertos como espacios para las personas son tareas ineludibles.

Estos desafíos requieren una gestión innovadora y coordinada, que combine recursos públicos y privados, y que mantenga al sistema portuario como un pilar clave para el desarrollo económico, social y ambiental del país. El éxito dependerá de la capacidad de los puertos para adaptarse, innovar y liderar en un contexto global cada vez más complejo y competitivo.

ES ESENCIAL IMPULSAR LA DESCARBONIZACIÓN DEL SECTOR, CLAVE EN LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE TODO EL PAÍS, AL TIEMPO QUE SE DEBEN PROMOVER INVERSIONES EN TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN Y FORTALECER LA INTERMODALIDAD

ESPAÑA PORTUARIA | CONECTIVIDAD

NUEVAS RUTAS PARA UNA RED GLOBALIZADA

EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL SE CONVIERTE EN EL GRAN REFERENTE MARÍTIMO DE LA UNIÓN EUROPEA, EL SEXTO DEL MUNDO EN ACCESO A LAS RUTAS NAVIERAS

El sistema portuario español se ha convertido en el gran referente en conectividad marítima de la Unión Europea. Los enclaves vuelven, un año más, a mantenerse como líderes europeos con mejor accesibilidad a las redes del transporte marítimo internacional.

El último 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular' (LSCI), que elabora la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad), coloca a España en el sexto lugar del mundo, una posición que resalta el gran protagonismo de los muelles españoles para hacer realidad la conectividad naviera con una centralidad estratégica en el corazón de las rutas mundiales.

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 ha mantenido al cierre del ejercicio 2024 en idéntica posición que el pasado año, aunque con una mejora evidente de la conectividad. El sistema portuario español logró mejorar en un 3 por ciento su índice de conectividad marítima, muy por encima de lo que lo hicieron los puertos de Reino Unido, el único sistema europeo que aparece en esta clasificación elaborada por Unctad.

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

3%

EL INCREMENTO DE LA CONECTIVIDAD MARÍTIMA EN ESPAÑA EN EL AÑO 2024

destacado, con un aumento del 7 por ciento, según el barómetro de la Unctad.

El crecimiento del número de rutas marítimas que atienden los grandes puertos españoles, fruto de la decisión de las navieras internacionales, viene siendo relevante, posicionando a los enclaves de Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona entre los treinta y cinco primeros puertos del mundo en conectividad, una situación que se ha reforzado en los últimos meses ante los desvíos de las navieras por la crisis del mar Rojo, si bien el índice de la Unctad refleja un mayor aumento de la conectividad en Algeciras y un ligero descenso en Valencia y Barcelona. Tener una buena conectividad marítima es 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.

Cambios

Transitarios y navieros no esperan grandes cambios en las rutas mundiales a lo largo de 2025, si bien "hay cambios de puertos" por la nueva configuración de las alianzas entre armadores de línea regular, aunque "estos cambios no van a afectar mucho a los puertos españoles que vienen garantizando una excelente conectividad para el comercio exterior", indican estos medios. "El objetivo es seguir fidelizando carga a las líneas para que aseguren escalas", concluyen estas fuentes.

ESPAÑA MEJORA SU CONECTIVIDAD MARÍTIMA

El índice de conectividad de transporte marítimo regular (LSCI) reafirma la posición del sistema portuario español al frente del conjunto de los enclaves de la Unión Europea.

TOP PAÍSES

PAÍS	2024	% 24/23	%24/06	2023	2022	2006
1 China	1.258	+6%	+68%	1.191	1.176	749
2 Corea del Sur	641	0%	+46%	639	597	438
3 Singapur	583	-3%	+7%	600	582	543
4 Estados Unidos	515	+2%	+1%	504	523	511
5 Malasia	499	-1%	+23%	504	484	405
6 España	426	+3%	+7%	413	394	398
7 Vietnam	416	0%	+191%	415	398	143
8 Japón	413	-1%	-22%	415	404	527
9 Reino Unido	380	+1%	-25%	375	386	507
10 Hong Kong	376	-3%	-32%	388	401	556

TOP PUERTOS

PUERTO	PAÍS	2024	% 24/23	%24/06	2023	2006
1 Shanghai	China	2.360	+9%	+81%	2.173	1.303
2 Ningbo	China	2.050	+10%	+160%	1.858	789
3 Singapur	Singapur	1.721	-3%	+8%	1.769	1.591
4 Busán	Corea del Sur	1.715	-1%	+41%	1.741	1.217
5 Qingdao	China	1.358	+9%	+119%	1.252	620
6 Shekou	China	1.156	+7%	+228%	1.083	353
7 Hong Kong	China	1.084	-3%	-33%	1.116	1.629
8 Port Klang	Malasia	1.077	-2%	+26%	1.094	855
9 Nansha	China	978	+4%	+659%	938	129
10 Róterdam	Países Bajos	939	-7%	-18%	1.007	1.143
11 Xiamen	China	926	+2%	+83%	912	507
12 Amberes	Bélgica	925	0%	-13%	925	1.057
13 Kaohsiung	Taiwán	884	+1%	+10%	876	805
14 Yantian	China	838	+7%	+44%	780	580
15 Jebel Ali	E.A.U.	781	+3%	+53%	757	510
16 Xingang	China	744	+4%	+68%	712	443
17 Yokohama	Japón	711	-1%	-15%	715	835
18 Laem Chabang	Tailandia	701	+2%	+55%	690	452
19 Colombo	Sri Lanka	697	+10%	+51%	635	462
20 Hamburgo	Alemania	664	-1%	-36%	667	1.032
21 Mundra	India	630	+10%	+273%	571	169
22 Nhava Sheva	India	603	+7%	+73%	564	348
23 Valencia	España	591	-1%	+27%	598	465
24 Ho Chi Minh	Vietnam	582	+2%	+80%	568	324
25 Tokio	Japón	575	-2%	-11%	584	645
26 Da Nang	Vietnam	568	-1%	+219%	576	178
27 Dalian	China	568	+5%	+43%	541	397
28 Tanjung Pelepas	Malasia	563	+2%	+51%	554	371
29 Kobe	Japón	562	-1%	-26%	567	754
30 Algeciras	España	552	+5%	+76%	526	314
31 Tánger Med	Marruecos	544	-3%	-	561	0
32 Gwangyang	Corea del Sur	526	-3%	+48%	541	355
33 Nagoya	Japón	525	0%	-24%	523	687
34 Barcelona	España	493	-1%	0%	496	491
35 Manila	Filipinas	465	-2%	+43%	475	326

Índice que puntúa la accesibilidad mediante líneas de transporte marítimo regular.
Índice (Promedio Q1 2023 = 100)
Fuente: UNCTAD.



Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

Sostenible

Conectado

Eficiente

Transparente

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2024 | EVOLUCIÓN GENERAL

PUERTOS RESILIENTES

EL TRÁFICO SE MANTUVO ESTABLE EN 2024, PESE A LAS TENSIONES GEOPOLÍTICAS

BUEN AÑO PARA ESPAÑA

Cuatro puertos españoles, entre los ocho que más aumentaron sus tráfico en 2024, con Las Palmas a la cabeza. El mismo número que entre los que más crecieron desde la pandemia.

LOS QUE MÁS CRECEN 2024 / 2023

RK	PUERTO	2024	%24/23	2023
1	Las Palmas	31,7	+14%	27,9
2	Sines	47,8	+11%	43,0
3	Barcelona	69,7	+9%	64,0
4	Klaipeda	35,5	+9%	32,7
5	Trieste	59,5	+7%	55,6
6	Bremen/Bremerhaven	61,9	+6%	58,5
7	Valencia	81,1	+5%	77,2
8	Bilbao	34,6	+5%	32,9
9	Dunkerque	46,0	+5%	44,0

LOS QUE MÁS CRECEN 2024 / 2019

RK	PUERTO	2024	%24/19	2019
1	Gdansk	77,4	+48%	52,2
2	Las Palmas	31,7	+19%	26,7
3	Rostock	30,1	+17%	25,7
4	Constanza	77,5	+16%	66,6
5	Sines	47,8	+14%	41,8
6	Cartagena	35,9	+5%	34,3
7	Barcelona	69,7	+3%	67,9
8	Szczecin	32,3	+0%	32,3
9	Valencia	81,1	+0%	81,1

Millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

La entrada en vigor del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE para el transporte marítimo, conocido como ETS, y las tensiones geopolíticas, con varios conflictos bélicos abiertos en Ucrania y Oriente Próximo, volvieron a agitar las aguas del comercio internacional. Sin embargo, a pesar de este escenario desafiante, el tráfico de los puertos de la Unión Europea se mantuvo estable en 2024.

El informe elaborado por Transporte XXI con los datos de los 30 primeros puertos, algunos sin datos al cierre de esta edición, no deja lugar a dudas. El tráfico total en estos muelles, que canalizan el 20 por ciento del tráfico global, repitió durante el pasado ejercicio prácticamente los mismos registros que un año antes (+0,3 por ciento).

La clasificación muestra, además, el distinto comportamiento entre los gigantes del norte de Europa y los puertos del sur, con Algeciras a la cabeza, consolidando la cuarta plaza con más de 100 millones de toneladas. De los tres primeros del ranking, solo Amberes-Zeebrugge cerró en positivo, con un crecimiento del tráfico del 2

por ciento. Por su parte, en el sur, los puertos de Valencia y Barcelona, en el 'Top 10', aumentaron sus tráfico un 5 y un 9 por ciento, respectivamente. Además, en el atlántico, Las Palmas y el puerto portugués de Sines, ambos con una progresión de doble dígito, fueron los que más crecieron en Europa. En concreto, un 14 y un 11 por ciento, respectivamente. La Autoridad Portuaria de Las Palmas, que preside Beatriz Calzada, se benefició de la crisis del mar Rojo. El desvío por parte de las navieras de los buques desde el canal de Suez al cabo de Buena Esperanza, en una ruta más larga, pero segura, colocó a Canarias en su ruta y el lugar de parada para recargar combustible y aprovisionarse en la ruta marítima entre Asia y Europa. La entidad portuaria alcanzó los cerca de 32 millones de toneladas en tráfico total, "cifras récord nunca antes registradas, rompiendo su propia barrera y superando toda la serie histórica que conocíamos hasta este momento", confesó Calzada.

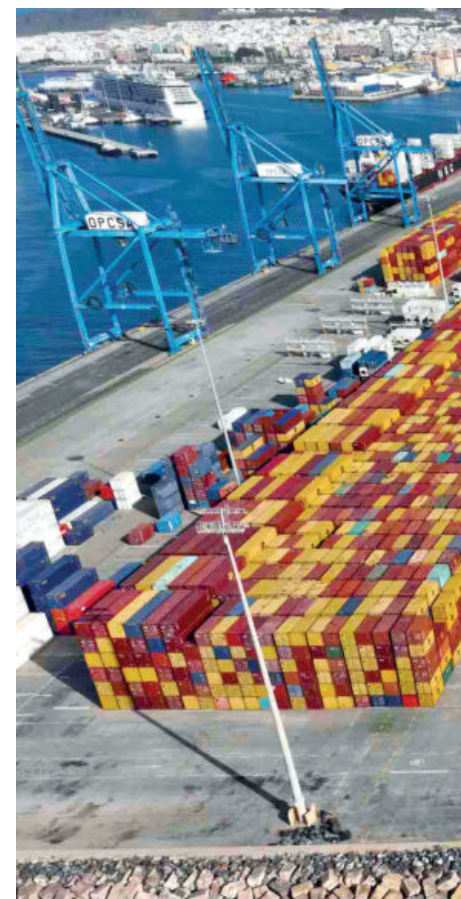
En lo más alto del ranking, los cuatro primeros puertos de la UE por tráfico total se mantuvieron sin cambios en 2024.

gar de parada para recargar combustible y aprovisionarse en la ruta marítima entre Asia y Europa. La entidad portuaria alcanzó los cerca de 32 millones de toneladas en tráfico total, "cifras récord nunca antes registradas, rompiendo su propia barrera y superando toda la serie histórica que conocíamos hasta este momento", confesó Calzada.

En lo más alto del ranking, los cuatro primeros puertos de la UE por tráfico total se mantuvieron sin cambios en 2024.

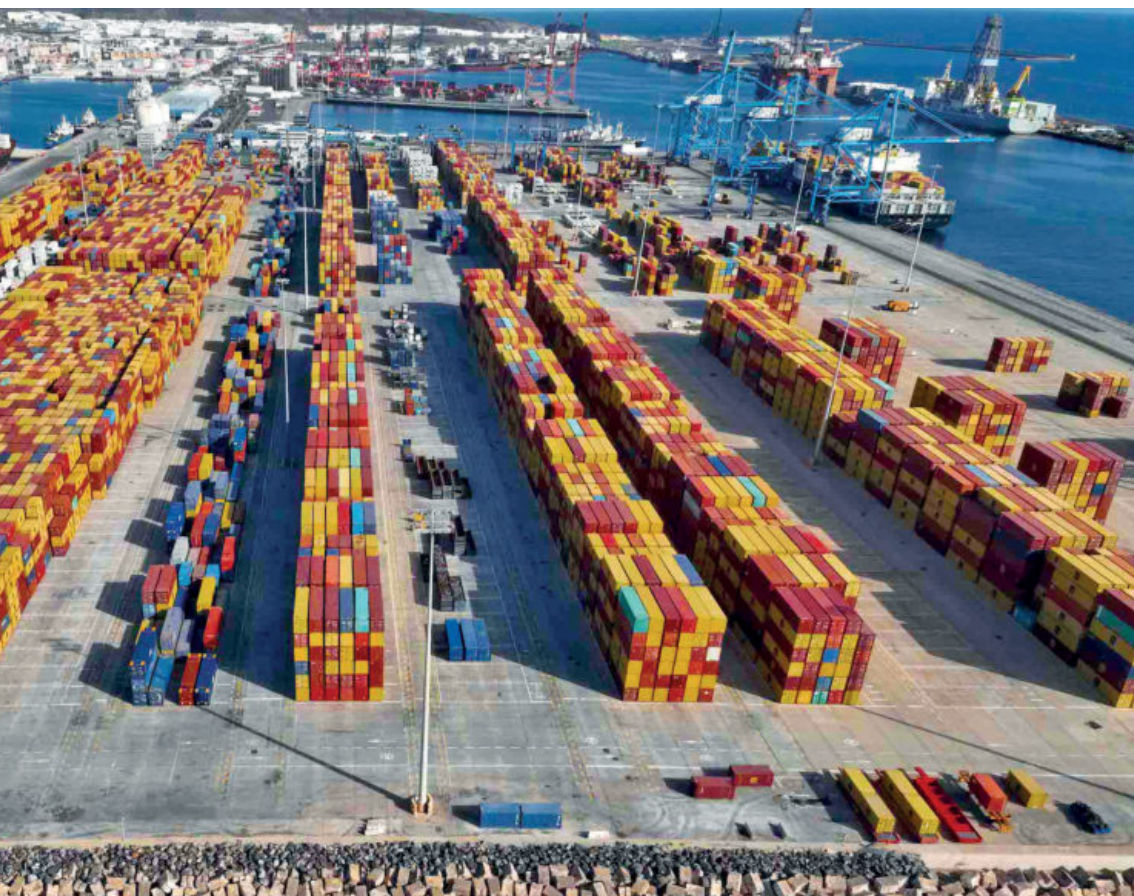
435,8

MILLONES DE T.
MOVIÓ RÓTERDAM,
PRIMER PUERTO
EUROPEO



Al frente de la clasificación continúa el puerto de Róterdam, que sigue a gran distancia de sus más inmediatos perseguidores. El tráfico en el enclave neerlandés disminuyó un 0,7 por ciento el pasado año, hasta alcanzar los 435,8 millones de toneladas. La disminución se debió principalmente a un menor tráfico de carbón y petróleo crudo. El crecimiento se registró en el segmento de contenedores.

El director ejecutivo de la Autoridad Portuaria de Róterdam, Boudewijn Siemons, des-



Las Palmas, el puerto de la UE que más aumentó sus tráficos en 2024 (+14%).

tacó que “el año pasado nos encontramos como un puerto estable en aguas internacionales turbulentas. Las tensiones geopolíticas y los conflictos regionales afectaron a la economía mundial, lo que generó incertidumbre en el mercado”.

El volumen de transporte de carga seca aumentó un 0,8 por ciento en comparación con el mismo período del año anterior, impulsado principalmente por el mayor volumen de transporte de mineral de hierro y chatarra. Este segmento creció un 5,7 por ciento hasta los 29,7 millones de toneladas, debido al ligero aumento de la producción de acero en Alemania, la reposición de existencias en el primer semestre y el aumento de la reexportación de mineral de hierro. Los graneles líquidos, por su parte, disminuyeron un 2,7 por ciento hasta los 200 millones de toneladas.

En segundo lugar del ranking aparece la alianza portuaria Amberes-Zeebrugge, que aumentó sus flujos en 2024 al ya mencionado 2 por ciento,

(pasa a la página 08)

AVANZAMOS SIN DEJAR HUELLA

Zona Franca de Cádiz ha puesto en marcha un plan de descarbonización para conseguir un futuro sostenible libre de emisiones.

#COMPROMISO
#DESCARBONIZACIÓN
#CARBONOAZUL



ZONA FRANCA
CÁDIZ

comercial@zonafrancacadiz.com
www.zonafrancacadiz.com

(viene de la página 07)

hasta alcanzar los 278 millones de toneladas. Los contenedores fueron el motor de este crecimiento, con un aumento del 8,9 por ciento en toneladas y del 8,1 por ciento en TEU.

Otros segmentos sufrieron el impacto de las difíciles condiciones del mercado. El sector químico está atravesando sus peores años desde 2009, mientras que sectores como la construcción y la automoción se vieron presionados por los altos precios de la energía y las materias primas y la baja demanda. La inestabilidad en el mar Rojo y las tensiones geopolíticas provocaron tiempos de envío más largos e incertidumbre

en el transporte marítimo internacional, advirtieron desde la entidad portuaria. El transporte de carga general convencional se mantuvo estable (+0,1 por ciento), con un crecimiento en el transporte de hierro y acero (+3,7 por ciento) mientras que otros grupos de productos disminuyeron. El transporte ro-ro cayó un 3,4 por ciento en 2024, impulsado por una disminución en el transporte de automóviles (-10,3 por ciento). El transporte de carga seca aumentó ligeramente en un 0,4 por ciento. El carbón cayó bruscamente (-35,4 por ciento), pero los fertilizantes lo compensaron con un crecimiento del 22,9 por ciento. Los graneles líquidos experimentaron una disminución del 5,8 por ciento, principalmente debido a la menor demanda de diésel (-22,3 por ciento) y GNL (-21,9 por ciento). Los productos químicos, por otro lado, crecieron con fuerza (+14,8 por ciento), ayudados por un aumento en los biocombustibles (+60,1 por ciento), y a pesar de la continua presión sobre el sector químico europeo.

Completa el podio el puerto alemán de Hamburgo, con cerca de 112 millones de toneladas, un 2 por ciento menos que

un año antes. Un descenso mitigado por la buena evolución de la carga general. Las terminales mejoraron su volumen de tráfico anual en un 0,9 por ciento hasta los 78,7 millones de toneladas. En cambio, el tráfico de graneles disminuyó un 8,6 por ciento hasta los 33,1 millones de toneladas en comparación con el año anterior. “El resultado anual pone de relieve la capacidad de resistencia del puerto de Hamburgo en un entorno de mercado difícil”, señaló Axel Mattern, miembro del Comité Ejecutivo del Puerto de Hamburgo. En particular, puso el foco en el elevado porcentaje de tráfico de contenedores cargados, lo que “indica

que los transportistas consideran al puerto un socio fiable y un eslabón fuerte en la cadena logística global”, destacó.

El primer español de la lista es Algeciras, que se consolida como cuarto puerto de la Unión Europea por tráfico total. En 2024, el puerto logró volver a superar la barrera de los 100 millones de toneladas por noveno año consecutivo en el competitivo escenario del estrecho de Gibraltar. La Autoridad Portuaria movió 103,7 millones de toneladas en 2024, lo que supuso un ligero descenso del

1 por ciento. Estas cifras permiten al enclave reivindicar su posición estratégica en un contexto de incidencia geopolítica y geoeconómica “que nos obliga a gestionar la incertidumbre y a ser resilientes”, subrayó el presidente de la entidad, Gerardo Landaluce. El último ejercicio, añadió, deja unas cuentas saneadas y un endeudamiento cero, con un Ebitda de 48 millones y un resultado del ejercicio de 28 millones. “Estos resultados han permitido aumentar de 16 a 18 millones las bonificaciones aplicadas a los clientes”. A corto plazo el Plan de Empresa de la institución prevé invertir 505 millones en el periodo 2024-2028.



OCHO PUERTOS ESPAÑOLES EN EL 'TOP 30' DE LA UE

La crisis del mar Rojo provocó un aumento de tráficos en algunos puertos españoles. Hasta ocho enclaves aparecen entre los 30 primeros de la UE. Las Palmas irrumpe en la lista y Barcelona entra en el 'Top 10'.

RK	PUERTO	PAÍS	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021
1	Róterdam	Países Bajos	435,8	-1%	-7%	438,8	467,4	468,7
2	Amberes + Zeebrugge	Bélgica	277,7	+2%	-2%	271,3	287,1	288,9
3	Hamburgo	Alemania	111,8	-2%	-18%	114,3	119,9	128,7
4	Algeciras	España	103,7	-1%	-5%	104,8	107,3	105,1
5	Haropa Port	Francia	83,2	+2%	-8%	81,3	85,1	83,6
6	Valencia	España	81,1	+5%	+0%	77,2	79,4	85,3
7	Constanza	Rumania	77,5	-16%	+16%	92,5	75,6	67,5
8	Gdansk	Polonia	77,4	-4%	+48%	81,0	68,2	53,2
9	Marsella	Francia	70,5	-2%	-11%	72,0	77,0	75,0
10	Barcelona	España	69,7	+9%	+3%	64,0	70,9	66,4
11	North Sea Port	Bélgica	66,3	+1%	-7%	65,9	73,6	68,9
12	Ámsterdam	Países Bajos	-	-	-	63,0	78,6	74,3
13	Bremen/Bremerhaven	Alemania	61,9	+6%	-11%	58,5	64,0	68,8
14	Trieste	Italia	59,5	+7%	-4%	55,6	57,6	55,4
15	Duisburg	Alemania	-	-	-	50,8	54,9	58,2
16	Génova	Italia	48,2	+1%	-9%	47,8	49,9	48,8
17	Sines	Portugal	47,8	+11%	+14%	43,0	44,8	46,6
18	Dunkerque	Francia	46,0	+5%	-13%	44,0	49,0	48,6
19	Gioia Tauro (*)	Italia	-	-	-	41,4	42,2	38,6
20	Cartagena	España	35,9	-5%	+5%	37,8	36,6	31,2
21	Klaipeda	Lituania	35,5	+9%	-23%	32,7	36,1	45,6
22	Dublín	Irlanda	35,2	-1%	-8%	35,6	36,7	34,9
23	Bilbao	España	34,6	+5%	-3%	32,9	32,9	31,3
24	Gotemburgo (*)	Suecia	33,4	-8%	-14%	36,3	41,2	36,8
25	Szczecin	Polonia	32,3	-9%	+0%	35,3	36,8	33,2
26	Tarragona	España	31,9	-3%	-3%	32,7	29,7	31,3
27	Las Palmas	España	31,7	+14%	+19%	27,9	28,3	28,2
28	Huelva	España	31,1	+3%	-8%	30,1	32,1	30,7
29	Cagliari (*)	Italia	30,1	+4%	-13%	29,0	30,8	31,2
30	Rostock	Francia	30,1	-3%	+17%	30,9	29,0	28,7
TOTAL 30			2.235,2	+0%	-5%	2.228,3	2.322,6	2.293,6

Millones de toneladas. Nota (*): Estimaciones. Fuente: Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

BARCELONA ENTRA EN EL 'TOP 10'

España, a pesar de la difícil coyuntura, ha logrado colocar a un total de ocho puertos en el 'Top 30' de la UE, uno más que un año antes. Y tres de ellos, en el 'selecto club' de los diez primeros. Además de Algeciras, que consolidó su cuarta posición, y Valencia, que escaló varias posiciones, situándose a las puertas del 'Top 5', Barcelona se ha hecho hueco en el 'Top 10'. La entidad portuaria, que preside José Alberto Carbonell, cerró el pasado año con un movimiento de 69,7 millones de toneladas, un 9 por ciento más que un año antes. Tuvieron resultados positivos todas las tipologías de tráfico: contenedores, graneles líquidos y sólidos, pasajeros, y las unidades de transporte intermo-

dal (UTI). Solo el tráfico de vehículos registró un descenso respecto al ejercicio 2023.

En la clasificación de los 30 primeros puertos europeos también aparecen Cartagena, Bilbao, Tarragona, Las Palmas y Huelva. La principal novedad con respecto al año anterior es la entrada de Las Palmas, séptimo del sistema portuario español. La entidad cerró 2024 con un tráfico de 31,7 millones de toneladas, un 14 por ciento más, convirtiéndose en el que más progresó el pasado año del 'Top 30'. El avance con respecto a los niveles previos a la crisis sanitaria global se sitúa en el 19 por ciento, solo superado por el polaco de Gdansk, que creció un 48 por ciento frente a 2019.



ALGECIRAS
+ 200 COMPANIES
READY TO MEET YOUR BUSINESS DEMAND



EFFICIENCY

EXPERTISE

RELIABILITY



Algeciras
Port Green
Strategy

Committed to Green

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2024 | CONTENEDORES

CONTENEDOR, MOTOR DE CRECIMIENTO

EL TRÁFICO DE LOS 30 PRIMEROS PUERTOS DE LA UE REGISTRÓ UN AVANCE DEL 5% EN 2024, A PESAR DE LAS TENSIONES GEOPOLÍTICAS Y LA INCERTIDUMBRE EN EL MERCADO

CLARO DOMINIO DE RÓTERDAM Y AMBERES-ZEEBRUGGE

Los dos primeros puertos de Europa mantienen su liderazgo en el negocio del contenedor. Los dos puertos concentran el 30% del tráfico del 'Top 30', con más de 27,3 millones de TEU el pasado año.

RK	PUERTO	PAÍS	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021
1	Róterdam	Países Bajos	13.820	+3%	-7%	13.447	14.455	15.300
2	Amberes + Zeebrugge	Bélgica	13.500	+8%	-0%	12.528	13.500	14.226
3	Hamburgo	Alemania	7.800	+1%	-16%	7.755	8.300	8.720
4	Valencia	España	5.476	+14%	+1%	4.797	5.052	5.604
5	Algeciras	España	4.706	-1%	-8%	4.734	4.767	4.799
6	Bremen/Bremerhaven	Alemania	4.445	+6%	-8%	4.200	4.600	5.019
7	El Pireo	Grecia	4.220	-8%	-25%	4.580	4.352	4.696
8	Gioigia Tauro	Italia	3.940	+11%	+56%	3.549	3.380	3.147
9	Barcelona	España	3.886	+18%	+17%	3.280	3.525	3.531
10	Duisburg	Alemania	s.d.	-	-	3.600	4.000	4.300
11	Haropa Port	Francia	3.100	+18%	+9%	2.630	3.100	3.100
12	Marsaxlokk	Malta	2.900	+4%	+7%	2.800	2.900	2.990
13	Génova	Italia	2.461	+3%	-6%	2.394	2.533	2.558
14	Gdansk	Polonia	2.249	+10%	+8%	2.050	2.072	2.118
15	Sines	Portugal	1.910	+15%	+34%	1.665	1.663	1.824
16	Marsella	Francia	1.450	+9%	-0%	1.331	1.530	1.500
17	Las Palmas	España	1.320	+10%	+31%	1.205	1.164	1.177
18	La Spezia	Italia	1.238	+9%	-12%	1.139	1.262	1.376
19	Koper	Eslovenia	1.133	+6%	+18%	1.066	1.018	998
20	Klaipeda	Lituania	1.069	+2%	+52%	1.050	1.052	667
21	Constanza	Rumania	990	+12%	+49%	885	772	632
22	Gdynia	Polonia	947	+8%	+6%	874	914	986
23	Gotemburgo	Suecia	909	-1%	+18%	914	885	828
24	Trieste	Italia	842	-1%	+7%	852	888	757
25	Dublín	Irlanda	885	+11%	+14%	796	823	843
26	Leixoes (*)	Portugal	715	+2%	+4%	702	713	718
27	Aarhus	Dinamarca	s.d.	-	-	674	757	718
28	Livorno	Italia	664	-1%	-16%	669	752	791
29	Dunkerque	Francia	653	-3%	+44%	670	745	652
30	Hamina Kotka	Finlandia	571	-7%	-15%	617	629	594
TOTAL 30			92.072	+5%	-1%	87.453	92.104	95.168

Miles de TEU. Fuente: Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Los contenedores brillaron con luz propia en el difícil 2024, marcado por las tensiones geopolíticas, que siguieron generando incertidumbre en el mercado. La progresión de este tráfico fue el motor de crecimiento de los puertos europeos, que volvieron a navegar en aguas turbulentas.

Los treinta primeros puertos de la UE, una lista en la que figuran, de nuevo, hasta cuatro enclaves españoles, Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas, cerraron el pasado ejercicio con un aumento de los volúmenes manejados del 5 por ciento.

Es la proyección realizada por Transporte XXI a partir de las estadísticas facilitadas por las entidades portuarias y terminalistas, con las únicas ausencias de Duisburg (Alemania) y Aarhus (Dinamarca), sin datos oficiales al cierre de esta edición.

La crisis del mar Rojo ha tenido un fuerte impacto en la evolución de los tráfico. El desvío obligado de las rutas marítimas tradicionales procedentes de Asia, utilizando el cabo de Buena Esperanza en lugar del canal de Suez, provocó un aumento coyuntural de los movimientos en algunos puertos del Mediterráneo. Es el caso de Barcelona, Valencia y Gioigia Tauro, con un crecimiento de dos dígitos.

En la parte más alta de la clasificación, el ranking no presenta novedades. Los puertos de Róterdam y Amberes-Zeebrugge lideran el negocio del contenedor con bastante diferencia sobre el resto de perseguidores.

Al frente de la clasificación europea está Róterdam, que también aparece en el 'Top 10' mundial. El puerto neerlandés movió 13,2 millones de TEU en 2024, con un crecimiento

del 3 por ciento con respecto al ejercicio anterior. La entidad portuaria atribuye el avance de este tráfico al aumento del consumo europeo. La carga general en contenedor también creció un 2,5 por ciento, hasta alcanzar los 133,4 millones



Barcelona, el que más aumentó el tráfico de contenedores.

de toneladas, una cifra que representa la tercera parte del total del tráfico de mercancías del puerto.

A continuación, acortando las diferencias, se sitúa el puerto de Amberes-Zeebrugge, con 13,5 millones de TEU, un 8 por ciento más. Los contenedores refrigerados aumentaron un 9,2 por ciento, lo que supone el 8,6 por ciento del tráfico total de contenedores, que fueron el motor del crecimiento del puerto, que logró alcanzar un movimiento de 278 millones de toneladas en 2024 (+2,3 por ciento).

Hamburgo completa el podio. El puerto alemán registró un tráfico de 7,8 millones de TEU en 2024, con un tímido avance del 1 por ciento. Los contenedores cargados, especialmente importantes para la cadena de valor, representaron aproximadamente el 87 por ciento de este volumen. El tráfico en este segmento aumentó un 1,2 por ciento hasta los 6,8 millones de TEU. La tendencia positiva en los flujos con Estados

Unidos continuó en 2024, mientras que el tráfico con China se recuperó.

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

Además, dentro de la lista de los diez primeros, so-

bresale el avance del puerto de Barcelona, el que más creció, un 18 por ciento, y Gioia Tauro, en la parte central del Mediterráneo. El puerto italiano mantiene la senda de crecimiento desde la llegada en 2019 de la naviera MSC a la terminal Medcenter. En 2024, el enclave rozó los 4 millones de TEU, un 11 por ciento más que un año antes.

En el 'Top 30' también destaca la evolución de Haropa Port, que, junto a Barcelona, fue el que mayor creció en 2024, un 18 por ciento. La entidad, que agrupa a los puertos de Le Havre, Rouen y París, manejó un total de 3,1 millones de TEU, situándose a las puertas de los diez primeros, tras superar el máximo histórico de 3 millones de TEU. El transbordo experimentó un crecimiento histórico del 56 por ciento con respecto al año anterior, registrando

EL TRÁFICO DE LOS 30 PRIMEROS PUERTOS DE LA UE CRECIÓ UN 5% EN 2024

así su nivel más alto en cinco años.

Dentro de la lista de los treinta primeros puertos de la UE también destaca Sines. El enclave portugués movió 1,9 millones de TEU en 2024, con un crecimiento del 15 por ciento, un porcentaje que se eleva hasta el 34 por ciento con respecto a los niveles pre-pandemia. La terminal de contenedores, con más de veinte servicios regulares, semanales y quincenales, con los principales mercados internacionales, continúa su plan de expansión, que, para 2028, do-

tará al puerto de una capacidad instalada de 4,1 millones de TEU. A esto se suman las mejoras realizadas por el Gobierno portugués en la infraestructura ferroviaria, fortaleciendo la conexión con el mercado español y potenciando la penetración de Sines en el *hinterland* ibérico.

UN 'MAR' DE OPORTUNIDADES

La crisis del mar Rojo disparó el tráfico de contenedores en los puertos de Barcelona y Valencia, entre los cinco de la UE que más aumentaron sus volúmenes en 2024.

LOS QUE MÁS CRECEN 2024 / 2023

RK	PUERTO	2024	%24/23	2023
1	Barcelona	3.886	+18%	3.280
2	Haropa Port	3.100	+18%	2.630
3	Sines	1.910	+15%	1.665
4	Valencia	5.476	+14%	4.797
5	Constanza	990	+12%	885

LOS QUE MÁS CRECEN 2024 / 2019

RK	PUERTO	2024	%24/19	2019
1	Gioia Tauro	3.940	+56%	2.523
2	Klaipeda	1.069	+52%	703
3	Constanza	990	+49%	666
4	Dunkerque	653	+44%	454
5	Sines	1.910	+34%	1.423

Miles de TEU. Fuente: Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.



CSP Iberian Valencia Terminal S.A.U.

Terminal de referencia en el arco Mediterráneo

Miembro de

CSP Spain

The Ports for ALL

cspspain.com



El puerto de Valencia se mantiene como cuarto puerto europeo en el tráfico de contenedores, solo por detrás de los tres gigantes del norte de Europa: Róterdam, Amberes-Zeebrugge y Hamburgo.

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2024 | CONTENEDORES

ESPAÑA MANTIENE SU PROTAGONISMO

CUATRO PUERTOS ESPAÑOLES CONTINÚAN EN EL 'TOP' 20 DE LA UE: VALENCIA Y ALGECIRAS, ENTRE LOS CINCO PRIMEROS, BARCELONA, EL QUE MÁS CRECIÓ EN 2024, Y LAS PALMAS

La crisis del mar Rojo disparó el tráfico de contenedores en algunos puertos españoles. Sobre todo, en los ubicados estratégicamente para atender a los buques procedentes de Asia que utilizan la ruta del cabo de Buena Esperanza. La estadística es contundente. El sistema portuario español superó la barrera de los 18 millones de TEU en 2024, un 10,6 por ciento más que en 2023.

Este fuerte crecimiento estuvo motivado por el pico de aumento que experimentaron los contenedores en tránsito (+15,1 por ciento). Unas cifras que permiten a España exhibir músculo, con hasta cuatro enclaves en el 'Top 20' de

**CHINA Y EE.UU.,
PRINCIPALES
SOCIOS DE
VALENCIA**

puertos de la UE: Valencia y Algeciras, entre los cinco primeros, Barcelona y Las Palmas. Es decir, los mismos que un año antes.

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 datos al cierre de esta edición.

El primer puerto español del ranking es Valencia, que ocupa el cuarto puesto, justo por detrás de los tres gigantes del norte de Europa: Róterdam, Amberes-Zeebrugge y Hamburgo.

La Autoridad Portuaria de Valencia, que preside Mar Chao, superó el pasa-

do año los 5,4 millones de TEU, lo que supone un crecimiento del 14 por ciento. Se mantuvieron estables los tráficos de exportación, con un ligero avance del 0,1 por ciento, creciendo los de importación (+10,6 por ciento) y el tránsito (+18,8 por ciento). China y Estados Unidos fueron los principales socios comerciales del puerto, concentrando entre ambos el 34 por ciento de sus tráficos. China mantiene un año más la primera posición con 702.633 contenedores gestionados en 2024 y 7,9 millones de toneladas, seguido de Estados Unidos, con el que se han intercambiado 368.298 TEU y 4,5 millones de toneladas.

El segundo español de la lista, que cierra el 'Top 5' de la UE, es Algeciras. Las dos terminales de contenedores, que gestionan APM Terminals Algeciras y TTI Algeciras, movieron 4,7 millones de TEU, lo que supone un descenso del 1 por ciento en un escenario de fuerte competencia. Su 'vecino', Tánger Med, disparó sus tráficos en el Estrecho por encima de los 10 millones de TEU (+18,8 por ciento).

El presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, Gerardo Landaluce, recordó, no obstante, que el enclave es uno de los 7 hubs elegidos por la nueva Gemini Cooperation -alianza formada por las navieras Maersk y Hapag-Lloyd- tras estar bajo la lupa, durante el último año y medio, los ratios de puntualidad con el objetivo de monitorizar la fiabilidad de los servicios portuarios, tanto a la llegada como a la salida del buque, buscando reducir al máximo los tiempos de escala.

Gemini arrancó su travesía el 1 de febrero, incluyendo al Puerto de Algeciras en un total de 8 servicios, asegurando más de 40.000 movimientos semanales.

18

**MILLONES DE TEU
MOVIERON LOS
PUERTOS
ESPAÑOLES**

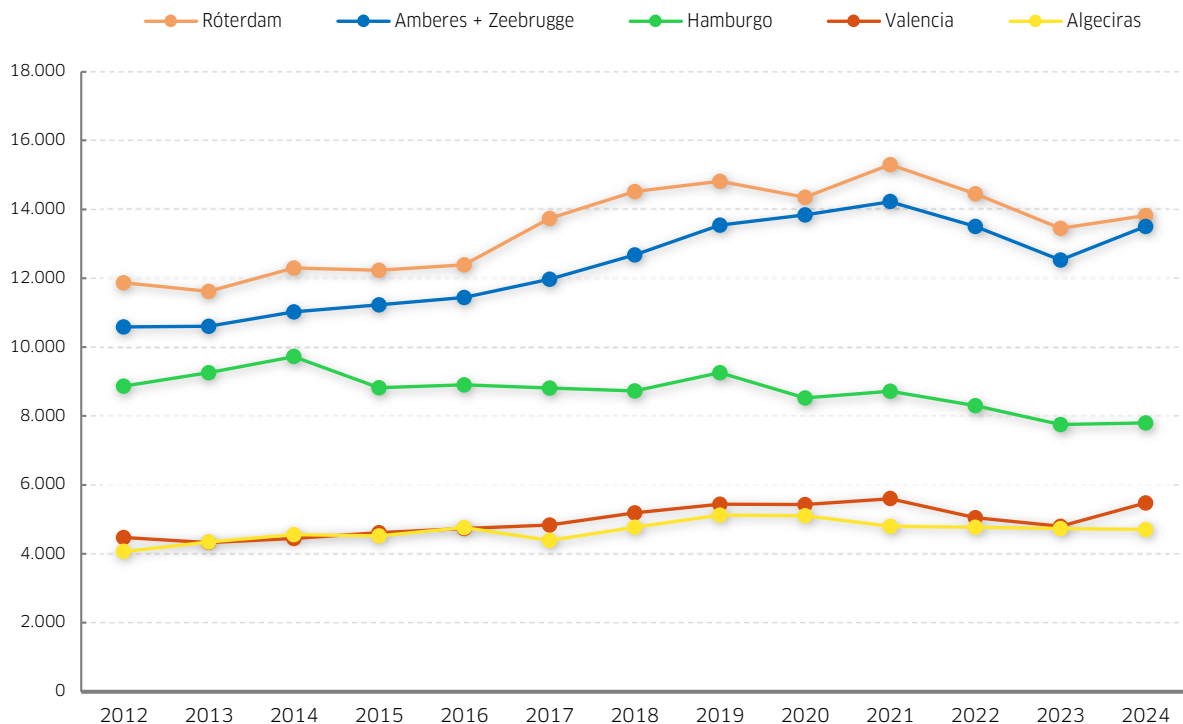
En el sistema portuario español destaca igualmente el puerto de Barcelona, consolidado en el 'Top 10'. Además, junto a Haropa Port, fue el enclave europeo que más creció entre los treinta primeros, un 18 por ciento. La Autoridad Portuaria, que preside José Alberto Carbonell, registró un movimiento de 3,8 millones de TEU en 2024. Si se analiza el tráfico de contenedores llenos, lo que

mejor refleja el estado de la economía del *hinterland*, se ve que se produjo un incremento importante de los tránsitos (+29,1 por ciento), provocado por las modificaciones de las rutas de las navieras a raíz de la crisis del mar Rojo, pero también avanzaron con fuerza las importaciones (+11 por ciento) y las exportaciones (5,8 por ciento), con un equilibrio entre el volumen de estos últimos dos tipos de tráfico.

En el 'Top 20' también aparece la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que aumentó su tráfico de contenedores en 2024 un 10 por ciento, hasta alcanzar los 1,3 millones de TEU. Un aumento vinculado a la crisis del mar Rojo, que colocó a Canarias en la nueva travesía de las principales navieras mundiales, obligadas a desviarse por el sur de África y, por lo tanto, en el lugar idóneo para recargar combustible y aprovisionarse en la ruta marítima entre Asia y Europa.

DOS ESPAÑOLES EN EL 'TOP 5'

Los puertos de Valencia y Algeciras se mantienen entre los cinco primeros de la UE por tráfico de contenedores, un negocio que dominan los puertos de Róterdam, Amberes-Zeebrugge y Hamburgo. Estos cinco puertos concentran la mitad del movimiento de contenedores del conjunto del 'Top 30'.

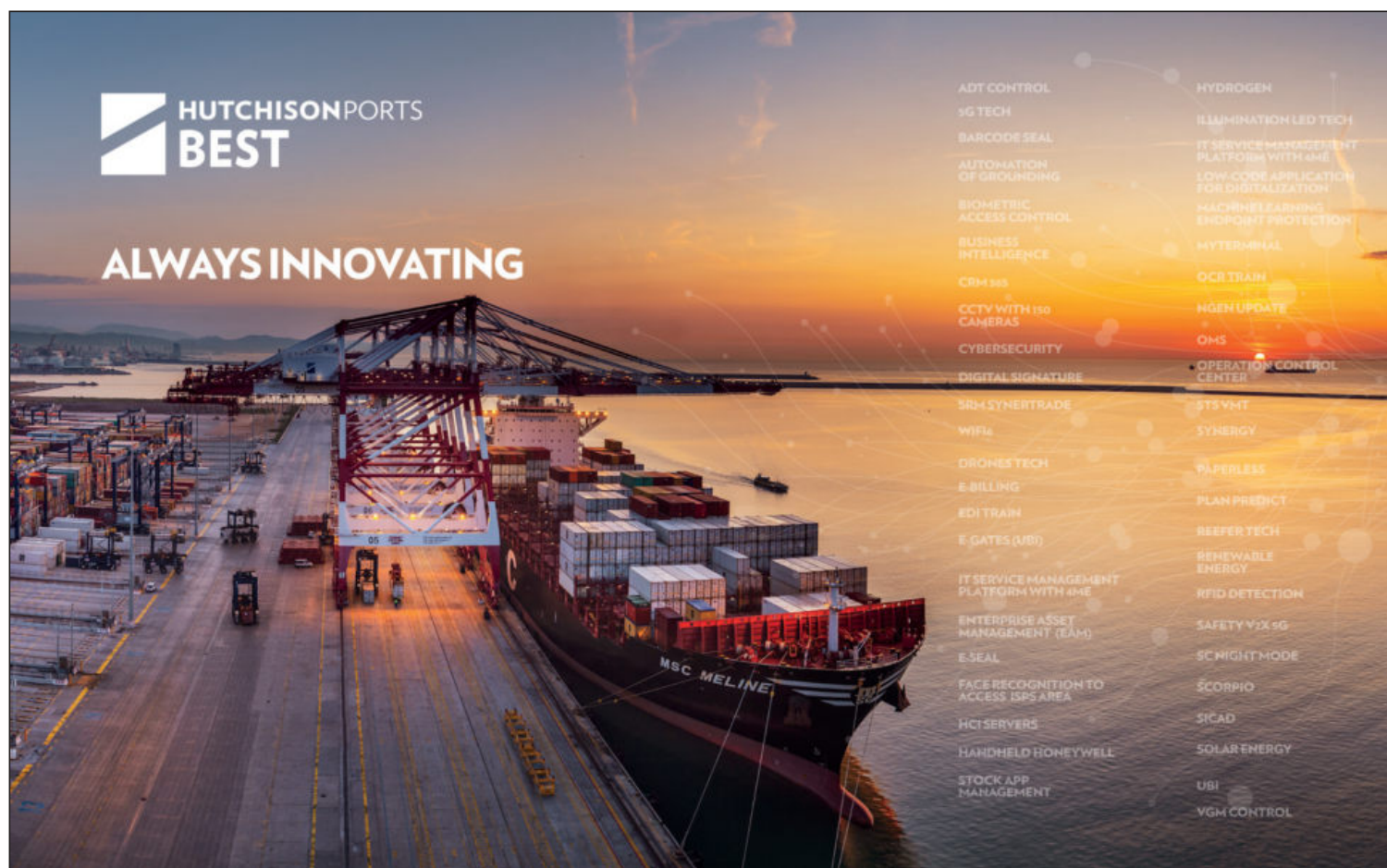


Miles de TEU. Fuente: Autoridades Portuarias y Puertos del Estado. Elaboración: Transporte XXI.



ALWAYS INNOVATING

ADT CONTROL	HYDROGEN
5G TECH	ILLUMINATION LED TECH
BARCODE SEAL	IT SERVICE MANAGEMENT PLATFORM WITH 4ME
AUTOMATION OF GROUNDING	LOW-CODE APPLICATION FOR DIGITALIZATION
BIOMETRIC ACCESS CONTROL	MACHINELARNING SHIPPOINT PROTECTION
BUSINESS INTELLIGENCE	HYPERMALL
CRM 360	OCR TRAIN
CCTV WITH 150 CAMERAS	NGEN UPDATE
CYBERSECURITY	OMS
DIGITAL SIGNATURE	OPERATION CONTROL CENTER
SRM SYNERTRIDE	STS VMT
WIFI6	SYNERGY
DRONES TECH	PAPERLESS
E-BILLING	PLAN PREDICT
EDI TRAIN	REEFER TECH
E-GATES (UBI)	RENEWABLE ENERGY
IT SERVICE MANAGEMENT PLATFORM WITH 4ME	RFID DETECTION
ENTERPRISE ASSET MANAGEMENT (EAM)	SAFETY VIX 9G
E-SEAL	SC NIGHT MODE
FACE RECOGNITION TO ACCESS ISPS AREA	SCORPIO
HCTSERVERS	SCAD
HANDHELD HONEYWELL	SOLAR ENERGY
STOCK APP MANAGEMENT	UBI
	VGM CONTROL



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | EVOLUCIÓN GENERAL

ESPAÑA ACARICIA SU RÉCORD

LOS PUERTOS AUMENTARON SU TRÁFICO UN 2,7% EN 2024, SEGUNDA MEJOR MARCA TRAS EL TECHO DE 2019

La crisis del mar Rojo ha acelerado la recuperación de los tráficos portuarios a lo largo del pasado año en España, tras el descenso del 3 por ciento registrado en 2023. El obligado desvío de las rutas marítimas tradicionales procedentes de Asia a través del cabo de Buena Esperanza, en lugar de utilizar el canal de Suez, ha provocado un aumento coyuntural de los movimientos en algunos puertos españoles.

Las 28 autoridades portuarias, que integran 46 puertos de interés general, cerraron 2024 con un tráfico total de 557,78 millones de toneladas. Esta cifra supone un 2,7 por ciento más que un año antes, según el cierre provisional de Puertos del Estado. Se trata del segundo mejor registro histórico. El récord se alcanzó en 2019 (564,6 millones de toneladas), previo a la crisis sanitaria mundial.

Según su forma de presentación, sin incluir tráfico interior, pesca y avituallamiento, los puertos españoles movieron 542,35 millones de toneladas. También un 2,7 por ciento más que en 2023. Por envases, a excepción de los graneles sólidos, todos cerraron en positivo.

La carga general, el grupo más numeroso con 278,6 millones de toneladas, más de la mitad del tráfico portuario, sí marcó un nuevo techo. Este grupo experimentó un aumento del 6,1 por ciento en 2024, impulsado principalmente por el repunte de los productos que se transportan en contenedor (+8 por ciento). La mercancía convencional también cerró el año con un aumento del 2,1 por ciento, hasta los 85,5 millones de toneladas. En cuanto al negocio del contenedor, los puertos superaron la barrera de los 18 millones de TEU, un 10,6 por ciento más que en 2023. Este fuerte avance está motivado por el pico de crecimiento de los contenedores en tránsito (+15,1 por ciento).

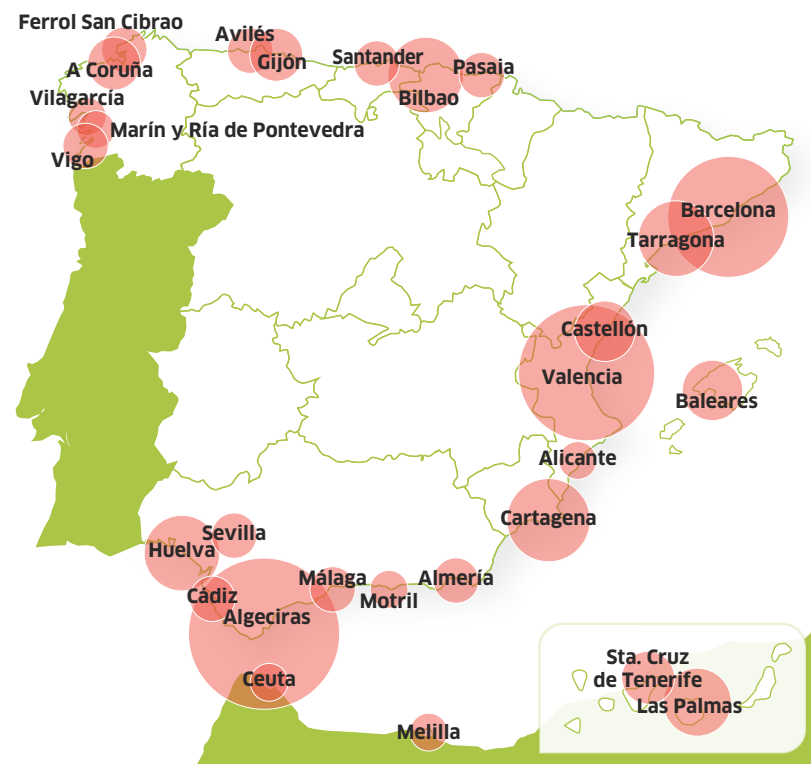
Los graneles sólidos, por su parte, registraron una caída del 6,4 por ciento, con 84,8 millones de toneladas, lastrados por el fuerte descenso del carbón y coque de petróleo (-41,2 por ciento). Los graneles líquidos aumentaron el 2,3 por ciento, hasta los 178,9 millones de toneladas.

Por último, el tráfico ro-ro creció el 1,1 por ciento en 2024, con un movimiento de 72,7 millones de toneladas.

557,7**MILLONES
DE TONELADAS,
EL TRÁFICO TOTAL
EN 2024**

TRÁFICOS CON SABOR MEDITERRÁNEO

Los tres primeros puertos españoles, Algeciras, Valencia y Barcelona, localizados en la fachada mediterránea, movieron un total de 254,5 millones de toneladas durante 2024, lo que supone casi la mitad del tráfico del sistema portuario español. En concreto, concentran el 46% del tráfico total de los puertos españoles.



Gráfica en base a volúmenes. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

CARGA Y DESCARGA DE GRANEL, MERCANCÍA GENERAL E INDUSTRIAS RENOVABLES
ESPECIALISTAS EN SECTOR CERÁMICO

TMG
TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO

Muelle Serrano Lloberas, s/n. local 1
Edificio Usuarios, Puerto de Castellón
Tel.: 964 73 70 49 Fax: 964 28 85 33
12100 Castellón

tmg@tmg.com.es
www.tmg.com.es

CONTINÚA LA RECUPERACIÓN DE LA CARGA TOTAL

El crecimiento próximo al 3% en 2024 permite recortar distancia con el récord de actividad registrado en 2019.

				2024			
	2024	%24/23	%24/19	M.GENERAL	GR. LÍQUIDOS	GR. SÓLIDOS	
Bahía de Algeciras	96.776	-0%	-8%	70%	29%	0%	
Valencia	80.666	+5%	-0%	92%	4%	3%	
Barcelona	67.820	+9%	+3%	73%	20%	7%	
Cartagena	35.714	-5%	+5%	3%	73%	25%	
Bilbao	34.441	+5%	-3%	25%	63%	13%	
Tarragona	31.676	-2%	-3%	5%	66%	29%	
Huelva	30.885	+4%	-8%	6%	77%	17%	
Las Palmas	28.841	+13%	+19%	68%	30%	1%	
Castellón	17.435	+11%	-16%	7%	49%	44%	
Baleares	16.854	+5%	+2%	89%	9%	2%	
Gijón	15.618	-18%	-10%	12%	11%	77%	
A Coruña	14.606	+5%	+9%	4%	67%	29%	
S.C. Tenerife	13.534	+9%	+9%	67%	31%	2%	
Santander	7.153	+2%	+9%	51%	2%	47%	
Ferrol - San Cibrao	6.654	-21%	-40%	10%	34%	56%	
Vigo	5.537	+19%	+33%	95%	1%	5%	
Almería	5.484	+6%	-1%	27%	2%	71%	
Bahía de Cádiz	4.598	-18%	+6%	52%	12%	36%	
Avilés	4.584	+1%	-10%	25%	13%	62%	
Málaga	4.428	+80%	+27%	69%	3%	28%	
Sevilla	4.238	+8%	-3%	39%	13%	48%	
Pasaia	3.374	-2%	+6%	72%	0%	28%	
Alicante	3.101	-3%	+7%	40%	2%	58%	
Motril	2.600	+3%	-5%	22%	49%	29%	
Marín - Pontevedra	2.600	+24%	+7%	45%	0%	55%	
Vilagarcía	1.410	-9%	+7%	50%	20%	29%	
Ceuta	1.192	-2%	-31%	50%	50%	0%	
Melilla	534	+1%	-38%	85%	12%	3%	
TOTAL	542.351	+3%	-2%	51%	33%	16%	

LA CARGA GENERAL SUPONE MÁS DE LA MITAD DEL TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Miles de toneladas. 2024, provisional. No se incluye avituallamiento, pesca y tráfico interior. Fuente: Puertos del Estado.

Puerto de Málaga

Autoridad Portuaria de Málaga

Puerto de Málaga,
conectado con el mundo.

Tu puerto boutique para conectar
con cualquier punto del planeta.

Con todos los #servicios necesarios.

Puerto #sostenible.

Aplicando la #innovación en los procesos.

#PuertodeMálaga | X @ in y f | puertomalaga.com

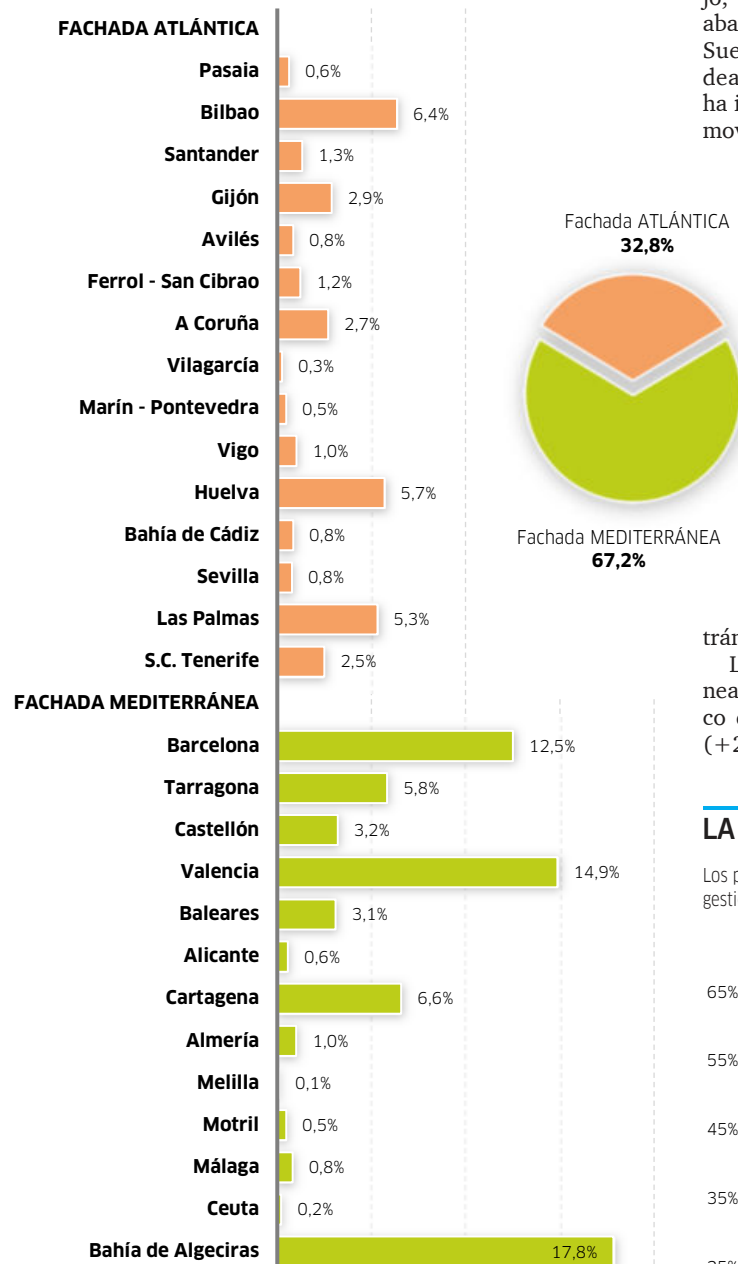
ESPAÑA PORTUARIA | FACHADAS MARÍTIMAS

EL MEDITERRÁNEO AMPLÍA SU VENTAJA CON EL ATLÁNTICO

EL DESAFÍO PARA LOS PUERTOS ESPAÑOLES SERÁ MANTENER LA RECUPERACIÓN DE LOS TRÁFICOS EN UN CONTEXTO DE INCERTIDUMBRE, DONDE LAS TENSIONES GEOPOLÍTICAS MARCAN EL COMPÁS DEL COMERCIO

EL MUNDO GIRÓ 180 GRADOS

La evolución del tráfico de los puertos españoles a lo largo del último medio siglo, refleja el nuevo mapa del comercio mundial, tras la irrupción de China como la 'fábrica del mundo'.



Las tensiones geopolíticas siguen condicionando el comercio marítimo mundial. Sin embargo, en esta ocasión, los desvíos de tráfico han favorecido a los puertos españoles. La crisis del mar Rojo, que ha obligado a las navieras a abandonar temporalmente el canal de Suez y optar por rutas más largas rodeando el cabo de Buena Esperanza, ha impulsado de forma coyuntural los movimientos en algunos enclaves.

Este repunte ha sido más evidente en la fachada mediterránea, la más próxima a la ruta marítima entre Asia y Europa, cuyos puertos han actuado como centros de transbordo. De este modo, se ha ampliado la brecha con la fachada atlántica (ver gráfico adjunto). El caso más llamativo es el del puerto de Málaga, que disparó en 2024 su tráfico de contenedores en un 430 por ciento, alcanzando los 216.600 TEU, de los cuales cerca del 90 por ciento corresponden a tránsito.

Los puertos de la fachada mediterránea, que en 2024 registraron un tráfico de 368,87 millones de toneladas (+2,8 por ciento), gestionan las dos

terceras partes del sistema portuario español. Mientras tanto, la fachada atlántica, otrora gran dominadora del comercio marítimo, antes de la aparición en escena del gigante chino como la "fábrica del mundo", movió 173,47 millones de toneladas (+2,7 por ciento).

Cosa de tres

El liderazgo mediterráneo sigue concentrado en tres grandes enclaves: Algeciras, Valencia y Barcelona, que en conjunto mueven el 45 por ciento de la carga total (sin incluir tráfico interior, avituallamiento y pesca).

Algeciras, en el estratégico estrecho de Gibraltar, se mantiene como el primer puerto español y el cuarto de Europa. En 2024, rozó los 100 millones de toneladas, sumando graneles y carga general, aunque sufrió un leve descenso del 0,5 por ciento. Su cuota de mercado es del 17,8 por ciento.

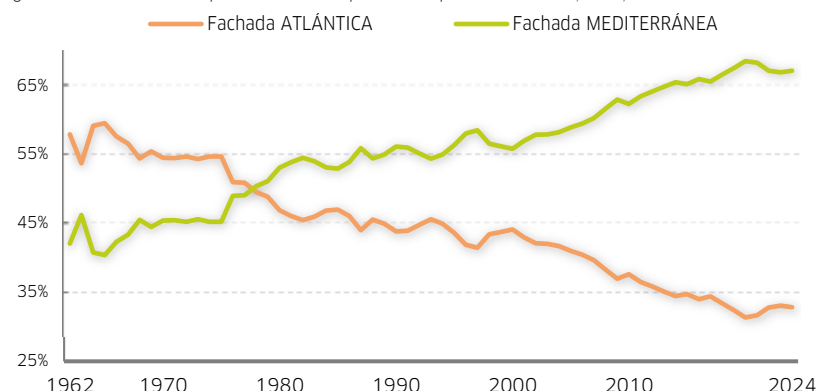
Valencia, con 80,6 millones de toneladas (+5,1 por ciento), refuerza su papel como líder europeo del contenedor en el Mediterráneo, con 5,47 millones de TEU (+14,2 por ciento).

Barcelona, en tercera posición, creció un 8,6 por ciento, alcanzando los 67,8 millones de toneladas.

Además, destaca el espectacular crecimiento de Málaga (+80 por ciento), ya mencionado, impulsado por el tráfico

LA BRECHA SE HACE MÁS GRANDE

Los puertos de la fachada mediterránea, con un tráfico de 368,87 millones de toneladas en 2024 (+2,8%), gestionan las dos terceras partes del sistema portuario español. En concreto, el 67,2%.



co de contenedores, que logró compensar las caídas en el tráfico de graneles líquidos (-18,5 por ciento) y sólidos (-6,8 por ciento).

El Atlántico resiste

En la fachada atlántica, Bilbao mantiene el liderazgo con 34,4 millones de toneladas (+5 por ciento), consolidando su cuota de mercado en el 6 por ciento y reafirmando como el quinto mayor puerto del sistema portuario español.

A continuación se sitúa Huelva, con 30,8 millones de toneladas (+3,7 por ciento), seguida de Las Palmas, que ha sido una de las principales beneficiadas por la crisis del mar Rojo.

El desvío de las navieras desde el canal de Suez al cabo de Buena Esperanza ha colocado a Canarias en una posición clave como puerto de recarga de combustible y aprovisionamiento en la ruta entre Asia y Europa. Como resultado, los puertos de Las Palmas movieron 28,8 millones de toneladas el pasado año, con un crecimiento del 13 por ciento.

En el norte, los puertos gallegos también han mostrado un notable crecimiento. Es el caso de Marín-Pontevedra, que registró un avance del 24,4 por ciento, y Vigo, que marcó su mejor registro, tras aumentar su tráfico un 18,8 por ciento.



Innovación y Formación

en Puertos, Transporte y Logística



FUNDACIÓN
VALENCIAPORT



Promoción y Financiación de Proyectos
iMARPORT

Innovación Abierta
opentop Valenciaport
Innovation HUB

Formación especializada

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2024

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2010	2007	2000	1990	1980	1970
BAHÍA DE ALGECIRAS												
Carga Total (miles Tn)	96.776	97.238	99.719	99.378	103.596	104.882	65.435	69.462	44.016	24.538	21.813	8.118
Mercancía General	68.077	70.260	71.056	70.587	74.731	73.331	40.321	47.193	22.984	6.932	2.980	257
Graneles Líquidos	28.463	26.530	27.287	28.126	28.312	30.577	23.638	19.589	18.205	16.061	18.704	7.858
Graneles Sólidos	236	448	1.376	664	553	974	1.476	2.680	2.828	1.545	129	3
Tráfico Total * (miles Tn)	103.655	104.829	107.251	105.076	107.323	109.415	70.276	74.697	47.560	26.347	22.954	8.274
Contenedores (TEU)	4.706.145	4.733.526	4.767.282	4.799.497	5.107.873	5.125.385	2.806.884	3.420.533	2.009.122	552.555	240.488	-
VALENCIA												
Carga Total (miles Tn)	80.666	76.746	78.963	84.851	80.545	80.728	63.741	53.255	25.218	11.976	7.821	4.025
Mercancía General	74.462	68.984	70.889	78.824	76.012	75.418	55.979	40.389	18.839	6.527	2.834	1.165
Graneles Líquidos	3.442	5.297	5.819	3.868	2.673	3.120	5.171	5.543	1.741	2.113	2.074	1.419
Graneles Sólidos	2.762	2.466	2.255	2.159	1.859	2.190	2.591	7.323	4.638	3.336	2.913	1.441
Tráfico Total * (miles Tn)	81.139	77.164	79.366	85.270	80.882	81.064	64.029	53.594	25.394	12.172	8.004	4.103
Contenedores (TEU)	5.475.773	4.796.985	5.052.272	5.604.478	5.428.307	5.439.827	4.206.937	3.042.665	1.308.010	387.162	117.916	-
BARCELONA												
Carga Total (miles Tn)	67.820	62.454	69.088	64.973	58.471	65.958	42.758	50.046	29.805	18.030	16.364	9.811
Mercancía General	49.338	44.744	49.018	48.169	41.596	45.754	27.647	35.185	17.585	6.444	4.312	2.920
Graneles Líquidos	13.683	12.915	15.530	12.345	12.862	16.132	11.575	10.991	8.966	7.438	6.135	3.224
Graneles Sólidos	4.800	4.795	4.540	4.460	4.013	4.071	3.535	3.870	3.254	4.148	5.918	3.667
Tráfico Total * (miles Tn)	69.699	64.018	70.914	66.411	59.497	67.693	43.679	51.389	30.160	18.421	16.839	10.087
Contenedores (TEU)	3.885.736	3.280.084	3.525.010	3.531.324	2.958.040	3.324.651	1.931.033	2.610.100	1.387.570	447.920	186.470	-
CARTAGENA												
Carga Total (miles Tn)	35.714	37.532	36.384	31.036	32.708	34.099	19.173	23.940	17.232	13.684	13.461	15.705
Mercancía General	996	942	1.005	967	1.078	1.255	937	1.036	481	1.150	406	319
Graneles Líquidos	25.937	27.835	28.011	24.047	25.161	26.008	15.122	17.532	13.751	11.245	11.673	14.941
Graneles Sólidos	8.781	8.755	7.368	6.021	6.469	6.836	3.114	5.371	3.000	1.289	1.382	446
Tráfico Total * (miles Tn)	35.924	37.773	36.588	31.213	32.895	34.282	19.230	24.047	17.349	13.794	13.767	16.039
Contenedores (TEU)	53.275	50.689	52.523	50.579	57.072	67.606	64.489	47.036	39.501	21.446	8.912	-
BILBAO												
Carga Total (miles Tn)	34.441	32.803	32.766	31.183	29.544	35.446	33.662	38.423	27.519	25.205	21.812	9.565
Mercancía General	8.555	8.240	8.561	8.767	7.719	9.944	9.446	9.908	8.302	4.376	3.604	3.317
Graneles Líquidos	21.570	20.644	20.453	17.765	18.157	20.822	19.763	22.682	14.764	14.413	13.124	2.225
Graneles Sólidos	4.315	3.919	3.753	4.651	3.668	4.681	4.452	5.832	4.453	6.416	5.084	4.024
Tráfico Total * (miles Tn)	34.592	32.933	32.890	31.299	29.645	35.561	34.666	40.014	28.639	30.066	24.234	11.026
Contenedores (TEU)	458.926	492.336	496.624	538.917	485.777	628.426	531.457	554.558	434.362	189.005	89.999	-
TARRAGONA												
Carga Total (miles Tn)	31.676	32.474	29.386	31.168	26.341	32.708	32.600	35.920	27.357	24.244	19.458	4.391
Mercancía General	1.690	1.731	2.386	2.283	1.541	1.779	3.655	1.699	932	616	859	581
Graneles Líquidos	20.758	20.568	17.668	21.141	18.320	21.211	19.494	20.595	17.190	17.067	14.076	2.192
Graneles Sólidos	9.227	10.175	9.332	7.744	6.481	9.719	9.452	13.626	9.235	6.561	4.523	1.618
Tráfico Total * (miles Tn)	31.858	32.681	29.695	31.276	26.509	32.802	32.773	36.140	27.573	24.826	19.832	4.447
Contenedores (TEU)	14.425	34.132	83.333	54.759	43.788	47.985	255.407	47.136	44.855	18.327	5.021	-
HUELVA												
Carga Total (miles Tn)	30.885	29.784	31.878	30.402	29.673	33.577	22.121	21.783	17.806	10.009	9.885	8.595
Mercancía General	1.769	1.455	1.295	1.190	1.300	1.145	283	716	934	379	391	168
Graneles Líquidos	23.834	22.658	24.871	24.182	23.486	26.676	16.505	13.463	11.665	6.263	5.245	5.464
Graneles Sólidos	5.282	5.671	5.712	5.030	4.887	5.756	5.333	7.604	5.207	3.366	4.250	2.964
Tráfico Total * (miles Tn)	31.097	30.084	32.144	30.686	29.919	33.814	22.431	21.898	17.871	10.138	10.078	8.867
Contenedores (TEU)	107.166	88.802	81.344	80.589	83.802	73.978	0	0	0	2	751	-
LAS PALMAS												
Carga Total (miles Tn)	28.841	25.542	25.748	25.929	23.437	24.169	20.444	24.507	14.300	7.507	4.121	4.715
Mercancía General	19.651	18.258	17.576	17.249	15.223	15.646	15.175	18.217	8.737	4.021	2.330	1.493
Graneles Líquidos	8.776	6.905	7.809	8.257	7.818	8.070	4.520	4.674	4.129	2.779	1.415	3.036
Graneles Sólidos	414	380	363	424	397	453	750	1.616	1.434	707	377	186
Tráfico Total * (miles Tn)	31.744	27.870	28.288	28.209	25.768	26.690	22.615	26.695	16.206	9.715	5.993	8.501
Contenedores (TEU)	1.319.806	1.205.296	1.164.111	1.176.501	1.033.486	1.006.853	1.113.262	1.317.320	621.104	216.724	64.224	-
CASTELLÓN												
Carga Total (miles Tn)	17.435	15.712	20.907	21.202	18.507	20.697	12.447	13.087	9.845	7.845	5.443	5.877
Mercancía General	1.257	1.084	1.487	1.904	1.978	2.998	1.838	1.829	612	477	663	233
Graneles Líquidos	8.498	8.150	10.264	9.913	9.802	10.602	7.667	7.354	7.670	6.933	4.579	5.325
Graneles Sólidos	7.679	6.478	9.156	9.385	6.727	7.097	2.941	3.903	1.563	435	202	319
Tráfico Total * (miles Tn)	17.465	15.743	20.942	21.237	18.542	20.721	12.484	13.148	9.889	7.895	5.509	5.990
Contenedores (TEU)	87.278	71.890	103.254	129.877	130.972	202.828	103.956	101.929	19.783	3.835	12.648	-
BALEARES												
Carga Total (miles Tn)	16.854	16.074	15.433	13.727	12.327	16.524	11.576	14.416	10.230	6.122	2.664	1.745
Mercancía General	14.943	14.214	13.503	12.256	10.823	13.757	7.953	9.894	6.726	3.784	1.616	789
Graneles Líquidos	1.552	1.473	1.548	1.115	979	1.544	1.763	2.207	1.622	1.099	846	521
Graneles Sólidos	359	387	382	357	525	1.224	1.860	2.315	1.882	1.239	202	436
Tráfico Total * (miles Tn)	17.014	16.223	15.521	13.773	12.367	16.812	11.722	14.662	10.574	6.389	3.094	2.029
Contenedores (TEU)	84.427	91.469	97.232	106.942	91.883	120.400	78.425	194.271	282.451	171.486	93.965	-

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2024

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2010	2007	2000	1990	1980	1970
GIJÓN												
Carga Total (miles Tn)	15.618	18.962	19.066	16.619	16.103	17.371	15.590	20.531	19.485	11.570	12.388	6.145
Mercancía General	1.802	1.552	1.283	1.653	1.846	1.887	958	756	616	247	758	591
Graneles Líquidos	1.736	1.298	844	756	641	895	1.237	1.470	1.451	1.244	1.966	780
Graneles Sólidos	12.081	16.112	16.939	14.210	13.616	14.589	13.394	18.305	17.418	10.079	9.664	4.775
Tráfico Total * (miles Tn)	15.640	18.991	19.100	16.668	16.131	17.392	15.719	20.782	19.807	11.801	12.558	6.291
Contenedores (TEU)	70.160	64.667	46.672	57.559	84.735	75.857	35.570	13.849	19.204	6.507	491	-
A CORUÑA												
Carga Total (miles Tn)	14.606	13.880	14.817	11.783	10.505	13.451	11.876	13.877	11.655	11.380	8.715	6.722
Mercancía General	542	577	897	853	840	1.006	1.099	1.375	296	181	910	85
Graneles Líquidos	9.847	8.075	8.528	7.997	7.116	8.970	7.586	8.361	7.632	9.078	6.551	5.972
Graneles Sólidos	4.217	5.228	5.392	2.934	2.548	3.475	3.192	4.141	3.727	2.121	1.254	664
Tráfico Total * (miles Tn)	14.686	13.982	14.919	11.878	10.599	13.697	12.265	14.347	12.614	12.590	9.298	7.184
Contenedores (TEU)	34	14	10	3	3	6	5.623	8.476	2	193	1.177	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE												
Carga Total (miles Tn)	7.153	6.989	6.415	6.737	5.838	6.557	4.947	6.187	5.262	4.082	4.300	3.163
Mercancía General	9.050	8.286	7.552	7.196	6.671	7.208	5.781	7.449	5.851	3.411	1.779	1.354
Graneles Líquidos	4.147	3.742	3.690	3.035	3.397	4.811	8.223	9.586	8.529	7.650	10.590	12.863
Graneles Sólidos	336	376	409	449	378	422	819	1.716	1.502	965	535	127
Tráfico Total * (miles Tn)	14.453	13.143	12.269	11.130	10.950	13.094	15.968	19.874	16.974	13.198	14.580	15.965
Contenedores (TEU)	508.387	496.668	479.698	435.909	376.762	410.968	357.472	486.697	393.371	150.306	80.426	-
SANTANDER												
Carga Total (miles Tn)	80.666	76.746	78.963	84.851	80.545	80.728	63.741	53.255	25.218	11.976	7.821	4.025
Mercancía General	3.651	2.945	2.762	2.991	2.598	2.587	1.657	1.387	1.240	773	755	711
Graneles Líquidos	166	212	242	208	214	324	411	424	379	690	1.631	1.342
Graneles Sólidos	3.336	3.833	3.410	3.538	3.026	3.647	2.880	4.375	3.643	2.619	1.915	1.110
Tráfico Total * (miles Tn)	7.212	7.043	6.456	6.768	5.867	6.586	5.014	6.261	5.349	4.141	4.410	3.340
Contenedores (TEU)	149.649	57.371	29.557	37.758	26.149	14.316	1.520	330	3.358	380	2.665	-
FERROL - SAN CIBRAO												
Carga Total (miles Tn)	6.654	8.437	11.796	9.943	10.021	11.170	10.681	11.039	8.456	1.243	806	609
Mercancía General	673	995	978	777	713	763	629	834	588	223	224	205
Graneles Líquidos	2.285	3.642	3.962	3.172	2.936	2.312	2.617	1.478	823	46	130	73
Graneles Sólidos	3.695	3.801	6.856	5.994	6.371	8.095	7.435	8.727	7.045	974	451	330
Tráfico Total * (miles Tn)	6.667	8.452	11.811	9.964	10.035	11.183	10.709	11.060	8.499	1.278	864	766
Contenedores (TEU)	14.210	25.487	37.101	16.844	12.473	8.278	440	8.244	63	0	0	-
VIGO												
Carga Total (miles Tn)	5.537	4.659	4.552	4.643	4.337	4.165	3.977	5.030	3.511	2.695	1.866	1.783
Mercancía General	5.238	4.306	4.216	4.254	3.978	3.820	3.423	4.316	2.962	1.382	658	260
Graneles Líquidos	39	36	32	52	58	47	95	82	45	888	789	523
Graneles Sólidos	260	317	304	337	301	298	459	632	504	424	418	1.000
Tráfico Total * (miles Tn)	5.681	4.826	4.715	4.809	4.496	4.387	4.352	5.526	3.877	3.225	2.545	2.428
Contenedores (TEU)	298.281	226.555	226.121	239.302	228.728	216.500	213.123	244.065	145.460	67.348	19.299	-
ALMERÍA**												
Carga Total (miles Tn)	5.484	5.193	5.501	5.780	4.782	5.558	3.774	6.733	8.875	6.721	4.530	1.451
Mercancía General	1.483	1.257	1.483	1.451	1.214	1.089	557	660	547	305	142	92
Graneles Líquidos	123	33	104	141	107	57	4	8	991	232	418	359
Graneles Sólidos	3.878	3.903	3.914	4.189	3.461	4.412	3.213	6.065	7.337	6.183	3.970	1.000
Tráfico Total * (miles Tn)	5.580	5.290	5.584	5.829	4.827	5.640	3.863	6.887	8.964	6.803	4.590	1.500
Contenedores (TEU)	16.888	16.774	22.068	25.270	23.924	23.476	2.763	65	255	828	0	-
BAHÍA DE CÁDIZ												
Carga Total (miles Tn)	80.666	76.746	78.963	84.851	80.545	80.728	63.741	53.255	25.218	11.976	7.821	4.025
Mercancía General	2.409	2.138	2.203	2.438	1.646	1.151	2.042	2.659	2.499	1.783	743	474
Graneles Líquidos	533	1.255	1.472	1.081	1.271	1.332	105	78	217	250	101	0
Graneles Sólidos	1.656	2.227	1.878	1.308	1.444	1.859	1.687	4.406	1.775	786	208	1.758
Tráfico Total * (miles Tn)	4.729	5.748	5.717	4.943	4.449	4.443	4.006	7.254	4.653	3.145	1.285	2.423
Contenedores (TEU)	221.760	199.870	217.497	214.868	108.914	57.839	109.187	143.662	76.361	79.095	44.631	-
AVILÉS												
Carga Total (miles Tn)	4.584	4.523	4.444	4.620	4.051	5.088	4.541	5.547	4.074	3.749	5.061	5.845
Mercancía General	1.161	1.111	997	1.138	856	1.572	1.170	1.486	1.095	1.846	1.419	1.960
Graneles Líquidos	113	139	113	237	212	84	55	109	1.998	7.639	6.589	3.305
Graneles Sólidos	2.838	2.755	2.795	2.880	2.519	2.797	2.747	3.451	2.329	1.349	3.286	3.804
Tráfico Total * (miles Tn)	4.649	4.581	4.513	4.705	4.122	5.146	4.590	5.606	4.138	3.823	5.142	5.976
Contenedores (TEU)	0	0	0	22	0	4	0	8.590	12	0	0	-
MÁLAGA												
Carga Total (miles Tn)	4.428	2.459	4.338	4.429	2.701	3.486	2.262	6.251	3.646	9.141	8.019	3.888
Mercancía General	3.055	969	2.851	2.691	1.062	1.938	1.435	4.538	395	568	717	265
Graneles Líquidos	3.442	5.297	5.819	3.868	2.673	3.120	5.171	5.543	1.741	2.113	2.074	1.419
Graneles Sólidos	1.260	1.352	1.374	1.501	1.428	1.465	773	1.604	1.253	934	713	318
Tráfico Total * (miles Tn)	4.513	2.558	4.414	4.493	2.764	3.590	2.354	6.375	3.765	9.242	8.171	4.017
Contenedores (TEU)	216.604	40.592	227.873	236.811	123.871	209.226	298.401	542.405	4.062	3.051	4.018	-

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2024

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2010	2007	2000	1990	1980	1970
SEVILLA												
Carga Total (miles Tn)	4.238	3.915	3.784	4.179	4.202	4.356	4.366	4.718	4.480	3.036	3.329	2.495
Mercancía General	1.663	1.507	1.594	1.659	1.638	1.769	1.999	2.049	1.522	737	881	607
Graneles Líquidos	555	443	421	360	347	293	233	325	262	176	1.034	1.190
Graneles Sólidos	2.020	1.964	1.770	2.160	2.217	2.294	2.133	2.344	2.695	2.123	1.414	697
Tráfico Total * (miles Tn)	4.273	3.952	3.817	4.205	4.229	4.394	4.366	4.765	4.492	3.070	3.414	2.582
Contenedores (TEU)	152.328	143.358	141.231	135.742	126.163	136.627	152.612	135.040	91.095	30.811	22.505	-
PASAIA												
Carga Total (miles Tn)	3.374	3.449	3.268	3.494	2.993	3.198	3.840	5.024	4.605	3.737	4.945	3.236
Mercancía General	2.436	2.384	2.364	2.390	1.984	2.167	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	938	1.064	904	1.104	1.009	1.031	1.657	2.778	2.816	824	1.016	1.225
Tráfico Total * (miles Tn)	3.417	3.494	3.312	3.537	3.037	3.245	3.898	5.074	4.671	3.824	5.233	3.566
Contenedores (TEU)	0	0	0	0	4.366	0	0	0	0	19.379	4.065	-
ALICANTE												
Carga Total (miles Tn)	3.101	3.183	3.213	2.634	2.715	2.896	2.189	3.598	2.981	2.500	2.513	1.367
Mercancía General	1.241	1.303	1.523	1.292	1.284	1.424	1.335	1.852	1.305	711	1.450	660
Graneles Líquidos	64	47	30	42	34	32	128	176	161	1.079	889	443
Graneles Sólidos	1.797	1.833	1.659	1.300	1.397	1.441	727	1.570	1.514	710	174	263
Tráfico Total * (miles Tn)	3.124	3.211	3.235	2.647	2.731	2.919	2.203	3.652	3.047	2.556	2.552	1.405
Contenedores (TEU)	180.820	171.729	210.344	173.058	158.031	171.270	147.308	179.259	113.110	39.883	58.222	-
MOTRIL**												
Carga Total (miles Tn)	2.600	2.524	2.129	2.512	2.194	2.737	1.926	2.733	-	-	-	-
Mercancía General	575	542	145	172	256	794	170	216	-	-	-	-
Graneles Líquidos	1.272	1.293	1.334	1.598	1.399	1.324	1.283	1.544	-	-	-	-
Graneles Sólidos	753	689	650	742	539	618	473	973	-	-	-	-
Tráfico Total * (miles Tn)	2.625	2.552	2.148	2.530	2.215	2.776	1.941	2.753	-	-	-	-
Contenedores (TEU)	431	738	12	0	67	613	2.965	2	-	-	-	-
MARÍN - PONTEVEDRA												
Carga Total (miles Tn)	2.600	2.090	2.077	2.146	2.057	2.438	1.938	1.908	1.567	533	409	295
Mercancía General	1.174	1.060	1.038	1.188	1.192	1.550	978	970	863	192	211	126
Graneles Líquidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	2	26
Graneles Sólidos	1.425	1.030	1.040	958	865	889	961	938	704	322	197	144
Tráfico Total * (miles Tn)	2.628	2.121	2.118	2.178	2.088	2.472	1.979	1.965	1.684	659	511	631
Contenedores (TEU)	48.255	44.733	45.988	41.099	44.288	76.645	48.685	46.548	29.147	401	0	-
VILAGARCÍA												
Carga Total (miles Tn)	1.410	1.545	1.490	1.504	1.205	1.315	729	1.191	990	415	504	185
Mercancía General	711	675	789	804	657	653	131	205	289	79	166	105
Graneles Líquidos	286	298	300	274	233	183	189	416	279	115	42	22
Graneles Sólidos	412	572	401	426	314	480	409	570	421	220	295	58
Tráfico Total * (miles Tn)	1.418	1.552	1.498	1.511	1.210	1.321	738	1.199	1.002	511	1.253	347
Contenedores (TEU)	32.925	29.087	33.135	33.937	35.890	41.257	589	9	0	0	0	-
CEUTA												
Carga Total (miles Tn)	1.192	1.219	1.257	1.094	1.296	1.729	1.955	2.079	2.266	2.825	1.834	809
Mercancía General	591	536	569	599	560	833	872	958	723	888	537	188
Graneles Líquidos	597	675	682	479	715	872	944	1.045	1.479	1.898	1.258	612
Graneles Sólidos	4	7	6	16	21	25	139	76	64	39	39	9
Tráfico Total * (miles Tn)	1.766	1.862	1.940	1.573	1.852	2.502	2.625	2.643	2.896	3.596	2.504	1.519
Contenedores (TEU)	5.174	5.356	5.365	5.874	6.020	10.798	9.546	13.942	11.480	4.042	840	-
MELILLA												
Carga Total (miles Tn)	534	528	571	595	621	859	818	803	783	458	324	1.042
Mercancía General	453	452	480	491	518	776	703	683	633	408	208	175
Graneles Líquidos	64	64	64	65	65	76	72	68	86	35	41	39
Graneles Sólidos	17	12	28	39	38	7	43	52	63	14	75	828
Tráfico Total * (miles Tn)	534	536	576	602	625	864	835	829	802	470	359	1.101
Contenedores (TEU)	5.654	6.425	5.812	7.919	11.276	17.955	22.389	22.148	18.049	6.134	856	-
TOTAL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL												
Carga Total (miles Tn)	542.351	527.937	546.195	532.069	505.577	551.946	418.023	467.979	326.335	232.400	212.494	133.080
Mercancía General	278.646	262.507	270.499	276.231	261.514	274.012	190.355	200.707	109.186	51.105	38.725	22.093
En contenedor	193.079	178.717	187.553	198.283	193.783	195.290	137.813	139.350	66.860	22.913	10.357	-
Convencional	85.567	83.790	82.946	77.948	67.732	78.723	52.542	61.357	42.327	28.192	28.367	-
Graneles Líquidos	178.927	174.883	181.729	170.857	166.991	187.090	149.023	150.411	124.845	118.330	114.374	75.340
Graneles Sólidos	84.779	90.547	93.967	84.981	77.071	90.844	78.644	116.861	92.304	62.965	59.395	35.648
Otros tráficos (miles Tn)	15.433	15.275	15.545	12.351	9.997	12.558	13.305	15.158	12.114	15.635	14.494	13.007
Pesca fresca	127	131	148	163	163	205	235	230	282	947	1.325	1.219
Avituallamiento	11.720	11.062	11.579	9.506	7.899	10.047	9.715	10.953	8.444	7.788	9.492	9.656
Tráfico local	3.585	4.081	3.819	2.682	1.935	2.306	3.355	3.975	3.388	6.900	3.677	2.131
Tráfico Total * (miles Tn)	557.784	543.211	561.741	544.420	515.574	564.504	431.327	483.137	338.449	248.035	226.988	146.087
Contenedores (TEU)	18.114.516	16.374.631	17.151.468	17.735.438	16.792.659	17.509.574	12.500.043	13.188.879	7.051.787	2.416.820	1.157.370	-
Buques mercantes	166.129	164.470	157.105	138.889	117.829	170.944	122.695	130.211	119.790	98.530	107.482	104.469

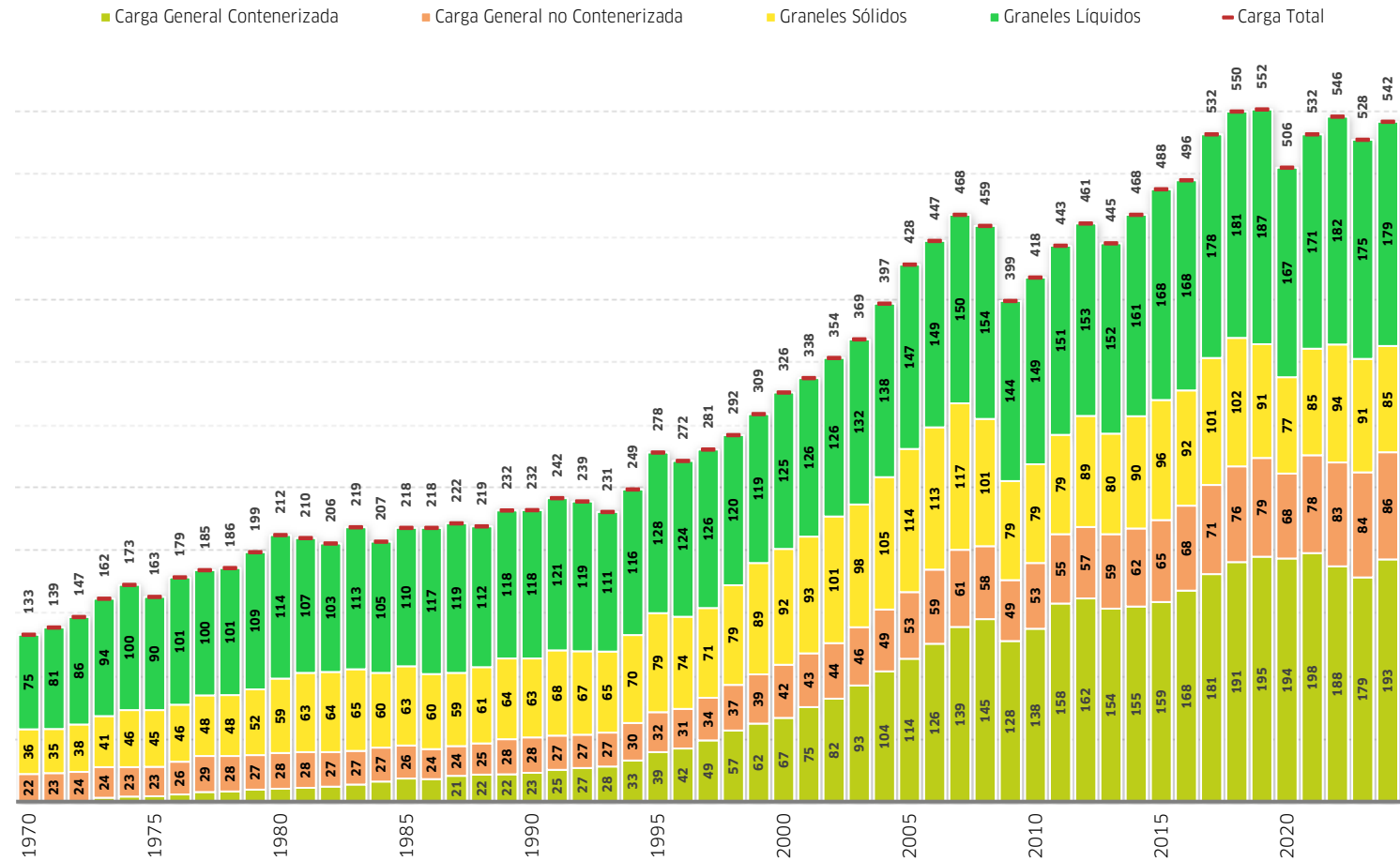
Datos 2024 provisionales. (*): Incluye pesca fresca, avituallamiento y tráfico local. (**): Motril formó parte de la A.P. de Almería hasta 2005. Fuente: Puertos del Estado.

RESUMEN HISTÓRICO DEL TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

	TRÁFICO TOTAL	CARGA TOTAL	GRANELES		MERCANCÍA GENERAL			TEU				AVITUALLA-		TRÁFICO LOCAL	RO-RO	BUQUES		CRUCE- RISTAS
			LÍQUIDOS	SÓLIDOS	TOTAL	CONTEN.	NO CONT.	TOTAL	TRÁNSITO	IMP.-EXP.	CABOTAJE	MIENTO	BUNKER.			MERCAN.	CRUC.	
1970	146,09	133,08	75,34	35,65	22,09	-	-	-	-	-	-	9,66	-	2,13	-	104.469	-	-
1980	226,99	212,49	114,37	59,40	38,72	10,36	28,37	1.157	-	-	-	9,49	-	3,68	-	107.482	-	-
1990	248,03	232,40	118,33	62,97	51,10	22,91	28,19	2.417	-	-	-	7,79	-	6,90	-	98.530	-	-
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	-	-
2004	410,47	397,17	138,43	105,50	153,24	103,81	49,43	10.161	-	-	-	10,02	6,65	3,04	-	115.983	2.850	3.554
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
2006	462,16	447,28	148,80	113,45	185,03	125,78	59,24	12.044	5.839	-	-	10,65	7,40	3,99	43,02	119.819	3.111	4.089
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	543,21	527,93	174,88	90,54	262,50	178,71	83,78	16.374	8.393	5.895	2.085	11,06	9,04	4,08	71,90	164.470	4.500	12.025
2024	557,78	542,35	178,92	84,77	278,64	193,07	85,56	18.114	9.662	6.314	2.137	11,72	9,77	3,58	72,68	166.129	4.700	12.837

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

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CARGA TOTAL EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



Millones de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES | DISTRIBUCIÓN POR MODOS

LAS ARTERIAS DEL COMERCIO PORTUARIO

LA CARRETERA Y EL TRANSBORDO DOMINAN LOS FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA DE LAS MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS, MIENTRAS EL TREN SIGUE SIENDO MARGINAL

TUBERÍA, EL GIGANTE INVISIBLE

Más de 130 millones de toneladas, la cuarta parte del total, entran y salen de los puertos por tubería. Al frente de la clasificación aparecen Cartagena, Huelva, Tarragona y Bilbao, reflejo del fuerte protagonismo de los graneles líquidos en estas instalaciones.

	CARGA TOTAL				FERROCARRIL			CARRETERA			TUBERÍA			OTROS MEDIOS			TRANSBORDO*		
	2023	ENT.	SAL.	TOTAL	ENT.	SAL.	TOTAL	ENT.	SAL.	TOTAL	ENT.	SAL.	TOTAL	ENT.	SAL.	TOTAL	ENT.	SAL.	TOTAL
Bahía de Algeciras	97,2	0,1	0,2	0,2	10,6	8,6	19,1	3,0	11,2	14,2	-	0,1	0,1	31,9	31,6	63,6			
Valencia	76,7	1,5	1,6	3,1	22,2	17,9	40,1	-	3,1	3,1	-	-	-	15,2	15,2	30,4			
Barcelona	62,5	2,3	1,0	3,4	16,6	18,9	35,5	0,3	2,8	3,1	-	-	-	9,8	10,7	20,5			
Cartagena	37,5	-	-	-	3,0	6,2	9,2	7,0	20,7	27,7	-	-	-	0,4	0,3	0,7			
Bilbao	32,8	0,7	0,7	1,5	6,0	6,3	12,3	3,2	13,6	16,8	-	-	-	0,4	1,8	2,2			
Tarragona	32,5	0,1	0,5	0,6	1,2	9,0	10,2	5,0	15,3	20,3	-	-	-	0,6	0,8	1,4			
Huelva	29,8	0,1	0,2	0,3	2,7	3,9	6,6	6,8	13,6	20,4	-	-	-	1,2	1,2	2,4			
Las Palmas	25,5	-	-	-	3,9	9,6	13,5	-	-	-	-	-	-	5,7	6,3	12,0			
Gijón	19,0	0,1	0,8	0,8	2,5	2,6	5,0	0,0	0,6	0,6	0,6	6,2	6,8	2,8	2,9	5,7			
Baleares	16,1	-	-	-	4,7	9,9	14,6	-	1,5	1,5	-	-	-	0,0	0,0	0,0			
Castellón	15,7	-	-	-	1,9	5,6	7,5	2,5	5,7	8,2	-	-	-	0,0	0,0	0,0			
A Coruña	13,9	0,1	0,0	0,2	0,9	3,2	4,1	2,2	5,7	7,9	-	-	-	1,0	0,7	1,7			
S.C. Tenerife	12,8	-	-	-	3,0	4,9	7,9	1,5	2,6	4,1	-	-	-	0,4	0,4	0,8			
Ferrol - San Cibrao	8,4	-	-	-	1,7	1,5	3,2	0,1	1,9	2,0	0,8	1,7	2,4	0,3	0,4	0,7			
Santander	7,0	0,6	0,3	1,0	2,3	3,6	5,9	-	0,1	0,1	-	-	-	0,0	0,0	0,1			
Bahía de Cádiz	5,6	0,2	0,0	0,2	1,4	2,6	4,0	-	-	-	-	-	-	0,8	0,7	1,5			
Almería	5,2	-	-	-	3,4	1,3	4,7	-	-	-	0,5	-	0,5	0,0	0,0	0,0			
Vigo	4,7	-	0,0	0,0	2,1	2,2	4,3	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2	0,3			
Avilés	4,5	0,1	0,1	0,2	1,8	1,2	2,9	0,3	0,2	0,5	0,0	0,9	0,9	0,0	-	0,0			
Sevilla	3,9	0,1	0,0	0,1	1,3	2,4	3,8	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0			
Pasaia	3,4	0,1	0,1	0,3	1,0	2,1	3,2	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0			
Alicante	3,2	0,0	-	0,0	2,0	1,1	3,2	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0			
Motril	2,5	-	-	-	0,7	0,8	1,5	-	1,0	1,0	-	-	-	0,0	0,0	0,1			
Málaga	2,5	-	-	-	1,0	1,4	2,4	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0	0,1			
Marín - Pontevedra	2,1	-	0,3	0,3	0,7	1,1	1,8	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0			
Vilagarcía	1,5	-	-	-	0,6	0,9	1,5	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0			
Ceuta	1,2	-	-	-	0,2	1,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Melilla	0,5	-	-	-	0,1	0,4	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
TOTAL	528,3	6,3	5,9	12,2	99,6	130,2	229,8	31,8	99,5	131,3	1,9	8,8	10,7	70,9	73,5	144,3			
Cuotas por modo																			
				2%					43%					25%					27%
Cuotas entrada/salida		51%	49%		43%	57%		24%	76%		18%	82%		49%	51%				

Mercancía total manipulada en cada puerto y modo en que ha entrado y salido de él.
Datos en millones de toneladas correspondientes al ejercicio 2023.
(*): Transbordo y tránsito.

Los puertos son el corazón logístico del comercio internacional. El motor que mueve el mundo, con una gran pregunta por desentrañar: ¿Cómo entran las mercancías en los muelles españoles y cómo salen? La estadística facilitada por Puertos del Estado, una serie histórica hasta 2023, último año con datos oficiales, no deja lugar a dudas. El transporte por carretera y el transbordo fueron los grandes protagonistas en los puertos españoles, concentrando el 70 por ciento de la carga total, mientras que el tren sigue siendo una vía residual. Y eso que los puertos generan más de la mitad del tráfico de mercancías por ferrocarril en España, con un movimiento de 12,2 millones de toneladas en 2023.

El camión manda

De acuerdo a la estadística de Puertos del Estado, procesada por Transporte XXI, el camión manda. Mueve el 43 por ciento de los flujos de entrada y salida, consolidando la carretera como el principal modo de transporte terrestre.

Vilagarcía, Ceuta y Melilla encabezan la lista de puertos más dependientes del transporte por carretera, con un uso intensivo de camiones en sus operaciones. También destacan otros puertos como Baleares, Almería, Vigo, Sevilla, Pasaia y Alicante, donde el transporte por carretera es clave para la distribución de mercancías de gran consumo, con unos porcentajes superiores al 90 por ciento.

Por su parte, el transbordo representa el 27 por ciento del total, lo que refleja la importancia de los grandes hubs portuarios, como Algeciras, que actúa como un nodo clave en las rutas intercontinentales. El tránsito en este puerto supone el 65 por ciento. En Valencia, otro de los puertos con mayor tráfico, el transbordo también es una pieza esencial del engranaje logístico, al igual que en Las Palmas, uno de los grandes beneficiados de la crisis del mar Rojo. En la

estadística también destaca el avance del tráfico de transbordo en Cádiz, con una cuota del 26 por ciento en 2023, frente al 3 por ciento en 2019. La explicación se encuentra en la conexión diaria entre la península y Canarias, puesta en marcha a finales de 2020 por Boluda Lines.

La tubería es el tercer modo más relevante, con un 25 por ciento del total. Aunque menos visible, su papel es esencial para la entrada y salida de petróleo, gas y productos químicos. Cartagena se destaca como el puerto más dependiente de este sistema, con infraestructuras diseñadas para la carga y descarga de graneles líquidos. Algo similar ocurre en Tarragona y Huelva, donde las tube-

rías conectan los tanques de almacenamiento con los barcos que transportan combustibles y productos químicos. En Bilbao, uno de los puertos industriales más importantes de España, la combinación de tuberías y transporte por carretera también facilita la salida de productos petroquímicos y derivados.

Tren, asignatura pendiente

El ferrocarril solo representó el 2 por ciento del volumen total. Este dato confirma su papel marginal en la logística portuaria, debido a la falta de infraestructuras adecuadas y a la menor flexibilidad en comparación con la carretera. Marín-Pontevedra es el puerto que más utiliza del tren, con un peso del 15 por

EL CAMIÓN MANDA CON UNA CUOTA DEL 43%

LA CUARTA PARTE DE LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE MERCANCÍAS SE REALIZA POR TUBERÍA

ciento, aunque su volumen sigue siendo muy bajo en términos absolutos. Caso similar al puerto de Santander, donde el tren canaliza el 14 por ciento de los flujos de entrada y salida de las mercancías.

La apuesta por una mayor integración del ferrocarril en el transporte portuario sigue siendo una prioridad estratégica.

Las inversiones en nuevos corredores ferroviarios, como el Atlántico y el Mediterráneo, buscan, precisamente, mejorar la conectividad de los puertos con la red de trenes de mercancías. Sin embargo, la hegemonía del transporte por carretera y la dependencia del transbordo marítimo parecen difíciles de revertir en el corto plazo.

Otro desafío es la digitalización y automatización del tráfico portuario para optimizar la coordinación entre los distintos modos.

En resumen, el análisis pone de manifiesto la predominancia de la carretera y el transbordo, así como el peso de las tuberías en sectores estratégicos. Mientras tanto, el ferrocarril sigue siendo una vía infrautilizada, con grandes desafíos por delante. La evolución de estos patrones dependerá en gran medida de las inversiones en infraestructura y las políticas de transporte sostenible que se impulsen en los próximos años. La intermodalidad y la sostenibilidad serán claves para definir el futuro del transporte de mercancías en los próximos años.

LA INTERMODALIDAD FERROCARRIL-BARCO BRILLA POR SU AUSENCIA

Los puertos españoles generan más del 50% del tráfico de mercancías por ferrocarril, sin embargo, el tren apenas mueve el 2% del tráfico portuario, sumando los flujos de entrada y salida.

	CARGA TOTAL			FERROCARRIL			CARRETERA			TUBERÍA			OTROS MEDIOS			TRANSBORDO*		
	2023	%23/19	%23/08	2023	2019	2008	2023	2019	2008	2023	2019	2008	2023	2019	2008	2023	2019	2008
Bahía de Algeciras	97,2	-7%	+30%	0%	0%	0%	20%	14%	9%	15%	15%	27%	0%	0%	1%	65%	70%	62%
Valencia	76,7	-5%	+28%	4%	4%	3%	52%	49%	49%	4%	2%	8%	-	-	-	40%	45%	40%
Barcelona	62,5	-5%	+21%	5%	5%	1%	57%	55%	63%	5%	6%	11%	-	-	-	33%	34%	25%
Cartagena	37,5	+10%	+46%	-	-	0%	24%	24%	21%	74%	75%	78%	-	-	-	2%	1%	1%
Bilbao	32,8	-7%	-17%	4%	5%	4%	38%	40%	35%	51%	49%	51%	-	-	-	7%	6%	10%
Tarragona	32,5	-1%	-2%	2%	2%	6%	31%	27%	23%	62%	61%	58%	-	-	-	4%	10%	13%
Huelva	29,8	-11%	+44%	1%	1%	1%	22%	20%	29%	68%	70%	66%	-	-	4%	8%	10%	0%
Las Palmas	25,5	+6%	-2%	-	-	-	53%	38%	40%	-	6%	7%	-	-	-	47%	56%	53%
Cijón	19,0	+9%	-2%	4%	6%	10%	26%	40%	30%	3%	1%	1%	36%	49%	59%	30%	5%	-
Baleares	16,1	-3%	+19%	-	-	-	91%	91%	85%	9%	9%	15%	-	-	-	0%	0%	-
Castellón	15,7	-24%	+16%	-	-	-	48%	48%	43%	52%	51%	57%	-	-	-	0%	1%	-
A Coruña	13,9	+3%	+9%	1%	3%	3%	29%	33%	36%	57%	64%	61%	-	-	-	12%	0%	-
S.C. Tenerife	12,8	+3%	-30%	-	-	-	62%	60%	42%	32%	38%	53%	-	-	-	6%	2%	5%
Ferrol - San Cibrao	8,4	-24%	-34%	-	0%	-	38%	63%	92%	24%	6%	8%	29%	31%	-	9%	0%	-
Santander	7,0	+7%	+27%	14%	15%	19%	84%	83%	79%	1%	1%	1%	-	-	1%	1%	1%	0%
Bahía de Cádiz	5,6	+29%	+12%	3%	-	0%	71%	66%	90%	-	31%	3%	-	-	-	26%	3%	6%
Almería	5,2	-7%	-11%	-	-	-	90%	67%	35%	-	-	-	10%	33%	59%	0%	0%	5%
Vigo	4,7	+12%	-8%	0%	-	0%	93%	94%	94%	-	-	1%	-	-	-	7%	6%	5%
Avilés	4,5	-11%	-9%	4%	8%	7%	65%	63%	79%	11%	8%	10%	20%	20%	3%	1%	0%	-
Sevilla	3,9	-10%	-15%	4%	4%	5%	96%	96%	92%	-	-	3%	-	-	-	0%	-	-
Pasaia	3,4	+8%	-28%	7%	7%	8%	92%	92%	86%	-	-	-	-	-	-	0%	1%	6%
Alicante	3,2	+10%	+15%	0%	1%	-	99%	98%	97%	-	-	3%	-	-	-	0%	0%	0%
Motril	2,5	-8%	+6%	-	-	-	59%	61%	69%	39%	39%	31%	-	-	-	2%	0%	0%
Málaga	2,5	-29%	-48%	-	0%	7%	97%	71%	39%	-	-	-	-	-	-	3%	29%	54%
Marín - Pontevedra	2,1	-14%	+28%	15%	12%	10%	84%	86%	89%	-	-	-	-	-	-	0%	1%	0%
Vilagarcía	1,5	+17%	+36%	-	1%	0%	100%	99%	98%	-	-	-	-	-	-	0%	0%	2%
Ceuta	1,2	-30%	-44%	-	-	-	100%	50%	54%	-	50%	-	-	-	-	-	0%	46%
Melilla	0,5	-38%	-31%	-	-	-	100%	100%	83%	-	-	17%	-	-	-	-	-	0%
TOTAL	528,3	-4%	+12%	2%	2%	2%	43%	41%	42%	25%	25%	29%	2%	3%	4%	27%	29%	23%

Cuotas del modo en que la mercancía total manipulada ha entrado y salido de cada puerto. Datos en millones de toneladas correspondientes al ejercicio 2023. (*): Transbordo y tránsito.

OPINIÓN | IMPACTO DE LA NORMATIVA DE COMERCIO DE EMISIONES EN LOS PUERTOS

¿ES POSIBLE CUMPLIR (DE VERDAD) CON EL ETS SIN PERDER COMPETITIVIDAD?

SARA
BLANCOSocia y responsable de
Consultoría de Ocean
Capital Partners

El transporte marítimo, como columna vertebral y eje central del comercio global, se enfrenta a un desafío sin precedentes en los próximos años: la descarbonización que exige Bruselas. La entrada en vigor del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (ETS) de la Unión Europea impone a la industria naviera una transformación en su modus operandi que amenaza con cambiar el tablero del comercio marítimo europeo. Desde algunos sectores, la nueva regulación se interpreta como una amenaza para la competitividad portuaria. Para otros, se trata de una oportunidad de liderar la sostenibilidad frente al resto de países.

Desde el 1 de enero de 2024, las navieras deben pagar por el 40% de sus emisiones de CO₂, una cifra que alcanzará el 100% en 2026. Además, la regulación se endurecerá aún más en los próximos años: en 2026 se incluirán gases como el óxido nítrico y el metano, ampliando su impacto. Además, el ETS establece reglas desiguales según el origen y destino de las rutas marítimas. Si la ruta tiene origen y destino dentro de la Unión Europea, la naviera deberá pagar por el 100% de sus emisiones, mientras que si el viaje incluye a un puerto extracomunitario, solo se pagará por el 50% de las emisiones que correspondan en ese caso. Esta diferencia ha generado preocupación en el sector, ya que los puertos extracomunitarios como Marruecos, Argelia o Egipto podrían captar parte del tráfico que actualmente recalán en enclaves como Barcelona, Valencia o Algeciras.

El encarecimiento de las operaciones en los puertos europeos es un hecho. La European Sea Ports Organization

(ESPO) calcula un incremento del 20% en los costes de navegación, con un precio aproximado de 65 euros por tonelada de CO₂ emitida. Desde Ocean Capital Partners (OCP) estimamos que el sobrecoste total para los buques que lleguen a puertos españoles alcanzará los 142 millones de euros en 2026. Como era previsible, las principales navieras ya han empezado a trasladar este sobrecoste a los clientes con el llamado 'Recargo de Emisiones'. Transportar un contenedor entre Asia y Europa cuesta ahora entre 7 y 228 euros más, según la carga. ¿El resultado? Las rutas comerciales están en plena reconfiguración y los puertos españoles pueden salir perdiendo.

Las consecuencias no son menores. La pérdida de competitividad empujaría a muchas navieras a desviar su tráfico hacia puertos extracomunitarios donde la regulación ETS no se aplica. En otras palabras, la normativa que pretende reducir las emisiones podría acabar fomentando rutas más largas y un aumento en la huella de carbono. La paradoja es evidente. Además, las modificaciones en rutas y escalas pueden comprometer la seguridad de la cadena de suministro y la estabilidad logística.

Es urgente replantear la implementación del ETS para evitar un daño irreversible en la economía portuaria española. Una solución viable es flexibilizar su aplicación con una moratoria o una implantación escalonada que permita a las em-

presas adaptarse sin poner en jaque su competitividad. Otra clave es fomentar el uso de combustibles renovables. En lugar de penalizar, se debería incentivar el desarrollo y uso de metanol verde o amoníaco como alternativas viables. La electrificación de los muelles es otra apuesta estratégica que reduciría emisiones y consumo de combustibles fósiles. Aunque supone una inversión elevada, la reducción en la compra de derechos de emisión compensa el esfuerzo.

Tras la petición de las Autoridades Portuarias se está poniendo en marcha la creación de un observatorio ETS que evalúe el impacto real de la normativa en la competitividad de los puertos españoles. Contar con datos actualizados será crucial para futuras revisiones de la regulación. Asimismo, el Gobierno debe desarrollar un plan de incentivos que ayude a las navieras y puertos a adaptarse, promoviendo la creación de corredores verdes con infraestructura para combustibles alternativos y electrificación.

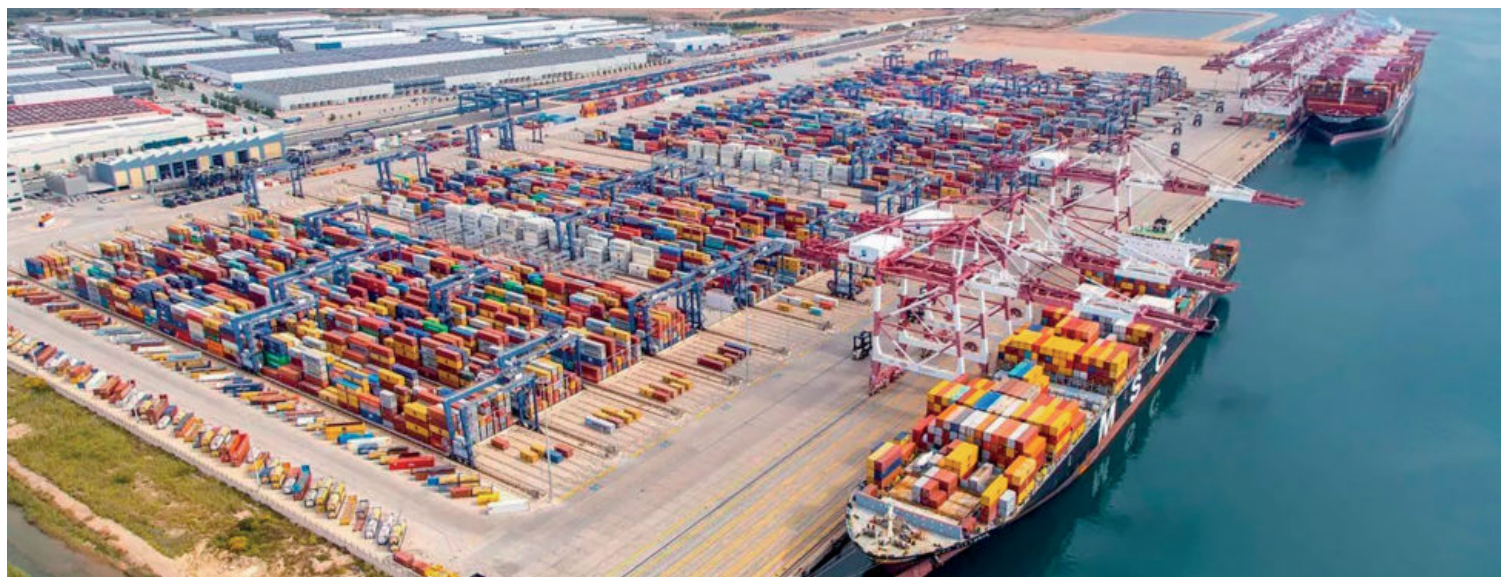
La norma ETS representa un punto de inflexión para el transporte marítimo. Puede ser el principio de una transición sostenible o una losa para la competitividad portuaria. La clave está en equilibrar la regulación ambiental con la viabilidad económica del sector. Si no se hace bien, Europa perderá tráfico, España perderá oportunidades y el planeta podría no ver una mejora real en la reducción de emisiones.

**LA NORMATIVA QUE
PRETENDE REDUCIR
LAS EMISIONES
PODRÍA ACABAR
FOMENTANDO RUTAS
MÁS LARGAS
Y UN AUMENTO
EN LA HUELLA
DE CARBONO**



En lo grande
y en lo pequeño

CONECTAMOS
valenciaport



TRANSPORTE XXI

El Puerto de Barcelona capitaliza el mayor volumen de inversiones públicas y privadas, con 718 millones de euros ejecutados en el periodo entre 2019 y 2023.

ESPAÑA PORTUARIA | INVERSIONES

CENTROS DE CAPITAL

LOS PUERTOS ESPAÑOLES RECIBIERON UNA MEDIA DE 939 MILLONES DE EUROS ANUALES, CON UN MAYOR PROTAGONISMO DE LA INVERSIÓN AJENA

Los puertos españoles recibieron un total de 4.697 millones de euros de inversiones en los últimos cinco años, en concreto, entre 2019 y 2023 (último con datos oficiales disponibles). Esta situación evidencia un ritmo inversor anual ejecutado de 939 millones de euros, de acuerdo a un informe realizado por Transporte XXI con datos de Puertos del Estado.

Esta cantidad global proviene de dos fuentes de financiación. Por un lado, la que sale de la caja directa de las autoridades portuarias, fruto de las cantidades destinadas en sus planes de empresa, y otra, en la inversión ajena, toda 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 autoridades portuarias.

De esta forma, las autoridades portuarias destinaron 2.279 millones de euros a la financiación de proyectos con sus flujos de caja, mientras que los puertos recibieron 2.417 millones de euros de recursos ajenos, entre ellos, todos los empleados en la conectividad viaria y ferroviaria de las dársenas, junto a salida de inversiones provenientes de las empresas privadas con concesiones en la red portuaria.

Los datos “reafirman nuestro papel como los grandes inversores de un sistema que necesita de las navieras y las empresas energéticas, así como los

grupos terminalistas y logísticos, que están adecuando y modernizando nuestros muelles”, explica un operador privado con intereses en enclaves del Mediterráneo.

Los puertos vienen siendo dinamizados de la economía de los territorios a los que sirven, logrando ser atractivos para la creación de nuevos negocios al calor de la logística y las tecnologías. La red portuaria viene maximizando sus inversiones, con escenarios superiores de previsiones en obras de 1.100 millones de euros anuales, si bien la ejecución pública sigue con bajo ritmo.

Baja ejecución pública

El último informe anual de supervisión de la contratación pública en España, emitido por la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación (OIReS-con), indica que “hay una observación bastante generalizada en los informes a deficiencias en la planificación y seguimiento de la programación contractual, incluido un grado de ejecución del plan de inversiones muy bajo”, señalando que en el periodo 2022-23 “la inversión ejecutada no alcanza el 25-40 por ciento de la total prevista en la mayor parte de las Autoridades Portuarias”.

La oficina revela que “los planes de empresa no incluyen las necesidades corrientes de contratación, con lo que la programación anual de la actividad contractual no se anticipa a los licitadores mediante la publicación de un anuncio de información previa”.

MODELO MIXTO DE INVERSIÓN

Entre 2019 y 2023 se aprecia un mayor desempeño de la inversión ajena que de los flujos de caja aportados directamente por las autoridades portuarias.

	AJENA	PÚBLICA	TOTAL
Barcelona	447,4	271,5	718,9
Valencia	279,6	145,0	424,6
Huelva	269,5	105,0	374,4
Cartagena	131,1	234,6	365,7
Las Palmas	129,3	233,0	362,3
Bahía de Algeciras	205,3	147,0	352,3
Bilbao	141,4	124,8	266,2
Baleares	76,1	133,7	209,8
A Coruña	131,4	71,7	203,1
Tarragona	66,4	111,3	177,8
Santa Cruz de Tenerife	55,3	119,8	175,1
Santander	51,1	105,5	156,5
Ferrol-San Cibrao	63,7	83,6	147,3
Málaga	22,9	103,1	126,0
Vigo	49,4	73,6	123,0
Alicante	79,6	16,4	96,0
Sevilla	64,8	20,3	85,1
Castellón	24,3	48,4	72,6
Bahía de Cádiz	32,1	35,8	67,8
Gijón	22,9	30,5	53,4
Ceuta	13,8	30,8	44,6
Marín y Ría de Pontevedra	20,2	13,2	33,3
Pasaia	6,5	24,7	31,2
Avilés	7,7	20,1	27,8
Motril	9,0	14,4	23,4
Almería	4,1	15,5	19,6
Vilagarcía	9,7	2,3	11,9
Melilla	3,1	6,3	9,4
TOTAL	2.417,6	2.279,2	4.696,8

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. Fuente: Puertos del Estado.

€
4.697
MILLONES
INVERTIDOS EN
LOS ÚLTIMOS
CINCO AÑOS

El puerto de Palma pone rumbo al futuro



La Autoridad Portuaria de Baleares impulsa un plan de consenso para la reordenación de usos, basado en la eficiencia operativa, el equilibrio económico y la integración con la ciudad

El puerto de Palma está en plena metamorfosis. Tras un proceso de análisis y diálogo con más de 65 grupos de interés, la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), que preside Javier Sanz, trabaja en una estrategia que responde a las necesidades reales del puerto y su entorno. Un nuevo rumbo que prioriza la eficiencia, la sostenibilidad y la integración con la ciudad, abriendo sus puertas al mar.

La hoja de ruta trazada pivotará sobre cuatro ejes prioritarios.

En primer lugar, mantener la simultaneidad de las operaciones portuarias en los muelles Comerciales, muelles de Poniente-Paraires y dique del Oeste, tal y como se opera en estos momentos. Este aspecto aleja la amenaza de congestión de la operativa portuaria de embarque y desembarque de mercancías y pasajeros.

En segundo lugar, reubicar el espacio destinado a los cruceros, concentrando su actividad en el muelle de Poniente-Paraires, permitiendo una gestión más eficiente y minimizando el impacto sobre la ciudad. De forma paralela y en la medida que vaya siendo compatible con el mantenimiento de las operaciones portuarias en cada zona, el nuevo marco estratégico promoverá el traslado progresivo de las áreas de reparación y mantenimiento a la zona del dique del Oeste, creando un ecosistema industrial más moderno y sostenible.

Por último, y como valor añadido

do al interés general de la propuesta, la nueva configuración desarrollará un proyecto de integración entre el puerto y la ciudad en los espacios liberados por la industria de la reparación de embarcaciones situados frente a la Catedral y en el Contramuelle-Mollet. Ambos espacios serán destinados a iniciativas relacionadas con la cultura, la formación y especialmente el deporte, con la posibilidad de establecer una escuela municipal de deportes náuticos.



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears



Sector náutico

El puerto de Palma es mucho más que un punto de conexión para pasajeros y mercancías. Su industria náutica es un motor económico clave para la región, con una factura-

ción que representa aproximadamente el 47 por ciento de los ingresos de la entidad portuaria. Palma concentra el 45 por ciento de las empresas del sector y más de la mitad de la facturación y el empleo vinculado a la náutica en Baleares, consolidándose como un referente en el Mediterráneo para la reparación y mantenimiento de embarcaciones.

Con la reordenación prevista, el puerto busca fortalecer esta industria, poniendo el foco en mejorar la eficiencia del sector, atraer nuevas inversiones y fomentar la creación de empleo cualificado, asegurando que Palma siga siendo un hub de referencia para la náutica de recreo y la industria de repair & refit.

Abrir la ciudad al mar

La nueva visión de la APB está alineada con una tendencia global que apuesta por inversiones portuarias que generen un impacto positivo más allá de la eficiencia operativa. Este modelo no solo refuerza la competitividad del puerto, sino que también lo transforma en un motor de desarrollo económico y social para la ciudad de Palma.

El proceso de reordenación sigue abierto a la participación de la comunidad portuaria, empresas del sector, administraciones y ciudadanos. A través del diálogo continuo, la Autoridad Portuaria de Baleares busca un equilibrio entre las necesidades industriales y comerciales del puerto y el bienestar de quienes viven y visitan Palma.

De hecho, uno de los objetivos clave de este plan es mejorar la integración puerto-ciudad, destinando espacios de calidad para el disfrute de los ciudadanos. La profunda transformación del puerto de Palma ya ha dado el pistoletazo de salida con el proyecto transformador del Club de Mar y la reforma integral del Passeig Marítim, que pretende abrir la ciudad al mar.

Con este nuevo enfoque, el puerto de Palma no solo reafirma su posición estratégica en el eje Mediterráneo, sino que también da un paso adelante hacia un futuro más sostenible y armónico con la ciudad.

Las fases de la nueva reordenación del puerto

1. Análisis de alternativas
2. Consenso institucional
3. Reubicación progresiva de actividades
4. Fortalecimiento del sector náutico
5. Creación de espacios públicos
6. Implementación y seguimiento

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | GRANELES LÍQUIDOS

UN FLUJO QUE AGUANTA EL TIPO

LA EVOLUCIÓN DEL PETRÓLEO CRUDO, EL GASOIL Y LA GASOLINA COMPENSARON LA BAJADA DE TRÁFICOS COMO EL FUELOIL

Los graneles líquidos mantuvieron el tipo en el sistema portuario español el año pasado. Este tipo de flujo, que supone alrededor del 32 por ciento del volumen global de actividad en los muelles, saldó el ejercicio con 178,92 millones de toneladas, aproximadamente cuatro millones más que en 2023.

Ello supone un crecimiento del 2,3 por ciento en relación con 2023, de acuerdo con las estadísticas de Puertos del Estado. Este tráfico sigue sin alcanzar los volúmenes prepandemia, es decir, los 187,14 millones de toneladas que sumó en 2019.

La evolución del pasado año se debió al buen comportamiento del petróleo crudo, el gasoil y la gasolina, que compensaron la bajada del fueloil. El petróleo crudo, el principal flujo líquido con una cuota de casi el 36 por ciento, alcanzó los 64,36 millones de toneladas y un avance del 4,4 por ciento.

Más creció el segundo flujo líquido, el gasoil, con 23,93 millones de toneladas

y un incremento del 6,8 por ciento. Y todavía más el cuarto, la gasolina, con un avance del 28,8 por ciento, hasta los 18,94 millones de toneladas.

Mención al margen merece el comportamiento de los productos químicos que se han disparado, hasta colocarse en la tercera posición. Sumaron 21,21 millones de toneladas, multiplicando por más de dos sus volúmenes en comparación con el ejercicio precedente.

La otra cara de la moneda fue el fueloil que se dejó en el camino más de ocho millones de toneladas, hasta los 14,64 millones (-35,5 por ciento) respecto a 2023. Este producto bajó de la segunda a la quinta posición.

A diferencia del ejercicio anterior, el descenso, por segundo año consecutivo, del precio del crudo (alrededor del 3 por ciento) no afectó a estos tráficos. Y es que el consumo de automoción aumentó el 2,2 por ciento en 2024 respecto a 2023. El incremento fue sobre todo en gasolinas (+7,5

BILBAO, POR ENCIMA DE 2019

El puerto de Bilbao es el único del 'Top 5' que supera los flujos prepandemia con 21,6 millones de toneladas movidas el año pasado.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Bahía de Algeciras	28,5	+7%	-7%	26,5	27,3
Cartagena	25,9	-7%	-0%	27,8	28,0
Huelva	23,8	+5%	-11%	22,7	24,9
Bilbao	21,6	+4%	+4%	20,6	20,5
Tarragona	20,8	+1%	-2%	20,6	17,7
Barcelona	13,7	+6%	-15%	12,9	15,5
A Coruña	9,8	+22%	+10%	8,1	8,5
Las Palmas	8,8	+27%	+9%	6,9	7,8
Castellón	8,5	+4%	-20%	8,2	10,3
S.C. Tenerife	4,1	+11%	-14%	3,7	3,7
Valencia	3,4	-35%	+10%	5,3	5,8
Ferrol - San Cibrao	2,3	-37%	-1%	3,6	4,0
Gijón	1,7	+34%	+94%	1,3	0,8
Baleares	1,6	+5%	+1%	1,5	1,5
Motril	1,3	-2%	-4%	1,3	1,3
Ceuta	0,6	-11%	-32%	0,7	0,7
Avilés	0,6	-11%	-19%	0,7	0,7
Sevilla	0,6	+25%	+89%	0,4	0,4
Bahía de Cádiz	0,5	-58%	-60%	1,3	1,5
Vilagarcía	0,3	-4%	+57%	0,3	0,3
Santander	0,2	-22%	-49%	0,2	0,2
Almería	0,1	+269%	+117%	0,0	0,1
Málaga	0,1	-19%	+35%	0,1	0,1
Melilla	0,1	+1%	-15%	0,1	0,1
Alicante	0,1	+37%	+103%	0,0	0,0
Vigo	0,0	+7%	-17%	0,0	0,0
Marín - Pontevedra	-	-	-100%	-	0,0
Pasaia	-	-	-	-	-
TOTAL	178,9	+2%	-4%	174,9	181,7

Millones de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

LOS QUÍMICOS MULTIPLICAN POR MÁS DE DOS TRÁFICOS

EL CONSUMO PARA LA AUTOMOCIÓN CRECIÓ EL 2,2%

por ciento), mientras que el gasóleo prácticamente se mantuvo (+0,7 por ciento), de acuerdo con las estadísticas de la Corporación de Reservas Estratégicas y Productos Petrolíferos (Cores).

No mantuvo esta tendencia el gas natural, un tráfico que siguió retrocediendo (-26,7 por ciento) por segundo año consecutivo. Ello debido a diversos factores como otro invierno suave y





Depósitos Portuarios

ALMACENAMIENTO PARA LÍQUIDOS A GRANEL EN EL PUERTO DE BILBAO



Tanques de Acero Inoxidable y al Carbono, aislados térmicamente y calefactados



Deposito Aduanero y Deposito Fiscal



46.000 m³ de Capacidad almacenaje



500 metros de muelle para buques



Más de 70 años de experiencia



Instalaciones accesibles por mar, tren y carretera

Muelle Reina Victoria 19 - Apdo. de Correos, 16
48980 Santurtzi (Bizkaia) Spain
☎ 944 611 852
webmaster@deposa.euskalnet.net www.depositosportuarios.com

a que se ha importado gas sobre todo de Argelia, es decir, por gasoducto.

En comparación con los flujos prepandemia, hay de cal y de arena. El petróleo crudo sigue por detrás (-2,78 por ciento) de los volúmenes de 2019. Tanto el gasoil (+3,59 por ciento) como la gasolina (+5,8 por ciento) se sitúan por encima, mientras que el fueloil es el que está más lejos (-45,17 por ciento).

ALGECIRAS HA TOMADO EL RELEVO A CARTAGENA

El puerto de Algeciras ha tomado el relevo al de Cartagena y ha pasado a liderar la clasificación al canalizar 28,5 millones de toneladas de graneles líquidos. Esta actividad supone un incremento del 7,5 por ciento, triplicando el crecimiento medio del conjunto del sistema portuario.

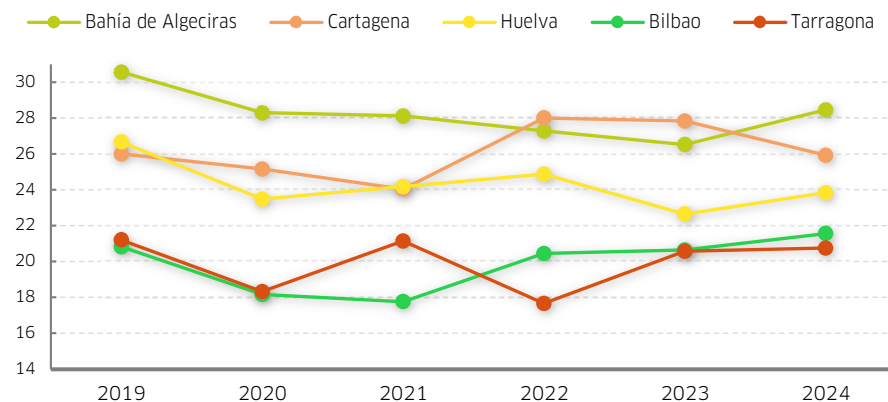
La dársena cartagenera ha bajado a la segunda posición al registrar un retroceso del 6,8 por ciento, hasta los 25,9 millones de toneladas. Pasó factura la parada técnica de la refinería de Repsol.

PROYECTOS PARA MÁS CAPACIDAD

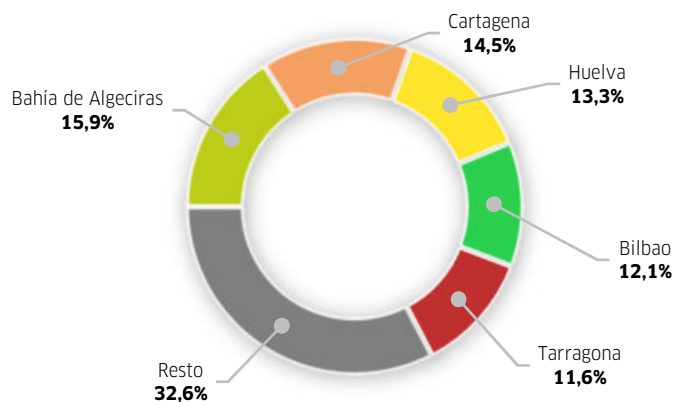
A lo largo del pasado año se han dado a conocer ambiciosos proyectos para ganar capacidad en graneles líquidos. Proyectos como el de la nueva sociedad Deposa Tarragona, evaluado en unos 20 millones de euros, que el *holding* Iberia Tankstorage ha constituido para entrar en el puerto de Tarragona con una terminal de graneles líquidos. Sin salir de la dársena catalana, Vopak Terquimsa proyecta completar el desarrollo de su concesión en el muelle de la Química con la construcción de 10 nuevos tanques que sumarán 37.000 metros cúbicos de capacidad para almacenar sobre todo productos químicos. Por otra parte, Depósitos Portuarios (Deposa), que pertenece a Iberia Tankstorage desde 2024, culminará próximamente los trabajos de ampliación de sus instalaciones en el puerto de Bilbao que inició el año pasado. Esta actuación consiste en la construcción de 10 nuevos depósitos con una capacidad para 15.000 metros cúbicos de almacenaje y con una inversión superior a los dos millones de euros.

CASI EL 50% DE CUOTA

Los tres primeros puertos del ranking, Algeciras, Cartagena y Huelva, suman 78,2 millones de toneladas de graneles líquidos, lo que supone una cuota del 43,7% del global. Un porcentaje que se eleva al 67,4% sumando el 'Top 5'.



AÑO 2024



Millones de toneladas. 2024, 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 2024 | GRANELES SÓLIDOS

CON EL VIENTO EN CONTRA

LOS SÓLIDOS SE VIERON LASTRADOS POR EL PRONUNCIADO RETROCESO DEL CARBÓN Y COQUE DE PETRÓLEO

CARTAGENA, CASI EL 30% MÁS QUE EN 2019

El puerto de Cartagena ha dejado atrás con holgura los tráficos prepandemia al sumar 8,8 millones de toneladas, el 28% más que en 2019.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Gijón	12,1	-25%	-17%	16,1	16,9
Tarragona	9,2	-9%	-5%	10,2	9,3
Cartagena	8,8	+0%	+28%	8,8	7,4
Castellón	7,7	+19%	+8%	6,5	9,2
Huelva	5,3	-7%	-8%	5,7	5,7
Barcelona	4,8	+0%	+18%	4,8	4,5
Bilbao	4,3	+10%	-8%	3,9	3,8
A Coruña	4,2	-19%	+21%	5,2	5,4
Almería	3,9	-1%	-12%	3,9	3,9
Ferrol - San Cibrao	3,7	-3%	-54%	3,8	6,9
Santander	3,3	-13%	-9%	3,8	3,4
Avilés	2,8	+3%	+1%	2,8	2,8
Valencia	2,8	+12%	+26%	2,5	2,3
Sevilla	2,0	+3%	-12%	2,0	1,8
Alicante	1,8	-2%	+25%	1,8	1,7
Bahía de Cádiz	1,7	-26%	-11%	2,2	1,9
Marín - Pontevedra	1,4	+38%	+60%	1,0	1,0
Málaga	1,3	-7%	-14%	1,4	1,4
Pasaia	0,9	-12%	-9%	1,1	0,9
Motril	0,8	+9%	+22%	0,7	0,7
Las Palmas	0,4	+9%	-9%	0,4	0,4
Vilagarcía	0,4	-28%	-14%	0,6	0,4
Baleares	0,4	-7%	-71%	0,4	0,4
S.C. Tenerife	0,3	-11%	-20%	0,4	0,4
Vigo	0,3	-18%	-13%	0,3	0,3
Bahía de Algeciras	0,2	-47%	-76%	0,4	1,4
Melilla	0,0	+41%	+135%	0,0	0,0
Ceuta	0,0	-47%	-84%	0,0	0,0
TOTAL	84,8	-6%	-7%	90,5	94,0

Millones de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Los graneles sólidos encadenan dos años de mala cosecha, siendo el único flujo (por su forma de presentación) que saldó en negativo el pasado ejercicio. El sistema portuario español canalizó 84,77 millones de toneladas de graneles sólidos en 2024, casi seis millones menos que en 2023 (-6,4 por ciento).

Estos tráficos se vieron lastrados sobre todo por la pronunciada bajada del carbón y coque de petróleo, que retrocedieron más del 40 por ciento, hasta los 9,93 millones de toneladas. Este flujo venía de un momento dulce por la situación energética derivada del primer año de la guerra en Ucrania, llegando a sumar 19,71 millones de toneladas en 2022. Con la situación más normalizada, el carbón y el coque de petróleo ya retrocedieron el 14,5 por ciento en 2023. La bajada ha sido todavía más pronunciada en 2024, el 41,2 por ciento menos, quedando en el cuarto puesto de graneles sólidos.

Tampoco ha sido un buen año para el principal tráfico sólido, los cereales y sus harinas. Estos flujos han saldado el ejercicio con un descenso del 14,1 por ciento, hasta los 18,58 mi-

llones de toneladas. Entre los principales tráficos de sólidos, el único que ha dado una alegría ha sido el de otros minerales no metálicos, con un volumen de 15,05 millones de toneladas y un crecimiento del 12,7 por ciento.

LOS MINERALES NO METÁLICOS DIERON UNA ALEGRÍA

En comparación con los volúmenes prepandemia, los graneles sólidos necesitan sumar seis millones de toneladas más para alcanzar los 90,8 millones de 2019. De los principales flujos, el único que supera, y con diferencia, las cifras prepandemia es el de cereales y sus harinas, que acumulan un crecimiento del 22,23 por ciento.

No hay variaciones en el 'Top 5' de puertos. Gijón sigue liderando la clasificación, aunque experimentó un retroceso del 25 por ciento, hasta los 12,1 millones de toneladas de graneles sólidos. La dársena asturiana sufrió especialmente la caída del carbón. Y la tendencia a la baja del trá-

fico granelero pasó factura a la terminal EBHI, que manipuló 7,3 millones de toneladas, el 15,7 por ciento menos. La terminal granelera vio lastrada su actividad por la disminución del carbón térmico, que cayó el 66 por ciento y que no pudo compensar el crecimiento del 4,3 por ciento del siderúrgico y el mineral de hierro.

El puerto de Tarragona también mantuvo el segundo puesto con 9,2 millones de toneladas y un retroceso del 9 por ciento, seguido por Cartagena que tuvo un crecimiento plano con 8,8 millones de toneladas.

Castellón, cuarto, rompió la tendencia a la baja al registrar un incremento de dos dígitos (+19 por ciento), hasta los 7,7 millones de toneladas. El puerto de Huelva cierra el 'Top 5' con unos tráficos de 5,3 millones de toneladas y un descenso del 7 por ciento.

Apuesta por los flujos

Los operadores siguen apostando por estos tráficos. Un ejemplo es el grupo Ership, propiedad de la familia Alvargonzález, que está fortaleciendo su negocio granelero en España. La compañía ha reforzado su red de concesiones portua-

Tus aliados en el transporte internacional

portsurcastellon.com | gimenologport.com

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

510 m lineales de atraque
16 m de calado

Portsur Castellón

gimeno
logística portuaria

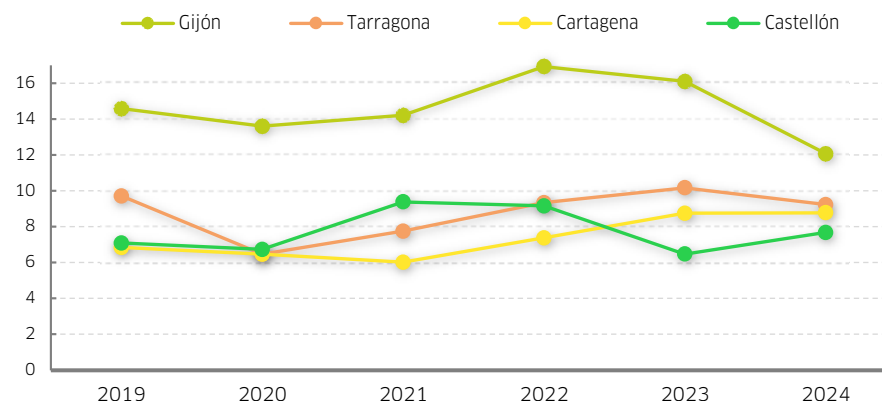
rias, inyectando mayor capacidad en sus operaciones con graneles sólidos. El grupo ha incorporado a su perímetro una nueva terminal en el puerto de Sevilla situada en la Dársena del Cuarto. La instalación, que arrancó sus operaciones en octubre, va a ser operada durante 50 años por Almacenes y Depósitos Portuarios, una empresa formada por los grupos Ership y Portillo. Esta estibadora es una de las firmas que, junto con las terminales de Gijón, Cádiz, Tarragona y Cartagena, han recibido nuevas grúas móviles que permiten operar graneles, siderúrgicos y *project cargo*.

Además, Ership ganará capacidad en el puerto de Tarragona con una nueva instalación mecanizada destinada sobre todo a graneles sólidos agroalimentarios. La estibadora prevé invertir 4,17 millones de euros (IVA incluido) en el proyecto.

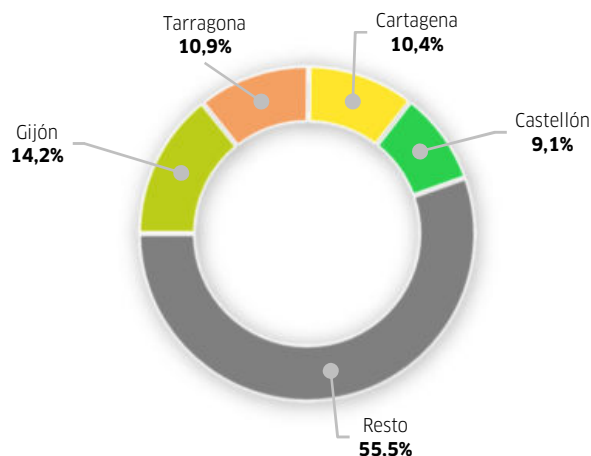
Otro operador que proyecta crecer es Elian Barcelona, que entró en el puerto de Barcelona con la compra de Cargill. La compañía, filial de la multinacional estadounidense agrícola Viserion International, ganará capacidad en su planta de molturación de soja ubicada en el muelle

CUOTA SUPERIOR AL 35%

Los tres primeros puertos, Gijón, Tarragona y Cartagena, sumaron 30,1 millones de toneladas, unos volúmenes que suponen una cuota del 35,49% del total de graneles sólidos que pasaron por las dársenas españolas.



AÑO 2024



Millones de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Álvarez de la Campa 2. Prevé invertir 3,23 millones de euros en construir un almacén destinado a harina de soja y en una nueva estación para cargar camiones.

Terminal Marítima de Cartagena (TMC), participada por Erhardt, Noatum Maritime y Grupo Nogar, cuenta con una nueva tolva semiecológica para la carga a granel en su terminal en el puerto de Cartagena. TMC ganó capacidad para impulsar los tráficos agroalimentarios en la dársena de Escombreras en 2022.

DIVERSOS OPERADORES IMPULSAN ESTOS TRÁFICOS

Por otra parte, el puerto exterior de A Coruña consolida su posición como *hub* para el tráfico agroalimentario del noroeste peninsular con nuevos servicios para la industria de piensos. La Asociación Gallega de Fabricantes de Alimentos Compuestos (Agafac) construirá y gestionará en Punta Langosteira un centro para el control de la seguridad alimentaria que será pionero en España.

PortCastelló crece cuatro veces más que la media del sistema portuario español en 2024

Con un movimiento total de 17.464.782 toneladas, el puerto de Castellón protagoniza un crecimiento del 11% en el tráfico de mercancías el pasado ejercicio, mientras que la media del sistema portuario español se situó en un modesto 2,7%.

9º puerto del sistema portuario: con este avance, PortCastelló se consolida a nivel nacional, ubicándose como el noveno puerto en tráfico de mercancías.

Crecimiento imparables en todos los segmentos

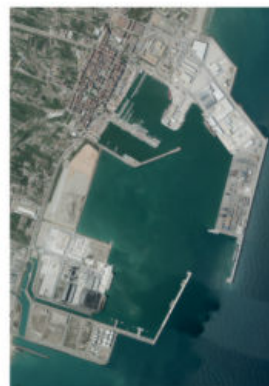


Líder en granel sólido: Mientras el resto del sistema portuario español experimenta una caída del 6,4%, PortCastelló crece un impresionante 18,5% en este tipo de tráfico. Este salto lo posiciona como el cuarto puerto del país en movimiento de graneles sólidos.

Récord en mercancía general: Aumenta un 16%, superando ampliamente el 6,1% de media del resto de puertos. Parte de este éxito se debe al crecimiento del tráfico de contenedores, que experimenta un aumento del 19,9%, en comparación con el 8% registrado en el conjunto del sistema portuario.



Granel líquido al alza: PortCastelló supera la media nacional, con un crecimiento del 4,3%, mientras que el resto del sistema se queda en un 2,3%.



Un puerto que avanza con fuerza

PortCastelló se posiciona como el quinto puerto del sistema estatal con mayor crecimiento en tráfico de mercancías en 2024.

Su apuesta por la innovación, la eficiencia y la diversificación de mercados lo están consolidando como un referente clave en el sector logístico y comercial del Mediterráneo.



El Puerto de Valencia maneja 27 de cada 100 toneladas de carga general que se gestionan en las dársenas españolas.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | MERCANCÍA GENERAL

LA VÍA CORRECTA

LA CRISIS DEL MAR ROJO REPOSICIONA FLUJOS EN ESPAÑA

Año histórico para la mercancía general. El sistema portuario español cerró 2024 con un tráfico de 278,6 millones de toneladas, un 6 por ciento más

que un año antes. Este segundo de actividad logra su mejor marca, superando el récord de 2021, fijado en 276,2 millones de toneladas; un volumen que se fue

debilitando en los últimos años “como consecuencia del impacto de los fletes marítimos y la reducción de exportaciones”, indica un transitorio a Transporte

CRECIMIENTO DE LOS VOLÚMENES

El ejercicio 2024 deja un contraste entre la progresión de los flujos en los puertos de Valencia y Barcelona, mientras Algeciras sufre un retroceso.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Valencia	74,5	+8%	-1%	69,0	70,9
Bahía de Algeciras	68,1	-3%	-7%	70,3	71,1
Barcelona	49,3	+10%	+8%	44,7	49,0
Las Palmas	19,7	+8%	+26%	18,3	17,6
Baleares	14,9	+5%	+9%	14,2	13,5
S.C. Tenerife	9,0	+9%	+26%	8,3	7,6
Bilbao	8,6	+4%	-14%	8,2	8,6
Vigo	5,2	+22%	+37%	4,3	4,2
Santander	3,7	+24%	+41%	2,9	2,8
Málaga	3,1	+215%	+58%	1,0	2,9
Pasaia	2,4	+2%	+12%	2,4	2,4
Bahía de Cádiz	2,4	+13%	+109%	2,1	2,2
Gijón	1,8	+16%	-5%	1,6	1,3
Huelva	1,8	+22%	+54%	1,5	1,3
Tarragona	1,7	-2%	-5%	1,7	2,4
Sevilla	1,7	+10%	-6%	1,5	1,6
Almería	1,5	+18%	+36%	1,3	1,5
Castellón	1,3	+16%	-58%	1,1	1,5
Alicante	1,2	-5%	-13%	1,3	1,5
Marín - Pontevedra	1,2	+11%	-24%	1,1	1,0
Avilés	1,2	+5%	-26%	1,1	1,0
Cartagena	1,0	+6%	-21%	0,9	1,0
Vilagarcía	0,7	+5%	+9%	0,7	0,8
Ferrol - San Cibrao	0,7	-32%	-12%	1,0	1,0
Ceuta	0,6	+10%	-29%	0,5	0,6
Motril	0,6	+6%	-28%	0,5	0,1
A Coruña	0,5	-6%	-46%	0,6	0,9
Melilla	0,5	+0%	-42%	0,5	0,5
TOTAL	278,6	+6%	+2%	262,5	270,5

Millones de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

¿HABLAMOS DE PLANES?
Tenemos muchos

Puerto de Avilés
Autoridad Portuaria de Avilés

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

XXI. Sin embargo, en 2024, la actividad se ha logrado recomponer, “fruto del desvío de buques por la crisis del mar Rojo y por un progresivo crecimiento de flujos import-export”, explica un directivo de un grupo consignatario.

Contenedor, protagonista

El alza de la carga general se debe a un mayor desarrollo del contenedor en la zona del Mediterráneo, con 193 millones de toneladas, un 8 por ciento más, mientras que la carga convencional, que no utiliza envases cerrados, con 85 millones de toneladas, solo crece un 1 por ciento. Decisivo para ello, “ha sido un mayor desempeño de las navieras por posicionar en Barcelona, Valencia, Las Palmas y Málaga los contenedores desviados por la crisis del conflicto entre Israel y Palestina, lo que ha

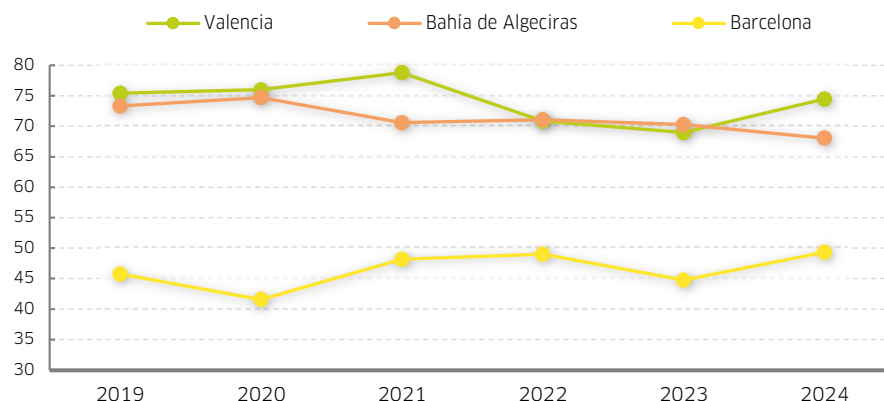
ayudado al crecimiento de tránsitos que hemos visto en 2024”, aclaran desde un grupo estibador.

La incógnita que atemoriza al sector: que lo ocurrido en 2024 con los tránsitos no tenga “un mayor traslado a 2025”, explica un transitario especializado en flujos marítimos de Extremo Oriente. “Todo dependerá de si los navieros no ponen todo el peso en el canal de Suez y mantienen la alternativa del cabo de Buena Esperanza, porque, en el fondo, van a intentar protegerse ante la incertidumbre política”. En este aspecto, las fuentes consultadas no son capaces de adivinar si 2025 será un año positivo para el desarrollo de nuevos flujos de exportación. Estos medios advierten que “va a depender de la estabilidad de los fletes, de la competitividad de la industria española y de si sectores como el azulejero, textil, químico o agroalimentario tienen una expansión, aunque nos tememos que la ola proteccionista que ha abierto Trump va a ser perjudicial para nuestros intereses”. Eso sí, esperan que “España sea inteligente y actúe con una rebaja impositiva, aunque sin Presupuestos lo vemos imposible”.

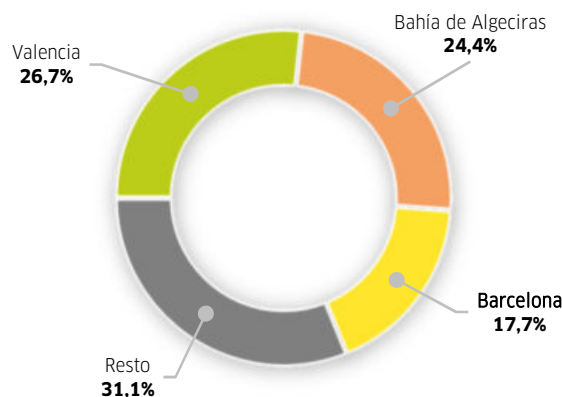
LOS PUERTOS DE VALENCIA, ALGECIRAS Y BARCELONA CONTROLAN EL 69% DE LOS TRÁFICOS

EL PUERTO DE VALENCIA AFIANZA SU LIDERAZGO EN ESPAÑA

La entidad portuaria cerró 2024 con un crecimiento del 8%, mientras que el tráfico de mercancía general en Algeciras, en segunda posición, cayó un 3%. El tercero del podio, Barcelona, subió un 10%.



AÑO 2024



Millones de toneladas. 2024 provisional. Fuente: Puertos del Estado.

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

Grupo Davila

grupodavila.es

J. DAVILA 1917

“Tu socio de confianza desde 1917”

Logos de socios y filiales: Davila Agencias, Marítima del Oriente, Joaquín Davila y Cía. S.A.U., MARITIMA ASTONDO, Marítima Davila Bellas, ALTIUS, ROYAL SPANISH THE YACHT FIRM, CARGO LANTHORN, TERMAMI, TRANS GLOBAL, DART, DART, Marina Davila, ESTICARGO, IPCargo, IPShips, CPS.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | CONTENEDORES

TRAVESÍA HACIA LA NORMALIDAD

EL TRÁFICO DE CONTENEDORES CRECE UN 11% EN ESPAÑA

La crisis del mar Rojo vino a aparecerse como un “milagro” para recomponer los últimos años de pérdida de volúmenes en el negocio del contenedor. “La reducción de carga local de 2023 fue un lastre que parece que ha mejorado en los últimos meses, aunque ha sido vital el desarrollo logrado por el desvío de buques por el sur de África y la decisión que tomamos, ante el conflicto bélico de Gaza y el cierre de Suez, por ocupar nuevos espacios que estaban sin la ocupación a pleno pulmón”, explica el directivo de una naviera con intereses en varios enclaves, consultado por Transporte XXI. “Así hemos visto como han crecido Barcelona, Valencia, Las Palmas y Málaga, principalmente”, matiza.

En 2024, la tensión internacional agitó el tráfico,

como nunca antes, con cambios de rutas y escalas, afectando a los ritmos de producción de navieras y terminales, e incidiendo en la cadena de suministro que mostró, una vez más, su resiliencia dentro de un prisma evolutivo.

Giro al crecimiento

La fotografía evolucionó con un giro al crecimiento, dentro de una travesía hacia la normalidad de los flujos. El tráfico tiene que asentarse una vez reestablecida por la industria naviera la ruta a través de Suez, vital para los puertos hubs del Mediterráneo español. Sin bien, con su apertura los puertos de la zona oriental del Mediterráneo como El Pireo volverán a recobrar su protagonismo en flujos de tránsito ganados en 2024 por los puertos españoles.

Bajo este escenario, en 2024, la red portuaria española agrupó 18,1 millones de TEU, un récord histórico, con 1,74 millones de TEU más, lo que ha supuesto un crecimiento del 10,6 por ciento.

Un avance menor al registrado por el enclave marroquí de Tánger Med, que se ha erigido como un sistema portuario que amenaza a España. Solo las terminales del puerto norteafricano manejaron un volumen de 10,2 millones de TEU, con una progresión del 18,8 por ciento fruto del aumento de operaciones de navieras como Maersk y CMA CGM, bien por el desvío de buques a través del cabo de Buena Esperanza, bien por crecimiento de la carga local debido al crecimiento de relocalizaciones industriales y logística en el reino alauita.

VALENCIA APUNTA A LOS 6 MILLONES DE TEU

El enclave se consolida como primer puerto español en tráfico de contenedores, con un crecimiento del 14%, tres puntos porcentuales más que la media de la red portuaria española.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Valencia	5.476	+14%	+1%	4.797	5.052
Bahía de Algeciras	4.706	-1%	-8%	4.734	4.767
Barcelona	3.886	+18%	+17%	3.280	3.525
Las Palmas	1.320	+10%	+31%	1.205	1.164
S.C. Tenerife	508	+2%	+24%	497	480
Bilbao	459	-7%	-27%	492	497
Vigo	298	+32%	+38%	227	226
Bahía de Cádiz	222	+11%	+283%	200	217
Málaga	217	+434%	+4%	41	228
Alicante	181	+5%	+6%	172	210
Sevilla	152	+6%	+11%	143	141
Santander	150	+161%	+945%	57	30
Huelva	107	+21%	+45%	89	81
Castellón	87	+21%	-57%	72	103
Baleares	84	-8%	-30%	91	97
Gijón	70	+8%	-8%	65	47
Cartagena	53	+5%	-21%	51	53
Marín - Pontevedra	48	+8%	-37%	45	46
Vilagarcía	33	+13%	-20%	29	33
Almería	17	+1%	-28%	17	22
Tarragona	14	-58%	-70%	34	83
Ferrol - San Cibrao	14	-44%	+72%	25	37
Melilla	6	-12%	-69%	6	6
Ceuta	5	-3%	-52%	5	5
Motril	0	-42%	-30%	1	0
A Coruña	0	+143%	+467%	0	0
Avilés	-	-	-100%	-	-
TOTAL	18.115	+11%	+3%	16.375	17.151

Miles de TEU. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

REEFER SPECIALISTS

4 CRANES

CUSTOMS AGENTS

+100.000m² YARD

PÉREZ TORRES MARÍTIMA
www.ptmar.com

FORWARDERS

+500 REEFER PLUGS

PRETRIP & WASHING AREAS

B.I.P.

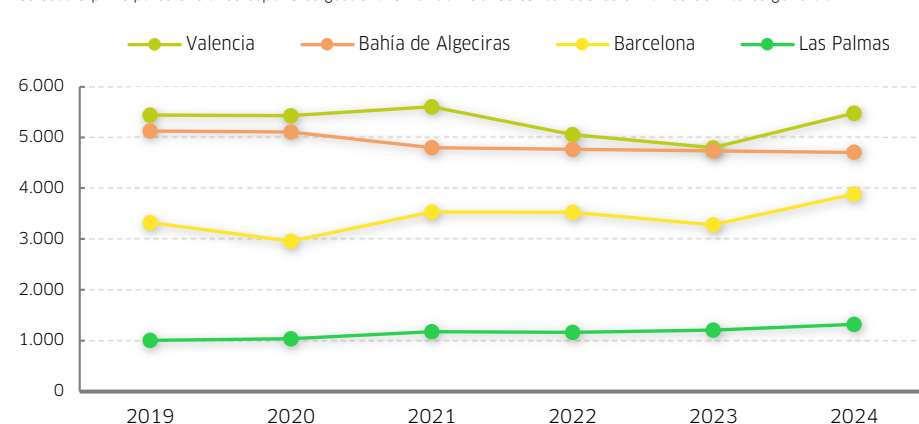
AEO

HAMBURG

SINCE 1962

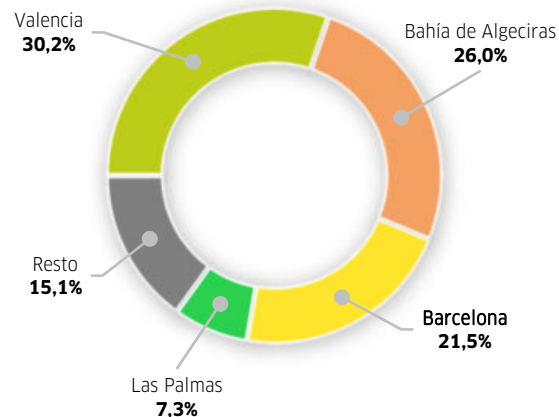
UN MERCADO CONCENTRADO

Los cuatro principales enclaves españoles gestionaron el 85% de los contenedores en la red de interés general.



Miles de TEU. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

2024



Por su parte, en la otra orilla, Bahía de Algeciras mantuvo flujos, poniendo de relieve la necesidad de aumentar sus instalaciones, donde cobra especial protagonismo la expansión de la terminal TTI Algeciras en Isla Verde Exterior.

MÁS ESPACIO PARA CAPTAR NUEVAS LÍNEAS REGULARES

Navieras y transitarios ponen en evidencia que los grandes puertos españoles necesitan empezar a ejecutar obras de ampliación, "si de verdad queremos captar más volúmenes y ser competitivos. Para eso necesitamos más puntos de atraque para buques de gran porte". Y matizan que "Valencia y Barcelona han tenido un gran año, junto a Las Palmas, porque tenían capacidad ociosa, un beneficio para las navieras que vienen siendo sus grandes clientes", como son los casos de MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco y Hapag-Lloyd, entre otras.

GROWTH AND SUSTAINABILITY

Autoridad Portuaria
SANTA CRUZ DE TENERIFE

2030
A SUSTAINABLE PORT

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | CONTENEDORES

RECUPERACIÓN

ESPAÑA CAPTA NUEVOS VOLÚMENES *IMPORT-EXPORT*

“Año de recuperación, fruto de los desvíos de las navieras, pero bajo un contexto de aumento del papel de España como distribuidor de exportaciones e importaciones”, explica un operador logístico consultado por Transporte XXI.

Junto a esta valoración, desde el colectivo transitario se apunta que “puertos como Barcelona y Valencia han sido fundamentales, con crecimientos del 8 y 13 por ciento, para dar salida a esta recuperación, mientras que hemos observado un descenso en los contenedores operados, sobre todo, en el desvío de flujos de vacíos desde Algeciras”, donde el *import-export* cayó un 18 por ciento”.

Las cifras de carga local, importaciones y exportaciones, en contenedores reflejan un crecimiento de flujos del 7 por ciento en 2024, situando el volumen global de la red portuaria en 6,3 millones de TEU. Esto supone una progresión

de 419.000 TEU respecto al año precedente, retomando un crecimiento que no se observaba desde 2020.

Sectores como el agroalimentario, cerámico, textil, químico y de componentes industriales han sido los principales protagonistas en el crecimiento de los tráfico en los puertos españoles, fruto del desvío de buques por la crisis del mar Rojo y por el aumento de las exportaciones.

Más compras

España se ha beneficiado del buen comportamiento económico de países como China, Brasil, Estados Unidos, Turquía e Italia, “que han aumentado sus compras en España, al tiempo que también se han relocalizado flujos de importación por puertos como Valencia y Barcelona”, indican desde una naviera con servicios regulares en los principales enclaves.

El sector marítimo viene beneficiándose de la nece-

SIGNOS POSITIVOS EN LA CARGA LOCAL

Las terminales vuelven a reactivar el número de contenedores tratados de importación y exportación en un año marcado por la crisis del mar Rojo.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Valencia	2.521	+13%	+10%	2.237	2.464
Barcelona	1.877	+8%	+11%	1.731	1.774
Bahía de Algeciras	637	-18%	-10%	777	817
Bilbao	430	-5%	-22%	454	447
Vigo	253	+30%	+61%	195	194
Santander	98	+168%	+587%	37	30
Las Palmas	78	+3%	-7%	76	70
Castellón	76	+18%	-60%	64	96
Gijón	64	+12%	+15%	57	37
S.C. Tenerife	53	+14%	+31%	46	41
Marín - Pontevedra	42	+2%	-36%	41	41
Cartagena	39	+4%	-27%	38	38
Bahía de Cádiz	34	+13%	+244%	30	30
Alicante	33	+45%	+70%	23	28
Málaga	19	-0%	-25%	19	18
Tarragona	14	-42%	-65%	24	47
Almería	13	+38%	-39%	9	19
Huelva	12	-1%	-16%	12	11
Ferrol - San Cibrao	11	-41%	+43%	19	22
Vilagarcía	6	+95%	+322%	3	2
Sevilla	2	+45%	-59%	1	1
Motril	0	-42%	-30%	1	0
Ceuta	0	+8%	-92%	0	0
Melilla	0	-6%	-99%	0	0
Baleares	0	+300%	-47%	0	0
A Coruña	0	+143%	+467%	0	0
Avilés	-	-	-100%	-	-
TOTAL	6.315	+7%	+4%	5.895	6.227

Miles de TEU. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ESPAÑA OPERÓ
6,3 MILLONES
DE TEU EN
TRÁFICOS DE
IMPORTACIÓN Y
EXPORTACIÓN,
UN 7% MÁS

Impulsamos el desarrollo
económico del norte de Galicia



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



sidad de aumentar *stocks* por parte de empresas industriales y de servicios, fruto de los desvíos de buques y del aumento del tiempo medio de tránsito de los buques, tanto en la recepción de importaciones como en el embarque de productos españoles.

Nuevas amenazas

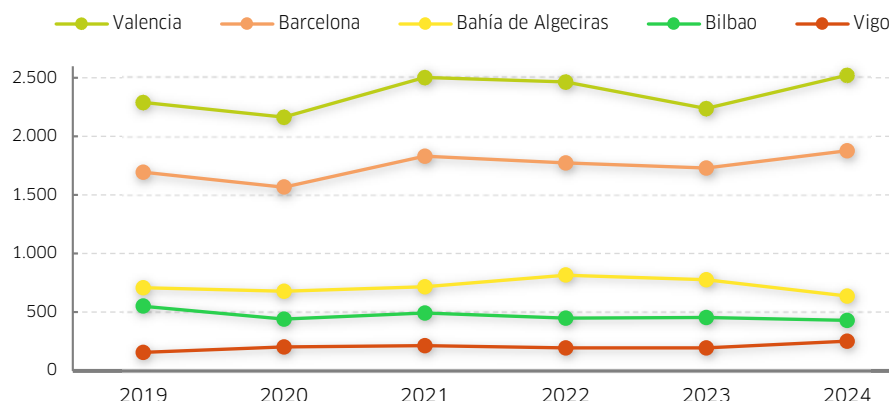
El contexto económico debe tender "a un aumento de la competitividad de las exportaciones, con el objetivo de atacar mercados exteriores, aunque ahora tenemos la amenaza de los aranceles de Estados Unidos que puede provocar que firmas españolas decidan trasladar sus factorías allí para salvarlos".

En este escenario de inestabilidad comercial, todo parece indicar que las navieras van a aumentar su actividad en puertos como Barcelona y Valencia en 2025. Eso puede provocar un efecto arrastre para la carga local, "si los fletes mantienen su actual línea de estabilidad".

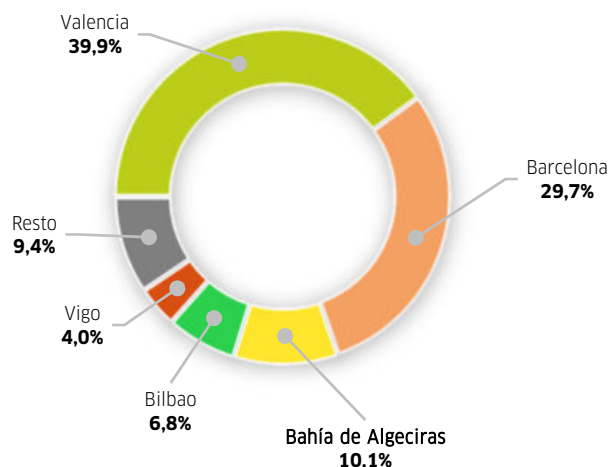
La actividad *import-export* en ambos puertos supuso 4,4 millones de TEU en 2024, puertos que captaron 284.182 a y 146.299 nuevos TEU, concentrando entre ambos el 70 por ciento de la carga local.

AÑO DE CONTRASTES EN LOS CRECIMIENTOS DE LOS PUERTOS

El auge de flujos en Valencia y Barcelona, al que se une Vigo, se contraponen con las bajadas de Algeciras y Bilbao.



AÑO 2024



Miles de TEU. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

RED FIABLE DE INSTALACIONES

Las terminales que manejan contenedores en la red portuaria de interés general vienen tratando un flujo de más de 17.500 TEU al día en operaciones de importación o exportación. Estas operaciones reflejan la fiabilidad y fortaleza del sistema portuario español, toda una garantía de servicio, para las grandes navieras mundiales que vienen trabajando en sus instalaciones. Puertos como Algeciras o Valencia viene reclamando su "valor activo" y la "interoceandidad", como elementos activos para posicionar nuevas rutas comerciales entre Asia y Europa y siendo protagonistas de la redistribución de mercancías tanto para el fondo del Mediterráneo como para África y América. España dispone de una privilegiada situación estratégica con un activo de carga local en el entorno de los 3 millones de TEU anuales de tráfico de exportación en contenedores llenos, bajo una red portuaria de alta importancia internacional en las rutas este-oeste.

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

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | CONTENEDORES

REGRESO AL CRECIMIENTO

EL TRÁNSITO SUBE EN ESPAÑA POR LOS DESVÍOS DE BUQUES, DEBIDO A LA CRISIS DEL MAR ROJO

UN AÑO DE CRECIMIENTO EN EL TRANSBORDO

Los principales puertos españoles tuvieron una progresión positiva gracias a los desvíos del mar Rojo, logrando captar un 15% más de tránsitos.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Bahía de Algeciras	4.069	+3%	-8%	3.956	3.950
Valencia	2.756	+17%	-6%	2.348	2.392
Barcelona	1.739	+32%	+24%	1.318	1.552
Las Palmas	733	+16%	+64%	631	577
Málaga	189	>999%	+11%	12	202
S.C. Tenerife	66	-10%	+427%	74	66
Vigo	32	+109%	+242%	15	13
Santander	27	+820%	>999%	3	0
Bahía de Cádiz	23	+27%	>999%	18	32
Huelva	13	+155%	>999%	5	0
Bilbao	7	+44%	+313%	5	4
Castellón	4	+112%	-50%	2	3
Alicante	3	+64%	+424%	2	2
Cartagena	1	+470%	+711%	0	0
Ferrol - San Cibrao	1	+360%	-	0	4
Tarragona	0	-81%	+665%	2	27
Marín - Pontevedra	0	-67%	-93%	1	0
Gijón	0	-59%	>999%	1	2
Resto	0	+55%	+57%	0	1
TOTAL	9.662	+15%	+3%	8.393	8.827

Miles de TEU en tránsito. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Vuelta a valores del ejercicio 2021. Los tránsitos perdidos por las terminales españolas en los dos últimos años retornaron en 2024 a las dársenas fruto de los desvíos de buques por la crisis del mar Rojo.

Una situación que “tuvo reflejo en el balance de los costes del comercio import-export, porque lógicamente los precios son más atenuados con la llegada de grandes buques que ajustan los gastos de las navieras”, indica el directivo de una transitaria con notables flujos de importación procedentes de Asia.

Junto a eso, la llegada de casi 1,3 millones de TEU a los muelles en 2024 ha provocado “un importante incremento de jornales de los estibadores”, permitiendo así recomponer parte de los ingresos del colectivo en los dos últimos años. Ha sido un periodo que “ha supuesto un *impasse* en la actividad y al que podemos volver si no aseguramos los

tráficos” una vez las navieras vuelvan a confiar en la ruta marítima vía Suez.

Medidas

Esta situación devolverá un mayor flujo de tráfsicos a los puertos del Mediterráneo oriental más próximos a la infraestructura egipcia. Para ellos, fuentes de una empresa estibadora consultada por este periódico indican que “sería muy inteligente que la administración portuaria española tomara medidas para reducir los costes de los servicios portuarios y de las tasas, algo que seguimos sin ver”.

El sistema portuario español atrapó en 2024 un 15 por ciento de nuevos volúmenes, es decir, un flujo mensual de más de 130.000 TEU. Los puertos de Barcelona y Valencia han sido los grandes receptores de estos tránsitos porque ambos tenían una mayor capacidad ociosa que enclaves como Algeciras, que solo aumentó su tráfi-

ALGECIRAS CAPITANEA EL NEGOCIO DEL TRÁNSITO EN ESPAÑA

co en un 2,8 por ciento. La llegada de portacontenedores, que fueron desviados de la ruta por Suez, ha sido vital también en enclaves como Las Palmas y Málaga que han sido utilizados por navieras como MSC para soportar los desvíos de sus operaciones entre Asia y Europa.

“Ahora nos queda poder seguir siendo atractivos en costes de carga y descarga, aunque también será vital contar con mayor línea de atraque porque los megabuques no toleran estar esperando para poder ser trabajados, algo que hasta que no haya más espacio en puertos como Barcelona, Valencia y Algeciras no vemos posible”, señalan fuentes del colectivo estibador.



EL SOL DE CANARIAS INYECTA MÁS TRÁFICOS

LOS PUERTOS ESPAÑOLES CIRCULARON 2,13 MILLONES DE TEU

El cabotaje entre puertos españoles creció un 2,5 por ciento en 2024. “El contenedor brilló gracias al sol de Canarias”, explica el directivo de una naviera española que mejoró ampliamente sus resultados durante el año con la circulación de tráficos entre enclaves españoles.

Y es que buena parte de los contenedores que se mueven entre puertos españoles tienen su origen y destino en el mercado canario, “un nicho del que depende muy mucho el comportamiento del turismo que inyecta nuevos volúmenes”, con un mayor crecimiento de las compras en la península por parte de las redes de distribución de las grandes cadenas, señalan transitarios especializados en los tráficos marítimos nacionales. Junto a esto, está el crecimiento de volúmenes de sectores como el tomate y plátano canario, que han sido también parte de la base de la progresión del ejercicio.

En el caso de los tráficos canarios, hay que apuntar que buena parte de lo transportado viaja como carga rodada, en

muchos casos, por lo que el tráfico también depende de navieras como Trasmediterránea o Baleària en sus servicios diarios con las Islas.

Especialistas

En este sentido, hay que destacar que en estos flujos de cabotaje tienen especial protagonismo compañía españolas como Boluda Lines, JSV, Alisios y Nisa Marítima, que se han convertido con el paso de los años en los principales especialistas del mercado, junto a otras empresas navieras internacionales que tienen servicios *feeders*, tanto con Canarias como entre puertos peninsulares.

Los puertos canarios mantuvieron comportamientos similares. Las Palmas creció un 2,1 por ciento superando 0,5 millones de TEU, a la par de Tenerife que mantuvo el ritmo positivo de 2023, logrando un aumento del 3,4 por ciento, “de la mano de los servicios de Boluda”, indicaron fuentes portuarias. El enclave tinerfeño se ha posicionado al borde de 0,4 millones de TEU en 2024.

LA BONANZA SE MANTIENE EN EL CABOTAJE

El signo positivo de los volúmenes que circulan entre puertos españoles gana en fortaleza durante el pasado año entre Mediterráneo y Atlántico Medio

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Las Palmas	508	+2%	+7%	498	517
S.C. Tenerife	390	+3%	+9%	377	373
Barcelona	270	+17%	+16%	231	199
Valencia	199	-6%	-7%	212	196
Bahía de Cádiz	165	+9%	+250%	152	156
Sevilla	151	+6%	+14%	142	140
Alicante	145	-2%	-4%	147	181
Baleares	84	-8%	-30%	91	97
Huelva	82	+15%	+38%	71	70
Vilagarcía	26	+3%	-33%	26	31
Santander	25	+38%	-	18	-
Bilbao	21	-36%	-71%	34	45
Vigo	13	-20%	-10%	16	18
Cartagena	13	+3%	-6%	13	14
Málaga	9	-10%	-35%	10	8
Castellón	7	+27%	+132%	6	4
Marín - Pontevedra	6	+126%	+2%	3	4
Gijón	6	-15%	-71%	7	8
Melilla	6	-12%	-61%	6	6
Ceuta	5	-4%	-39%	5	5
Almería	4	-46%	+61%	7	3
Ferrol - San Cibrao	2	-64%	+672%	6	11
Bahía de Algeciras	0	-22%	-75%	0	0
Motril	0	-	-	-	-
Tarragona	-	-100%	-100%	8	9
TOTAL	2.137	+2%	+6%	2.086	2.097

Miles de TEU. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ALREDEDOR
DE 5.900
TEU DIARIOS
TRANSITAN
ENTRE LOS
PUERTOS
ESPAÑOLES



BERGÉ
Moved by Logistics

#tuoperadordereferencia

**Somos
logística**

bergelogistics.com

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | CONTENEDORES

NAVEGANDO EN UN MAR DE TURBULENCIAS

LAS TENSIONES ARANCELARIAS Y GEOPOLÍTICAS PONEN EN ALERTA EL DESARROLLO DE LOS TRÁFICOS MARÍTIMOS

El tráfico de contenedores vive un importante punto de inflexión. La política de MSC de navegar en solitario frente a otros imperios marítimos, caso de Maersk o CMA CGM, en alianzas con otras navieras como Hapag-Lloyd o Cosco, que han decidido unir sus recursos, va a impactar en el mercado.

Y con ello, va a provocar desequilibrios, tensiones, desvío de rutas y una mayor competencia entre puertos, algo que ya se está viviendo en enclaves como Valencia, Barcelona y Algeciras, los tres grandes gigantes del contenedor en España.

El negocio vive actualmente amenazado por el proteccionismo y las tensiones geopolíticas que pueden impedir la normalidad en el libre comercio de mercancías en todo el mundo. El mundo logístico mira a Trump, pero también a las decisiones que se toman en Copenhague, Ginebra o Marsella, la sede de los tres *megacarriers* mundiales,

Maersk, MSC y CMA CGM, que lideran los tráficos en los muelles españoles.

Una industria marítima que lleva desde la Covid-19 enfrentándose a situaciones sin precedentes y que actualmente tiene en frente un nuevo reto como es la transición energética, algo que junto a la variación efectuada en la estructura naviera va a tener su correspondiente impacto en los fletes.

Las navieras han empezado a operar con buques cada vez más eficientes, con menores emisiones de CO2 por tonelada transportada dentro de su propósito de conectar los cinco continentes con la mayor sostenibilidad y competitividad posible.

Con la nueva amenaza comercial que proviene de Estados Unidos, los operadores consultados por Transporte XXI lo tienen claro: “el tráfico no va a volatilizarse, de momento, porque los países no están preparados para cambios tan bruscos y, posiblemente, esta-



Operaciones marítimas en el puerto de Algeciras.

mos ante una cortina de humo”, aunque otros explican que “cualquier arancel que se aplica a Europa nos va a afectar, lo vamos a ir viendo mes tras mes”.

Pendientes del canal de Suez

La mayoría de operadores consultados vienen a confirmar que todo pasa por “saber cómo van a articular a lo largo del año las rutas marítimas las navieras, si vamos a tener tráfico directo por Suez o van a mantener desvíos por el sur de África”.

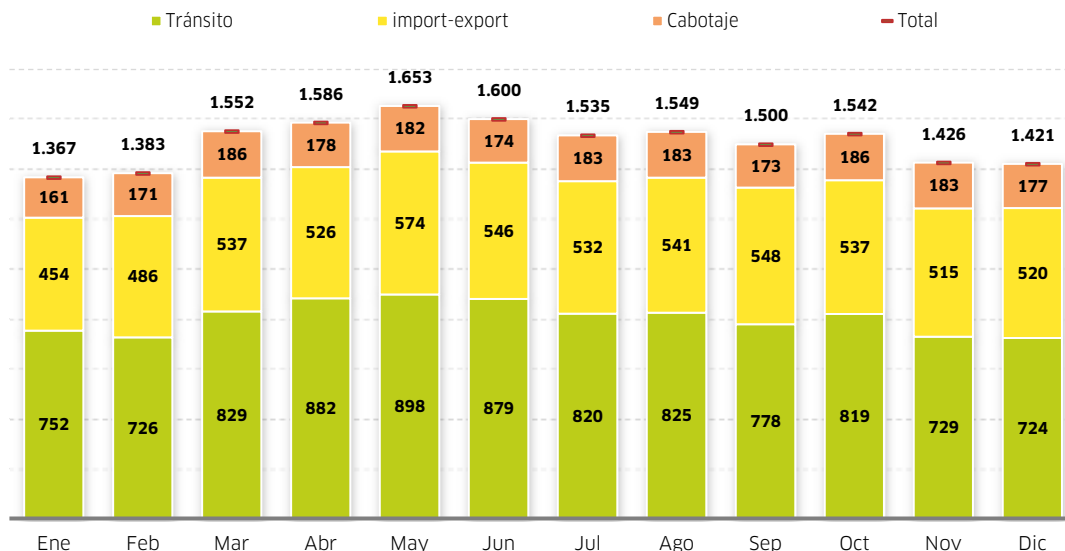
En 2024, el sistema portuario tuvo buena prueba de ello. De acuerdo a la

 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 silo@ergransa.es 
PRESIDENCIA Y GERENCIA World Trade Center (WTCB) Moll de Barcelona s/n Edificio Este, 5ª planta • 08039 Barcelona +34 932 954 580 presidencia@ergransa.es / gerencia@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 districtcenter@districtcenter.es 



MAYO FUE EL MES CON MAYOR VOLUMEN EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

La estadística atestigua que en los meses con alta progresión de los flujos de importación y exportación en los enclaves, como mayo o junio, los volúmenes de tránsito crecieron de la mano.



Miles de TEU, año 2024. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: Transporte XXI.

evolución mensual de los tráficos, se puede observar un crecimiento de los flujos concentrada en el primer semestre del año, “que se fue desinflando al cierre del ejercicio”, explica un transitario con fuertes flujos marítimos.

Y es que, la percepción del sector es que 2025 puede ser “un buen año” si se “mantiene activada la competitividad de nuestras exportaciones”, aunque “va a depender del clima económico mundial y si los conflictos bélicos pasan a mejor vida”.

Otros operadores confiesan que “esperamos poco a la hora de atrapar más volúmenes porque la verdad tampoco

LA LLEGADA DE MÁS VOLUMEN, OPORTUNIDAD PARA NUEVOS PUERTOS

existen muchos espacios alternativos en las grandes terminales españolas, por lo que se abre una oportunidad para enclaves de tamaño mediano donde los navieros pueden activar nuevos servicios *feeder* que conecten con sus *hubs* en Valencia, Barcelona o Algeciras”.

Y mirando hacia lo que puede devenir en el sector marítimo, con la llegada de Donald Trump a la Casa Blanca, un empresario transitario explica que “en logística marítima se puede salvar todo a la hora de exportar o importar,

depende de los costes y los transbordos, pero aún no sabemos cómo va a evolucionar el escenario. Las navieras necesitan tiempo, toda la industria está mareada y la financiación retraída. Si esto continúa por este lado, vamos a tener una crisis XXL sin mover ni un papel”.

Estas fuentes indican que “va a ser clave que se asegure la bonanza en el primer semestre y que España siga manteniendo una paz social en los muelles para incentivar más flujos”.

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

ALEATICA
Smart & Sustainable Infrastructure

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.

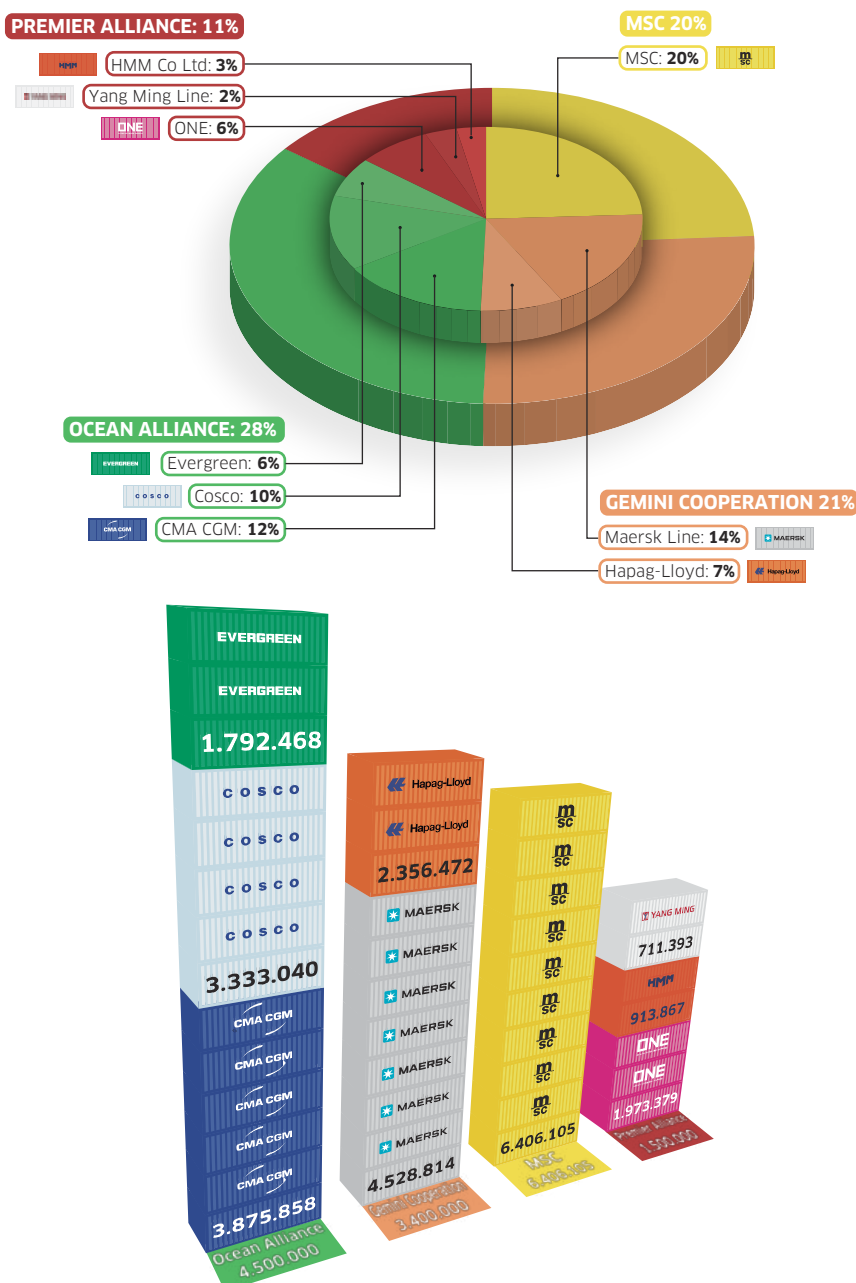
EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR | ALIANZAS NAVIERAS

NUEVA SINGLADURA PARA LA INDUSTRIA NAVIERA MUNDIAL

LA ALIANZA DE MAERSK CON HAPAG-LLOYD Y EL CONSOCIO DE CMA CGM, COSCO Y EVERGREEN ARRANCAN LA BATALLA EN LOS MARES Y OCEANOS CONTRA LA 'SOLUCIÓN ÚNICA' DE LA SUIZA MSC

LAS NAVIERAS HAN DIBUJADO UN NUEVO ESCENARIO DE CARA A 2025

La naviera suiza MSC navega 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 TEU. Todos los porcentajes son totales sobre la capacidad total mundial (31.810.806 TEU), si bien cada compañía no aporta todos sus recursos a los consorcios que no ofrecen datos individualizados. Fuente: Alphaliner. Datos a 24/02/2025.

El negocio naviero estrena un tiempo nuevo. Desde el pasado febrero de 2025, las compañías han arrancado con una singladura diferente al escenario en el que se ha desenvuelto la logística marítima mundial en la última década. Transformación de actores en las alianzas y en los acuerdos comerciales en los que mueven el negocio del transporte marítimo de contenedores. Unos pactos que mejoran el mercado para unos operadores y que abren un periodo de incertidumbre para otros.

En este contexto, se han abierto las primeras batallas de la guerra comercial por el control de mares y océanos, así como de los puertos, que se está generando entre las alianzas formadas por Maersk y Hapag-Lloyd, denominada "Gemini Cooperation", y la "Ocean Alliance", integrada por CMA CGM, Cosco y Evergreen.

Todos contra la 'solución única' de MSC. El primer naviero mundial no solo ofrece una red independiente, sino que para aumentar aún más su dimensión como primer naviero mundial tiene un acuerdo de intercambio de slots entre Asia y Europa hasta 2030 con la "Premier Alliance", el consorcio formado por las navieras ONE, HMM y Yang Ming.

La red de MSC está procediendo a la apertura de cinco rutas comerciales con 34 bucles que incorporan 7

bucles para Asia del Norte de Europa, 6 bucles para Asia del Mediterráneo, 4 bucles para Asia de la Costa Oeste de América del Norte, 6 bucles para Asia de la Costa Este de América del Norte y 11 bucles para la Red Transatlántica. Los servicios de MSC ofrecerán bien sus servicios semanales vía Suez o a través de Buena Esperanza.

La apuesta de MSC por ofrecer al mercado una red independiente muestra "la escala de nuestra flota y la amplitud de una cobertura mundial", indican desde la naviera, al tiempo que recuerdan al mercado que "ahora MSC tiene libertad operativa, flexibilidad, agilidad y velocidad en la toma de decisiones para responder a los cambios en la demanda".

Y lo que se confirma desde la naviera, pese a los acuerdos de intercambio de slots con ONE, HMM y Yang Ming es que la naviera suiza navegará sola en el mercado marítimo mundial, "porque no parece que haya una naviera que se pueda adquirir, no quedan salvo la israelí ZIM o alguna asiática o europea de menor tamaño". Esto obliga a MSC a seguir maximizando el terreno de la construcción naval para competir con el resto de actores del negocio. Lo que se verá en los próximos años es el tipo de buque que demanda el mercado, si se mantienen las grandes construcciones de 24.000 TEU o los arma-

2025

MARCA UN NUEVO
RUMBO EN LAS
ALIANZAS
NAVIERAS

dores se apoyan más en la creación de servicios regionales con buques más rápidos y de menor capacidad. De hecho, las previsiones de construcción naval de MSC, incorporando 133 buques con 2 millones de TEUs adicionales, es decir, una media por buque en el entorno de los 15.500 TEU, van por el tímido camino de reducir la oferta de bodega por buque.

Gemini y Ocean Alliance

Por su parte, la alianza entre Maersk y Hapag-Lloyd también verá alterada sus rutas por la red que introduzca gradualmente, bien por Suez o por Buena Esperanza. Su red consta de 27 ó 29 servicios transatlánticos, respaldados por una red de 30 servicios de lanzadera intrarregional. La colaboración comprende 300 o 340 buques portacontenedores. Si se utiliza la red del cabo de Buena Esperanza la capacidad de la alianza será mayor, con 3,7 millones de TEU, mientras que se reducirá a 3,4 millones de TEU si los buques solo circulan Suez. Por último, CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen y OOCL, navieras que conforman la Ocean Alliance, han reeditado su oferta, anunciado que su alianza

alcanza las 41 rutas operadas por todo el mundo, seis más que las que figuraban en 2024. Su acuerdo mantendrá su vigencia hasta el año 2032. La alianza supondrá la unificación en la misma de una flota de 390 portacontenedores, con capacidad para el transporte de 5 millones de TEU. La red se despliega sobre 22 servicios transpacíficos, cuatro que conectan el extremo oriental de Asia con el Mediterráneo, otros siete entre la misma región asiática y el norte de Europa, tres conexiones transatlánticas y tres rutas en Oriente Medio.

MSC APUESTA POR LA LIBERTAD OPERATIVA Y LA VELOCIDAD

Transitarios y operadores consultados por Transporte XXI dibujan un horizonte diferente en sus relaciones comerciales, porque “sabemos que la sartén está en manos de los navieros, como siempre, aunque ahora veremos si hay una mejora en los precios y los servicios con un menos número de cancelaciones de viajes”.

MSC Y CMA CGM REAFIRMAN SU APUESTA POR LOS MEGABUQUES

La naviera suiza mantendrá su fortaleza en el mar añadiendo una flota de 133 buques a su estructura, con 2 millones de TEU. Solo CMA CGM se acerca a esta magnitud inversora, con 82 buques y 1,3 millones de TEU.

	TOTAL		EN PROPIEDAD		CHÁRTER		PEDIDOS	
	CAPACIDAD	BUQUES	CAP.	BUQ.	CAP.	BUQ.	CAP.	BUQ.
1 Mediterranean Shg Co	6.406	888	3.384	595	3.022	293	2.066	133
2 Maersk	4.529	736	2.595	335	1.934	401	759	54
3 CMA CGM Group	3.876	665	2.209	311	1.666	354	1.324	82
4 COSCO Group	3.333	516	1.985	198	1.348	318	881	52
5 Hapag-Lloyd	2.356	301	1.368	130	989	171	443	35
6 ONE (Ocean Network Express)	1.973	256	793	93	1.181	163	611	47
7 Evergreen Line	1.792	225	1.182	145	611	80	806	58
8 HMM Co Ltd	914	83	770	62	143	21	81	9
9 Zim	781	130	657	12	715	118	32	4
10 Yang Ming Marine Transport Corp.	711	98	324	59	388	39	78	5
11 Wan Hai Lines	510	111	506	109	4	2	331	31
12 PIL (Pacific Int. Line)	405	97	247	74	157	23	217	22
13 Sea Lead Shipping	203	56			203	56		
14 SITC	185	118	168	103	16	15	15	9
15 X-Press Feeders Group	176	95	103	47	73	48	98	15
16 KMTCC	153	66	84	30	68	36	34	4
17 UniFeeder	150	91	1	1	148	90	8	6
18 IRISL Group	143	31	143	31	-	-	-	-
19 Sinokor Merchant Marine	142	75	137	71	5	4	-	-
20 TS Lines	107	42	83	35	23	7	65	7
21 RCL (Regional Container L.)	106	37	87	29	19	8	56	11
22 Emirates Shipping Line	99	23	-	-	99	23	57	4
23 Global Feeder Shipping LLC	81	29	40	13	42	16	-	-
24 Ningbo Ocean Shg Co	81	84	51	40	30	44	12	13
25 Antong Holdings (QASC)	76	77	55	39	20	38	-	-
TOTAL FLOTA MUNDIAL	31.811	7.264						

Datos a 24/02/2024. Capacidad en miles de TEU. Fuente: Alhaliner.



Goal to be
net zero
by 2040

Learn more on apmterminals.com



OPINIÓN | EL PAPEL DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN EL ACTUAL ESCENARIO MUNDIAL

NUEVO TABLERO GEOPOLÍTICO

IRANTZU
SEDANOAbogada
Aiyon Abogados

En un contexto de incertidumbre geopolítica marcado por diversos conflictos internacionales y algunas crisis heredadas del año 2024, como el que se avecina para este 2025, los puertos españoles han adquirido un papel estratégico clave. No podemos olvidar que España, con una cultura marítima consolidada, se ha convertido en un nodo logístico fundamental dentro de Europa, situándose como un país de referencia para el comercio global por su situación y localización, entre otros aspectos. Prueba de ello es que, en los últimos años, los puertos de interés general en España han incrementado significativamente su impacto económico; cifras como 24.304 millones de euros y 250.000 empleos representan aproximadamente el 2,2 por ciento del PIB y el 1,4 por ciento del empleo total de la economía (estudio del impacto económico de los puertos de interés general sobre el conjunto de la economía española).

La ya mencionada posición geográfica del país, en la confluencia de Europa, África y América, refuerza su rol estratégico en la logística global, ya que el estrecho de Gibraltar canaliza aproximadamente entre el 10 y el 25 por ciento del comercio marítimo mundial, consolidando a los puertos españoles como infraestructuras críticas en las rutas comerciales.

Si valoramos los puertos principales, podemos destacar sobre los mismos:

Santander/Bilbao: Esenciales para las rutas con el Reino Unido y el norte de Europa.

A Coruña/Vigo: Mantienen

conexiones con los puertos de América, además de facilitar las travesías del nortes-sur entre Europa y África.

Algeciras: El mayor puerto de España y uno de los principales *hubs* de transbordo de Europa, que permite mantener conexiones clave con África, América y Asia.

Valencia: Líder en tráfico de contenedores, con fuertes lazos comerciales con China y el sudeste asiático.

Barcelona: Puerto esencial en las conexiones con el Mediterráneo y el norte de África, con un alto volumen histórico de tráfico de mercancías.

Así las cosas, los cambios geopolíticos más recientes están teniendo un impacto significativo en los puertos españoles, redefiniendo sus estrategias y prioridades ante nuevos desafíos internacionales, como son:

1.- La tensión entre China y Estados Unidos: La expansión de la Ruta de la Seda Marítima ha fortalecido la presencia china en el Mediterráneo, alterando dinámicas comerciales. En 2025, nuevas sanciones y conflictos tecnológicos podrían modificar los flujos comerciales, afectando las exportaciones hacia Asia.

1 Estudio del impacto económico de los puertos de interés general sobre el conjunto de la economía española.

2.- La guerra en Ucrania y expansión de la OTAN: La crisis energética ha favorecido a los puertos mediterráneos en detrimento de los del norte de Europa (Memorando de Entendimiento Trilateral firmado entre la Unión Europea, Egipto e Israel para la exportación de

gas natural a Europa). España ha aprovechado este contexto para consolidarse como un punto clave en la importación de gas natural licuado (GNL) desde América y África.

3.- La crisis en el canal de Panamá: Una posible crisis política o encarecimiento del tránsito en el canal podría impactar negativamente en puertos como Valencia, Barcelona y Algeciras, que tienen una gran afluencia de transporte con los puertos de la Costa Oeste de América del Sur y que requieren del canal de Panamá para su viabilidad.

4.- La descarbonización y el Pacto Verde Europeo: La transición hacia un transporte marítimo más sostenible impone retos a los puertos españoles, que deben adaptarse a regulaciones más estrictas sobre emisiones de CO2 y a su vez luchar por mantener su competitividad.

La modernización de infraestructuras y la digitalización serán factores determinantes para su crecimiento, permitiendo una mayor adaptabilidad a los cambios tecnológicos y medioambientales que, sin duda, viene imponiendo los más recientes cambios normativos que afectan a Europa.

Para mantener su competitividad, los puertos españoles deben fortalecer, además, su integración con redes ferroviarias y plataformas logísticas, mejorando la eficiencia en la distribución terrestre y facilitando a las mercancías un acceso y salida seguros. Asimismo, la ampliación del Corredor Marítimo Verde en 2025 será clave para consolidar su posición en el comercio global.

En definitiva, los puertos españoles deben continuar su evolución hacia un modelo más sostenible, tecnológicamente avanzado e integrado con las principales redes logísticas internacionales.

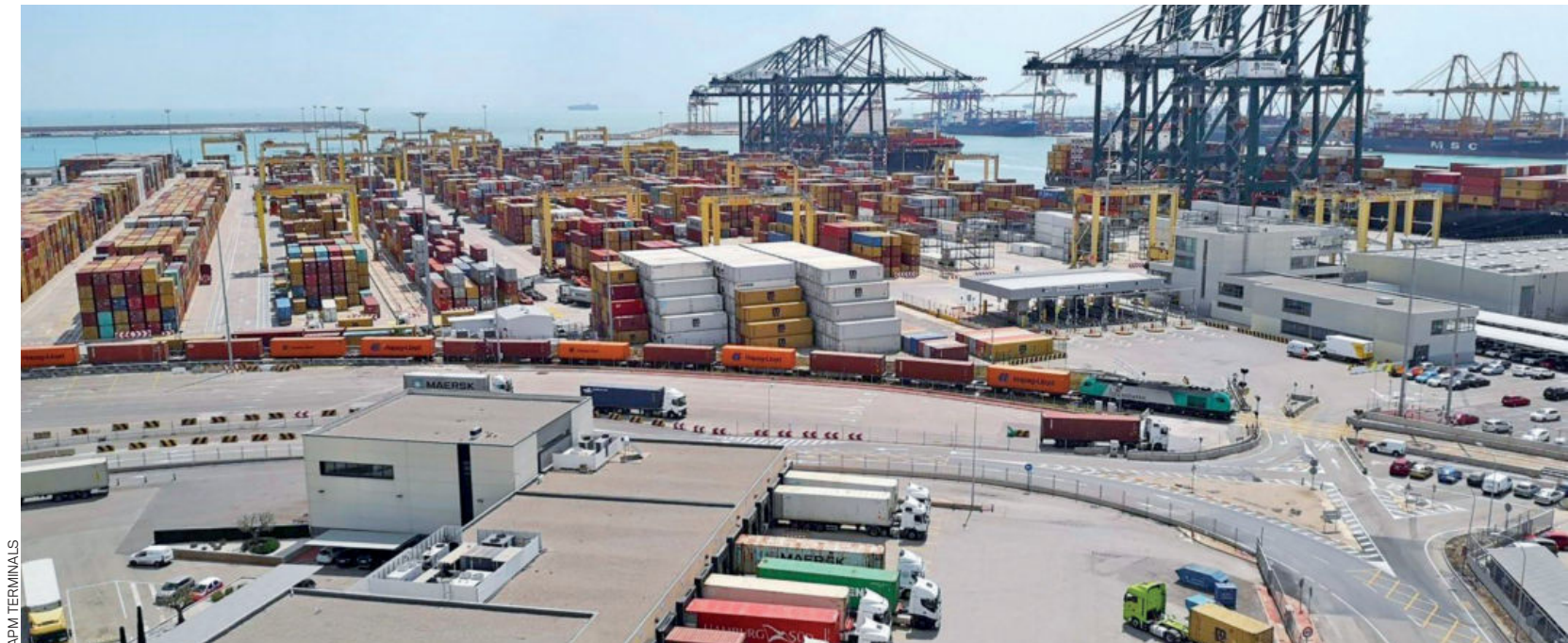
Solo así, podrán afrontar con éxito los desafíos geopolíticos y económicos, actuales y futuros, para consolidarse como actores clave dentro del comercio mundial.

**LA
MODERNIZACIÓN
DE INFRA-
ESTRUCTURAS
Y LA
DIGITALIZACIÓN
SERÁN FACTORES
DETERMINANTES
PARA EL
CRECIMIENTO
DE LOS PUERTOS
ESPAÑOLES**

Compromiso

Hacer del
transporte marítimo
una alternativa eficiente
y más sostenible





Bahía de Algeciras continúa siendo el puerto más activo de España en la distribución de productos hortofrutícolas.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | MERCANCÍA PERECEDERA

EL FRÍO APORTA VALOR AÑADIDO

LOS FLUJOS AGROALIMENTARIOS SE MANTIENEN POR ENCIMA DE LOS 11 MILLONES DE TONELADAS POR LA RED PORTUARIA

BAHÍA DE ALGECIRAS Y VALENCIA SON LOS DOS GRANDES PUERTOS ESPAÑOLES EN TRÁFICOS REEFER

El tráfico marítimo de frutas y hortalizas por los puertos españoles alcanzó los 11,3 millones de toneladas durante 2024, una cifra menor a la registrada en 2023, según los datos oficiales de Puertos del Estado, en unos flujos que vienen utilizando mayoritariamente el contenedor para alcanzar los mercados nacionales e internacionales.

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

El Puerto de Algeciras es el principal enclave español en tráficos de perecederos, entre los que la Autoridad Portuaria destaca las más de 750.000 toneladas anuales de mercancía refrigerada en contenedor con Costa Rica, Perú, Egipto, Colombia o Ecuador, que son sus principales socios comerciales, con la piña, el aguacate, la banana o los cítricos, productos estrella gestionados en sus terminales de contenedores, con 5.500 enchufes monitorizados 24/7. Junto a estos flujos, el enclave suma el tráfico del estrecho, que canaliza entre Europa y África todo tipo de productos hortofrutícolas de importación y exportación, destacando el tomate, los frutos rojos o el aguacate.

Por su parte, el Puerto de Valencia viene apostan-

LA CARGA HORTOFRUTÍCOLA SE MANTIENE

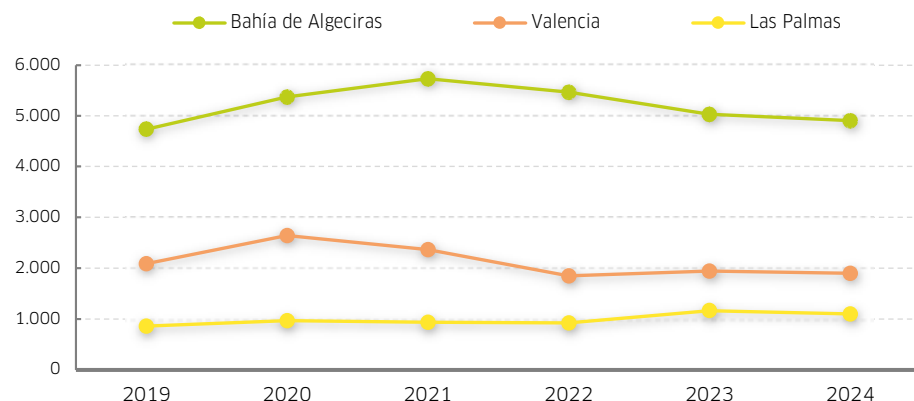
Los tráficos de frutas y hortalizas se redujeron un 5% en el conjunto del sistema portuario español, con un movimiento de 11,3 millones de toneladas, con Algeciras al frente de la clasificación.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Bahía de Algeciras	4.904	-2%	+3%	5.027	5.465
Valencia	1.902	-2%	-9%	1.945	1.849
Las Palmas	1.099	-6%	+28%	1.166	924
S.C. Tenerife	592	-5%	+1%	621	503
Barcelona	571	+4%	-70%	549	662
Bahía de Cádiz	406	-1%	+34%	409	364
Vigo	294	+25%	>999%	235	184
Tarragona	277	-47%	+47%	518	155
Motril	165	-9%	+81%	181	7
Huelva	162	-6%	+44%	172	147
Cartagena	157	-26%	+50%	210	46
Baleares	109	-10%	-24%	121	146
Bilbao	107	-13%	-36%	123	124
Almería	105	+1%	+44%	104	123
Málaga	93	+16%	+86%	80	108
Alicante	77	-4%	-44%	80	106
Gijón	76	-32%	-14%	112	65
Sevilla	70	-26%	-19%	94	51
Santander	65	-20%	+131%	81	41
Castellón	36	-24%	-6%	48	19
Marín - Pontevedra	19	>999%	-87%	0	0
Melilla	11	-2%	-35%	12	15
Vilagarcía	1	-54%	-93%	3	4
Ceuta	1	+5%	-91%	1	1
TOTAL	11.299	-5%	-6%	11.904	11.113

Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

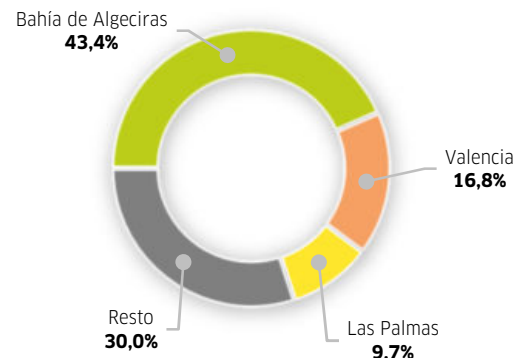
LA MERCANCÍA PERECEDERA REFUERZA EL VALOR AÑADIDO QUE OFRECEN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Los puertos de Bahía de Algeciras, Valencia y Las Palmas gestionaron el 70 por ciento del tráfico hortofrutícola durante 2024.



Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2024



LOS TRÁFICOS SE REDUJERON UN 5% EN 2024 EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

do por la logística dirigida al tráfico de productos perecederos, un sector esencial para muchas industrias españolas que canalizan a través de los muelles valencianos 1,9 millones de toneladas de producto hortofrutícola gracias a las 3.250 conexiones reefer.

Por último, en tercera posición destaca el volumen de Puertos de Las Palmas que se ha convertido en el gran centro de distribución de mercancías frescas de Canarias y nudo estratégico para la redistribución de productos agrícolas del África austral al norte

del continente y al Mediterráneo occidental.

Durante 2024, Puertos de Las Palmas operó 1,1 millones de toneladas, de las cuales el 71 por ciento corresponden a toneladas movidas en contenedores y el resto en camiones de los flujos de líneas ro-ro.

Puerto de Santander:
conectando el futuro


Puerto de Santander
Autoridad Portuaria de Santander

Port of Santander:
connecting the future



comercial@puertosantander.com · www.puertosantander.es

  @port_santander

A.P. DE ALGECIRAS



La financiación de proyectos de innovación en el negocio marítimo-portuario está siendo posible gracias a la apuesta de Puertos del Estado y del conjunto de las autoridades portuarias.

RETOS DE FUTURO | SMART PORTS

HORIZONTE DE INNOVACIÓN

LOS PUERTOS ESPAÑOLES COMPLETARÁN UNA FINANCIACIÓN SUPERIOR A LOS 60 MILLONES DE EUROS EN PROYECTOS E IDEAS DISRUPTIVAS QUE GENEREN UNA MAYOR COMPETITIVIDAD EN EL SECTOR TRAS HABER ATRAÍDO MÁS DE UN MILLAR DE INICIATIVAS EMPRESARIALES EN LOS ÚLTIMOS SEIS AÑOS

Los puertos españoles están tejiendo un entramado empresarial focalizado en la innovación muy destacado. En los últimos seis años, gracias a la aportación del 1 por ciento de sus *cash flow* recurrentes, las entidades portuarias están en condiciones de

completar una financiación superior a los 60 millones de euros en proyectos e ideas disruptivas que provocarán, como ya lo han venido haciendo, una mayor competitividad en el sector. En este periodo, de gloria para la innovación, los puertos han lo-

grado atraer más de un millar de iniciativas empresariales, de las que se han plasmado más de un centenar de proyectos.

“Los puertos españoles son cada vez más conscientes de que la innovación es un elemento esencial dentro de su planteamiento

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

to estratégico y aquellos que no lo vean así se quedarán irremediablemente fuera de los mercados”, explica José Llorca, responsable de Innovación de Puertos del Estado.

Las empresas demandan más innovación y talento. “Es necesario, porque estamos descubriendo iniciativas y emprendedores que posiblemente hubieran tardado más en salir si Puertos del Estado y las autoridades portuarias no hubieran apretado este acelerador con el Fondo”, señalan fuentes empresariales. Y es que el fondo de capital Ports 4.0 se ha consolidado, en sus seis años de existencia, como el modelo de innovación abierta corporativa que se ha adoptado con el objetivo de atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y emprendimiento al sector logístico-portuario español, tanto público como privado.

En este sentido, Llorca apunta 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”. Por su parte, en cuanto al vector energético del negocio, 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”.

Entre los últimos proyectos que se quieren poner en marcha destacan varios en el ámbito del medio ambiente. Su objetivo: predecir el nivel de contaminación por partículas pulverulentas, ayudar a preservar la biodiversidad, detectar el foco de emisiones de olores con una nariz artificial, evitar la contaminación por aguas de lastre y valorizar los residuos de buques.

Por otro lado, la mejora de las operativas portuarias contribuirán a tener puertos más seguros, más eficientes y sostenibles. Y ello con iniciativas como crear gemelos digitales, desarrollar *reach stackers* con alto nivel de autonomía, dotar a la policía portuaria de medios avanzados para mayor seguridad o facilitar el despacho de los buques, que son otros proyectos que se están poniendo en marcha al calor de la iniciativa Ports 4.0.

La estrategia de Puertos del Estado se encamina a construir los puertos del futuro con la generación de un ecosistema innovador, que permita el contacto y el co-

nocimiento de los retos y el funcionamiento del sector a emprendedores, *startups*, empresas tecnológicas y grandes corporaciones.

Para ello, el Fondo Ports 4.0, creado en 2018, es una herramienta consolidada que está potenciando la innovación abierta, desarrollando productos y servicios “que acaben en el mercado y favorezcan la competitividad del sector”, subraya Llorca.

Para ello, es fundamental que “la innovación interna y demás iniciativas de las autoridades portuarias en el campo de la innovación se deben complementar con la innovación abierta a nivel de sistema portuario y de comunidad portuaria, incluyendo el intraemprendimiento”. Y para ello, será fundamental mantener e incrementar la actual financiación, con un mayor posicionamiento del sector privado, “facilitando la maduración tecnológica de las ideas y proyectos”.

La última convocatoria de ayudas salió a finales de año pasado con un presupuesto de 12 millones de euros.



Operaciones terrestres en el puerto de Barcelona.

APM TERMINALS



El almacenamiento de hidrocarburos es clave para la seguridad y eficiencia del suministro energético en España, y Hafesa se ha consolidado como un operador de referencia con una red de terminales estratégicamente ubicadas.

Con 50 tanques de almacenamiento en sus plantas DBA Bilbao Port, DBA Motril Port, Petróleos Asturianos (Gijón), DBA Ocaña y DBA Ferrol Port, la compañía suma más de 510.000 m³ de capacidad y 152.000 m² de superficie, ade-

más de contar con más de 20 camiones cisterna para el transporte de hidrocarburos.

Entre sus activos más destacados, la planta DBA Bilbao Port ha sido objeto de una inversión de 5 millones de euros para ampliar y mejorar sus instalaciones. En 2024 finalizó la construcción de un nuevo cubeto con cuatro tanques dedicados a gasolina y biocombustibles, elevando su capacidad total a 16 tanques y 63.500 m³. La terminal portuaria ha optimizado su operatividad, permitiendo la carga y descarga de barcos de biocom-

bustibles y mejorando su eficiencia logística.

En DBA Motril Port, Hafesa ha reforzado su capacidad operativa con la instalación de cuatro nuevos descargadores multiproducto para camiones cisterna, con una capacidad de descarga de 60 m³/h cada uno, permitiendo una distribución más ágil de gasóleo, gasolina y biodiésel en el sur de España.

La terminal de Petróleos Asturianos, en Gijón, dedicada íntegramente a la Corporación de Reservas Estratégicas del Estado (CORES), contribuye a garantizar la seguridad del suministro energético nacional.

Por su parte, la planta DBA Ocaña, situada en un punto estratégico de la Península, está previsto que se inaugure este 2025, reforzando la capacidad logística de Hafesa al ofrecer almacenamiento y distribución eficiente para operadores y clientes industriales.

En su apuesta por el crecimiento, Hafesa ha iniciado la construcción de DBA Ferrol

Port, donde ha comenzado la demolición de las instalaciones existentes para dar paso a una moderna terminal multimodal con acceso por tren, barco y carretera. Se prevé que la planta esté operativa en 2026, optimizando la sostenibilidad y la eficiencia del transporte de hidrocarburos.



▲ DBA Bilbao

Por capacidad de almacenamiento, Hafesa se encuentra en el top 6 de operadores logísticos en España y complementa su capacidad utilizando parte de la red de Exolum, lo que garantiza un suministro ágil y seguro a sus clientes. Su apuesta por la modernización y expansión refuerza su papel clave en la infraestructura energética y logística del país.

RETOS DE FUTURO | ELECTRIFICACIÓN DE MUELLES

LOS PUERTOS SE ENCIENDEN

NAVEGAN A TODA MÁQUINA PARA COMPLETAR EL DESPLIEGUE DE LA TECNOLOGÍA OPS EN 2030 EN SU TRAVESÍA HACIA LA DESCARBONIZACIÓN



BALEÁRIA

El sistema portuario español navega con el rumbo fijado hacia la electrificación de los muelles, un proyecto que, hace ya tiempo, ha dejado de ser 'ciencia ficción'.

La terminal de BEST en el puerto de Barcelona se convirtió el pasado mes de julio en la primera instalación especializada en contenedores del Mediterráneo en contar con el sistema OPS (*Onshore Power Supply*), para que los buques se alimenten de electricidad mientras están atracados sin necesidad de funcionar con motores auxiliares. Es el primero de los dos proyectos piloto que se ha materializado en la dársena catalana. El otro está en fase de desarrollo en Terminal Ferry de Barcelona (Grimaldi), dedicada a tráfico ro-ro y ro-pax.

También mantiene firme el timón de la sostenibilidad la Autoridad Portuaria de Valencia. Los buques que utilicen, en el puerto de Valencia, la terminal ro-pax de la na-

El puerto de Palma y Baleària operan de forma regular la primera conexión eléctrica para ferris.

quiera Tramed, propiedad del grupo italiano Grimaldi, se podrán enchufar a la red eléctrica en un plazo de unos cinco años. La entidad ha adjudicado a la UTE formada por las empresas Pavener Servicios Energéticos y Pavasal Empresa Constructora, ambas de Grupo Pavasal, un contrato para la instalación de la conexión eléctrica a buques, operación y mantenimiento en el muelle de Transversales y muelle de Poniente, zona en la que opera la naviera sus tráficos ro-pax con Baleares.

La Autoridad Portuaria de Algeciras tampoco se queda atrás. La entidad ha activado una hoja de ruta para permitir el abastecimiento de energía eléctrica a todos los portacontenedores que trabajen en el puerto andaluz, que recibe más de 3.300 escalas al año en sus dos terminales dedicadas, gestionadas por APM Terminals Algeciras y TTI Algeciras.

La Autoridad Portuaria ha contratado a la consultora pública Ineco la confección de un plan de actuación. El trabajo, adjudicado por un importe de 2 millones de euros, permitirá trazar la estrategia para completar la electrificación del puerto del Estrecho.

El puerto de Bilbao también se enchufa. A finales de 2023, la Autoridad Portuaria dio el pistoletazo de salida para electrificar los muelles con el despliegue de la tecnología OPS. El proyecto, que se desarrollará en tres fases, ha arrancado en el muelle A-5 del Espigón Central, donde actualmente opera Consignaciones Toro y Betolaza, agente en la dársena vasca de la naviera Finnlines, del Grupo Grimaldi.

Este proyecto, que cuenta con una subvención de 4,3 millones de euros del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, se enmarca dentro de la iniciativa BilbOPS de la entidad portuaria para desplegar un total de 11 puntos de conexión en los muelles que tengan tráficos recurrentes, tanto de mercancías como de pasaje. La inversión alcanza los 78 millones de euros.

La electricidad también ha llegado a Baleares. El *fast ferri* "Eleanor Roosevelt", de la naviera Baleària, se conectó el pasado mes de septiembre a la red eléctrica terrestre en el puerto de Mallorca, en su servicio marítimo entre Palma y Denia. Se trata del primer trayecto de línea regular en España en utilizar este sistema que conecta la península con las islas.

EL PUERTO DE BARCELONA ENCHUFA EN BEST SU PRIMER BUQUE

La Autoridad Portuaria de Huelva también navega hacia la descarbonización. La Comisión Europea aprobó la concesión del Proyecto Global Ealing al enclave onubense para acelerar el desarrollo de infraestructuras que permitan a los buques que se encuentren atracados en el puerto abastecerse de energía eléctrica.

Igualmente, el puerto de Pasaia ha comenzado a dar pasos para la electrificación de sus muelles. La Autoridad Portuaria arrancó en 2023 la tramitación de una concesión administrativa a Iberdrola para la construcción y explotación de una instalación OPS destinada al suministro energético a buques en el muelle de Kaputxinos.

La Autoridad Portuaria de Cádiz mantiene con Endesa un protocolo de actuación para su transición energética tras la aprobación del primer OPS para cruceros de España. En la misma dirección, el Puerto de Sevilla firmó en 2023 un protocolo de colaboración con Endesa para el diseño y planificación de un conjunto de medidas que faciliten la transición energética. Al mismo tiempo, el puerto de A Coruña ha iniciado los estudios técnicos necesarios para instalar un sistema de abastecimiento eléctrico a los cruceros.

RETOS DE FUTURO | ELECTRIFICACIÓN DE MUELLES

ALTO VOLTAJE

LOS PUERTOS ESPAÑOLES CONTEMPLAN UNA INVERSIÓN DE 800 MILLONES HASTA EL HORIZONTE 2030 PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS VINCULADAS A LA ELECTRIFICACIÓN DE LOS MUELLES CON TECNOLOGÍA OPS

Los puertos españoles siguen dando pasos firmes para acelerar el despliegue de la tecnología *Onshore Power Supply* (OPS), también conocida como *cold ironing*, que permitirá a los barcos apagar los motores durante sus escalas, con la consiguiente reducción de emisiones y ruidos. El calendario obliga: 2030, a la vuelta de la esquina, es la fecha marcada en rojo por Bruselas para que la electrificación de los muelles sea una realidad. Un reto de alto voltaje.

Los planes de empresa de las 28 autoridades portuarias recogen una inversión global de 800 millones para el desarrollo de infraestructuras básicas ligadas a la construcción de OPS hasta el horizonte 2030. La cifra “no incluye la inversión privada que puedan ejecutar los prestadores del servicio de suministro de energía eléctrica a los buques”, según señalan fuentes de Puertos del Estado.

Parte de la inversión pública se financia con fondos europeos. De hecho, los planes de electrificación de muelles en los puertos de Gijón (2,6 millones), Barcelona (15,18 millones) y Valencia (23,86 millones) son tres proyectos de los 22 españoles que recibirán ayudas en el marco de la última convocatoria CEF 2023.

En el caso de la financiación privada, Puertos del Estado “está trabajando para fijar un marco de condiciones que faciliten a las empresas prestadoras del servicio la rentabilización de sus propias inversiones y también con posibilidad de acogerse a financiación europea”, añaden desde el organismo público. El objetivo de Puertos del Estado es que los puertos de interés general estén preparados para suministrar energía eléctrica, al menos a los buques portacontenedores y de pasaje (cruceiros y ferris), en 2030, que es el plazo que fija la nor-

mativa europea. Se trata de un objetivo ambicioso, a tenor de las dificultades existentes.

Para que los buques puedan conectarse directamente a la red eléctrica mientras permanecen atracados, “es necesario desarrollar redes de distribución de energía eléctrica en los muelles capaces de proporcionar grandes potencias”. En este sentido, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, ha asegurado que “el despliegue de la tecnología OPS para dar servicio a cruceros, portacontenedores y ferris duplicará el actual consumo energético en los muelles para situarse en 2.000 GWh, además de quintuplicarse la

equipos eléctricos específicos a modo de subestaciones OPS”. Por otra parte, el “enchufado” no debe interferir la operativa portuaria.

Hay otros deberes pendientes, como “reducir, en la medida de lo posible, el precio del suministro (eléctrico) a los barcos para que sea competitivo”, reconoció el presidente de Puertos del Estado, en el acto de inauguración del sistema OPS en el puerto de Barcelona. “Adaptar la ley del sector eléctrico a la portuaria” o “estandarizar procedimientos y digitalizarlos” son otros deberes pendientes, señaló, en ese mismo evento, Ana Arévalo, nombrada Energy Transition Manager de la Autoridad Portuaria de Barcelona para desarrollar el proyecto Nexigen, que es el nombre del plan de electrificación de muelles de la dársena.

Con el objetivo de superar los retos pendientes, Puertos del Estado ha establecido “una vía de diálogo abierto y fluido con el Ministerio de Transición Energética, Red Eléctrica, CNMC, distribuidoras y comercializadoras para desarrollar las infraestructuras eléctricas de transporte y distribución que necesitan los puertos”, puntualizaron desde Puertos del Estado.

El primer OPS del Puerto de Barcelona a su llegada a la terminal BEST.



A.P. DE BARCELONA

potencia instalada requerida”. Es más, Rodríguez Dapena añadió que “esa energía eléctrica tiene que ser adaptada al voltaje y frecuencia que necesitan los buques, mediante unos



GrupoNogar

Logística · Comercial · Inmobiliaria · Renovables



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

RETOS DE FUTURO | ROBOTIZACIÓN

TECNOLOGÍA PARA SER EFICIENTES

LAS TERMINALES PORTUARIAS INCORPORAN NUEVOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS PARA ATENDER CON AGILIDAD A LAS NAVIERAS Y AMINORAR EL TIEMPO DE ESTANCIA DE LOS CONTENEDORES

Las terminales españolas vienen desarrollando numerosas iniciativas encaminadas a la implantación de procesos de automatización, bajo el empuje de los grandes grupos portuarios mundiales.

En los puertos hay cinco componentes a los que se pueden aplicar sistemas de automatización: equipos, sistemas de control de equipos, torre de control de terminales, interacciones hombre-máquina e interacciones con la comunidad portuaria. Aplicando todos o algunos, el beneficio para los operadores puede alcanzar el 55 por ciento de reducción de costes y obtener picos de una mayor productividad en la órbita del 35 por ciento.

REDUCIR TIEMPOS DE ESTANCIA, OBJETIVO PRINCIPAL

En el seno del sistema portuario español, y mirando a los enclaves españoles del Mediterráneo que reúnen la mayor cuota del mercado de contenedor, uno de los grandes problemas de las terminales “es quedarnos sin espacio”, por lo que

“es necesario mejorar los procesos internos y cuando no se puede hacer con recursos propios, hay que salir al mercado y buscar soluciones de optimización que agilicen los movimientos de contenedores y la asignación de equipos en tiempo real. Esto nos permite una mayor optimización de los recursos y una ventaja competitiva”, indican desde una estibadora del puerto de Valencia.

Y es que un aspecto muy importante a considerar es el volumen de tráfico en continuo crecimiento en la región mediterránea, que requiere una ma-

ya ha venido sucediendo en los dos últimos años, con grandes picos de actividad en Algeciras, Valencia o Barcelona

En esta línea, acortar el tiempo de escala de los buques

y procesos para logra reducir un 25 por ciento el tiempo ocioso de los buques portacontenedores, en colaboración con la naviera Maersk, la Autoridad Portuaria y los servicios técni-



APM TERMINALS



APM TERMINALS

Automatizar el apilado con las reach stackers, todo un reto.

yor velocidad de procesamiento para evitar largos tiempos de espera que pueden impactar negativamente en la productividad de las terminales, como

es un objetivo en las direcciones de las empresas estibadoras. En este sentido, la instalación de APM Terminals Algeciras ha incorporado tecnologías

co-náuticos del enclave. La terminal ha incorporado un nuevo sistema de reservas, que proporciona actualizaciones en tiempo real a la Autoridad Por-



Instalaciones de APM Terminals en el puerto de Valencia.

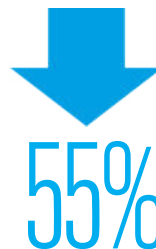
tuaria y que garantiza que los prácticos, remolcadores y amaradores estén listos cuando los buques terminen sus operaciones, lo que ha llevado a pasar de un promedio de 150 minutos de inactividad a una tendencia constante de 120 minutos en la instalación de la dársena andaluza.

Por otro lado, otra de las necesidades viene del lado terrestre, flexibilizando las operaciones de los transportistas terrestres. Para eso, terminales como BEST y APM Terminals Barcelona, en el caso del Puerto de Barcelona, han venido incorporando sistemas de puertas automáticas, que con posterioridad se han instalado en otros puertos españoles. Para ello, el desarrollo de la inteligencia artificial (IA) ha sido clave.

Junto a esto, también destaca la necesidad de mejorar las

operaciones de apilado de contenedores en las terminales. En este aspecto, destaca el proyecto 'Reach Stacker RSUP-H2' que trata sobre la automatización del movimiento y apilado de contenedores, impulsado por la empresa Up Lifting, con subvenciones de los fondos Puertos 4.0. Este proyecto está desarrollando nuevas tecnologías para las reach stackers en los puertos con la aplicación de sistemas de propulsión basados en energías limpias y autonomía operativa.

El objetivo es que las reach stackers puedan emplear inteligencia artificial, automatizando el apilado de contenedores en los recintos portuarios, lo que permitirá incrementar la seguridad de las operaciones y la calidad medioambiental porque la intención de Up Lifting es que funcionen con hidrógeno.



55%

ES LA REDUCCIÓN DE COSTES QUE PUEDE TRAER UN PROCESO AUTOMATIZADO

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

ACELERACIÓN DE LOS APROVISIONAMIENTOS

El avituallamiento de buques aumentó en diez enclaves españoles en 2024, con una mayor concentración en las Islas Canarias y los puertos de Valencia y Barcelona, en la zona del Mediterráneo.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Bahía de Algeciras	3.417	-9%	+42%	3.737	3.993
Las Palmas	2.902	+25%	+15%	2.327	2.539
Barcelona	1.876	+20%	+8%	1.563	1.823
S.C. Tenerife	915	+25%	+41%	734	614
Ceuta	574	-11%	-26%	643	683
Valencia	471	+13%	+41%	416	402
Cartagena	210	-13%	+15%	241	204
Huelva	168	-1%	-23%	170	179
Baleares	158	+7%	-45%	147	86
Bilbao	150	+15%	+31%	130	123
Bahía de Cádiz	119	+3%	+40%	116	151
Tarragona	115	+4%	+50%	111	114
Vigo	114	-16%	-20%	135	129
Almería	92	-1%	+18%	93	80
Málaga	86	-13%	-17%	98	75
A Coruña	58	-23%	-24%	75	74
Santander	55	+11%	+113%	50	35
Avilés	46	-5%	-0%	48	56
Sevilla	35	-7%	-7%	37	32
Castellón	27	-5%	+37%	29	32
Marín - Pontevedra	27	-6%	-15%	28	38
Pasaia	27	-0%	+6%	27	26
Motril	24	-7%	-35%	26	18
Alicante	22	-23%	-1%	28	22
Ferrol - San Cibrao	13	-2%	+22%	14	14
Gijón	13	-44%	-22%	23	26
Vilagarcía	8	+12%	+58%	7	8
Melilla	0	-98%	-97%	8	5
TOTAL	11.720	+6%	+17%	11.062	11.579

Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | AVITUALLAMIENTO

AVANZANDO EN MAYOR SERVICIO

LAS NAVIERAS AUMENTAN UN 6% SUS CONSUMOS EN ESPAÑA

El negocio de avituallamiento de buques mercantes y de pasaje en los puertos españoles creció en 2024. La clave de la progresión está en el desvío de buques fruto de la crisis del mar Rojo que incrementó la actividad, tras pasar del rojo al negro, ganando nuevos volúmenes. En concreto, los repostajes de las navieras aumentaron un 6 por ciento durante el pasado ejercicio.

El avituallamiento es una actividad logística estratégica. Por un lado, las navieras realizan un consumo energético en los puertos, tanto de hidrocarburos, agua o gas natural licuado, o a través de la incipiente electrificación.

Y por otro, los buques mercantes y cruceros vienen adquiriendo consumibles y repuestos, así como el suministro de comida y bebidas para las tripulaciones, pertrechos de todo tipo que generan una industria auxiliar en puertos como Bahía de Algeciras o Las Palmas.

Es una actividad en expansión abierta, fruto del número de buques que escalan en los puertos españoles, que viene generando centenares de puestos de trabajo al servicio de las necesidades de las compañías navieras que apuestan por comprar sus provisiones en España.

El movimiento de avituallamiento alcanzó en la red portuaria española un flujo de 11,7 millones de toneladas, una cifra “en expansión si se mantiene la actividad y los

desvíos por el cabo de Buena Esperanza”, explican operadores consultados por Transporte XXI.

Estos medios indican que la actividad de avituallamiento “es variable, años buenos y años malos”, demostrando que es un sector muy discontinuo en la actividad, que depende también de “la competitividad de otros puertos mundiales, que ofrecen mejores precios que las empresas que trabajan en los puertos españoles”.

En 2024, las navieras compraron más en España, un 6 por ciento más, según la estadística oficial de Puertos del Estado, con datos provisionales.

Y es que durante el ejercicio, por el conjunto de los puertos españoles pasaron un 1 por ciento más de buques que en el ejercicio 2023, registrándose la escala de 166.129 buques mercantes. Por su parte, los puertos españoles atendieron la escala de 4.700 cruceros, una cifra que experimentó un aumento del 4,4 por ciento, según el avance provisional del organismo público Puertos del Estado.

El negocio del avituallamiento está fuertemente concentrado en España. Bahía de Algeciras continúa liderando la clasificación, un año más, con un movimiento de 3,4 millones de toneladas en 2024, cifra que supone un nuevo deterioro de sus flujos del 8,6 por ciento. Su posición en el estratégico escenario del estrecho de Gibralt



11,7

MILLONES DE TONELADAS GENERÓ EL AVITUALLAMIENTO



Asociación de Empresas Estibadoras
y Centros Portuarios de Empleo

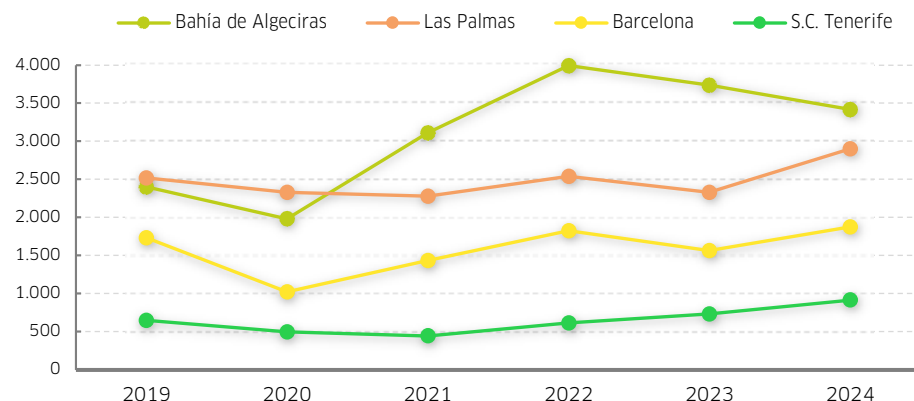
www.anesco.org

Columela, 4 - 2º izq. - 28001 Madrid

Trabajando por la mejora de nuestro
sector portuario

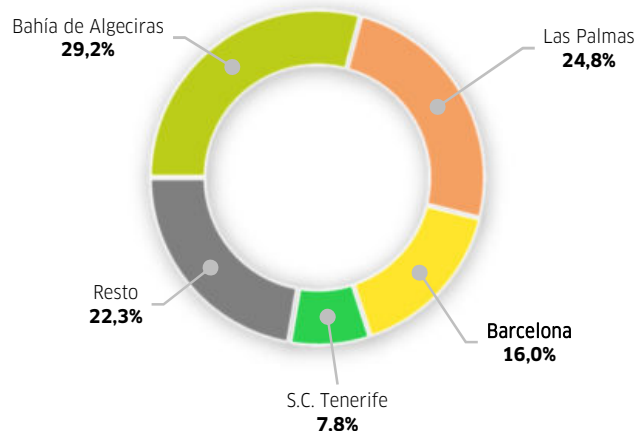
LAS PALMAS Y TENERIFE GANAN PROTAGONISMO COMO CENTROS DE AVITUALLAMIENTO EN EL ATLÁNTICO

Los enclaves canarios avanzan en la generación de servicios a los buques en un ejercicio marcado por el desvío de rutas de las grandes navieras internacionales.



Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2024



ALGECIRAS Y LAS PALMAS SON LOS DOS PRINCIPALES CENTROS DE AVITUALLAMIENTO PARA LAS NAVIERAS EN ESPAÑA

tar, donde viene compitiendo con el avituallamiento que ofrece el puerto de la colonia británica, viene siendo respaldada por los armadores, aunque estos también han reforzado su apuesta por repostar en las gasolineras flotantes del peñón.

Algeciras, referencia entre continentes

Algeciras es una referencia en el sur de Europa en el segmento de los servicios a buques. Gestiona el 29 por ciento del mercado de avituallamiento del sistema portuario español y el 48 por ciento de los puertos peninsulares de interés general.

En segundo lugar, el puerto de Las Pal-

mas ha fortalecido su posición como consecuencia de los desvíos realizados por las navieras entre el norte de Europa y Extremo Oriente a través del sur de África, gracias a su posición en la zona atlántica. El enclave canario ha crecido un 25 por ciento y ha sumado un global de 2,9 millones de toneladas.

Junto a Las Palmas, avanzan los flujos en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, con un aumento del 25 por ciento y un flujo de 0,9 millones, gracias a una mayor escala de portacontenedores en los últimos meses, así como al crecimiento de las operaciones de navieras españolas en la isla.



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

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | BUNKERING

MÁS DEMANDA EN LOS MUELLES

LOS PUERTOS ESPAÑOLES MEJORAN UN 8% EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES, PERO NO LLEGAN A LOS TRÁFICOS HISTÓRICOS

“Año de alta demanda”, explican fuentes portuarias, al hacer balance del flujo de *bunkering* operado en los muelles españoles. Y es que la red consolidó un volumen de 9,7 millones de toneladas, con un incremento del 8 por ciento respecto a las cifras del ejercicio 2023.

El dato es el segundo mejor de los últimos cinco años, si bien no mejora el dato alcanzando en el ejercicio 2022, cuando las navieras que utilizaron los puertos españoles consumieron 9,8 millones de toneladas de *bunkering*.

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.

Tras el crecimiento en los últimos años, los volúmenes en Algeciras volvieron a flojear en 2024, año en el que han descendido un 8 por ciento más. El recorte de la actividad en Algeciras tiene su consecuencia en la competencia que se produce con la colonia británica de Gibraltar, bien a través de operaciones de suministro de gas natural licuado o a través de otros combustibles y biocombustibles que vienen utilizando las compañías navieras en su tránsito por ambos enclaves.

Por su parte, la actividad de *bunkering* despuntó en el año 2024 en los puertos de Las Palmas, Barcelona y Tenerife con crecimientos a dos dígitos, fruto del au-

CRECE EL CONSUMO DE COMBUSTIBLES

Las Palmas, Barcelona y Tenerife avanzaron como “gasolineras” de las navieras en 2024, un año en el que Algeciras volvió a ver flojear sus cifras.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Bahía de Algeciras	3.269	-8%	+49%	3.560	3.806
Las Palmas	2.641	+28%	+16%	2.065	2.307
Barcelona	1.601	+26%	+13%	1.270	1.559
S.C. Tenerife	770	+32%	+48%	585	487
Ceuta	549	-12%	-27%	622	667
Valencia	379	+9%	+51%	348	332
Huelva	130	-5%	-30%	136	157
Bilbao	79	+15%	+25%	68	65
Vigo	53	-12%	-25%	60	68
Almería	43	-9%	-0%	47	41
Málaga	34	-7%	-11%	37	28
Tarragona	33	-7%	+108%	35	55
Santander	32	+8%	+224%	30	15
A Coruña	26	-13%	-17%	30	32
Bahía de Cádiz	25	+12%	+92%	23	30
Cartagena	18	+5%	+50%	18	45
Sevilla	16	-11%	+32%	18	14
Motril	15	-14%	-23%	17	11
Marín - Pontevedra	15	-4%	-18%	15	21
Gijón	13	-44%	-22%	23	26
Avilés	13	+0%	+12%	13	17
Pasaia	10	-5%	+13%	11	11
Ferrol - San Cibrao	8	-4%	+59%	8	9
Vilagarcía	3	-7%	+192%	3	2
Alicante	1	-30%	-63%	2	2
Baleares	1	-33%	-89%	1	2
TOTAL	9.777	+8%	+22%	9.044	9.809

Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

LOS BUQUES CONSUMIERON UNA MEDIA DE 27.000 TONELADAS DIARIAS DE COMBUSTIBLES EN ESPAÑA DURANTE 2024



Servicios Logísticos Portuarios

Gran Vía, 40 bis, 7º • 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



mento de operaciones de transbordo en estos enclaves, a raíz de los desvíos de buques al dejar de utilizar las compañías navieras el canal de Suez para sus tráficos de mercancías entre Extremo Oriente y los principales puertos del norte de Europa.

Sostenibilidad

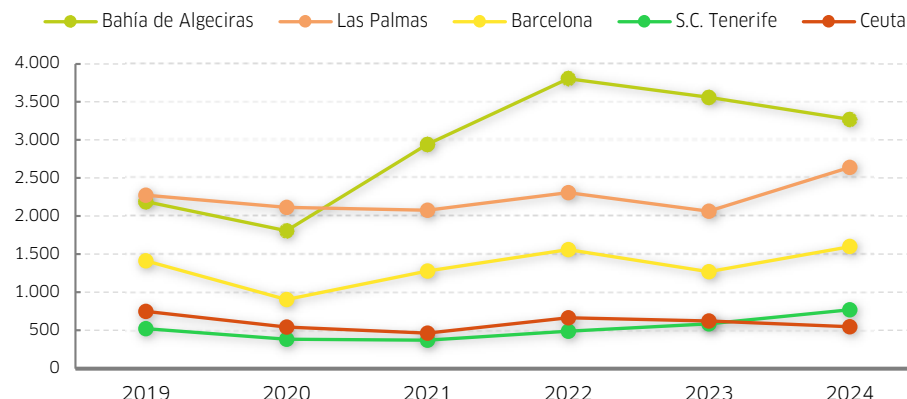
Este incremento en el consumo de combustibles por parte de los armadores se produce en un escenario en el que el sector del transporte marítimo y portuario está envuelto en una travesía al carbono cero.

En este sentido, las autoridades portuarias vienen activando inversiones y programas de actuación para incentivar la transformación de los combustibles a emplear por las compañías navieras y la puesta en marcha de instalaciones electrificadas en la escala de los buques.

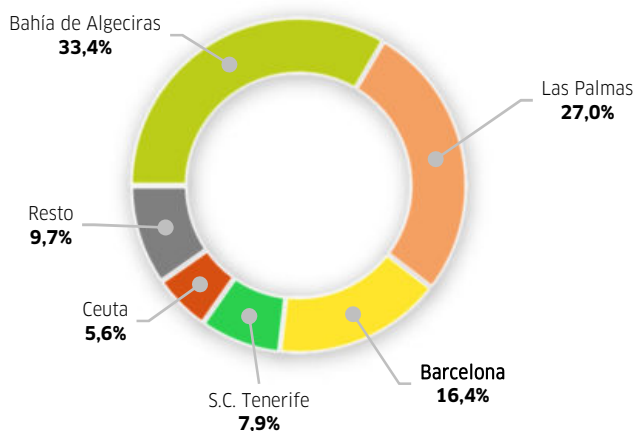
El sector está trabajando en el desarrollo de los biocombustibles, el gas natural licuado (GNL), la electrificación y la incorporación de nuevos combustibles como el metanol y el hidrógeno verde hacia un entorno portuario y marítimo más sostenibles bajo los parámetros de la agenda verde de la Unión Europea.

BAHÍA DE ALGECIRAS Y LAS PALMAS, AL FRENTE

El 60% del *bunkering* está concentrado en ambos puertos, gracias a su situación estratégica.



AÑO 2024



Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TECNOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD

El crecimiento de las operaciones de suministro de buques en el sistema portuario español viene a obligar la adopción de planes de sostenibilidad para hacer que esta actividad estratégica para las navieras sea completamente respetuosa con el medio ambiente. La innovación en combustibles, con la exploración de nuevas tecnologías y combustibles alternativos que pueden reducir las emisiones y mejorar la eficiencia energética debe tener su visibilidad bajo el paraguas de las normativas que afectan al *bunkering*. Hablamos de un sector en el que la digitalización y la automatización de las operaciones son temas importantes, con la implementación de tecnologías digitales para mejorar la eficiencia y la seguridad en la operativa.

Evos Algeciras, terminal de almacenamiento de energía, se encuentra situada en el Puerto de Algeciras, en el Estrecho de Gibraltar. Esta ubicación geoestratégicamente privilegiada es clave para el suministro de combustibles para barcos, y se erige como centro de exportación y comercio en el Mediterráneo. Evos Algeciras es un pilar fundamental en la red de almacenamiento de energía líquida en la región. Nuestra misión es clara: "Facilitar los flujos esenciales para potenciar la sociedad".

CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO	SERVICIOS LOGÍSTICOS	SERVICIOS	PRODUCTOS
22 tanques con una capacidad total de 403.000 (cbm)	Descarga, carga, trasvase de buque a buque utilizando infraestructura de terminal, trasvase de tanque a tanque, infraestructura dedicada	Mezcla, calentamiento, sistemas dedicados, aditivación	Fuelóleo marino, gasóleo marino, biofuel

Evos Algeciras SAU. Explanada Isla Verde Exterior. Algeciras (Cádiz), España | commercial@evos.eu

RETOS DE FUTURO | GAS NATURAL LICUADO

EL GNL DA UN NUEVO SALTO

EL COMBUSTIBLE DE TRANSICIÓN MANTIENE UNA DEMANDA CRECIENTE, QUE SE REFLEJA TANTO EN LOS PEDIDOS PARA CONSTRUIR BUQUES CON MOTORES A GAS COMO EN EL ALZA DE SU VOLUMEN DE SUMINISTRO



El sector naviero sigue firme en su apuesta por la utilización del gas natural licuado (GNL) como combustible de transición en su itinerario hacia las cero emisiones. Así, la mitad del tonelaje de los encargos de buques de nueva construcción durante 2024 podrá utilizar combustibles alternativos, según el revela el informe Green Technology Tracker de Clarksons Research. La tecnología de motores de doble combustible de GNL representó un 70 por ciento del tonelaje encargado con capacidad para utilizar combustibles alternativos, frente al 43 por ciento de 2023.

Durante 2024 se contabilizaron 390 encargos de construcción de buques con capacidad para usar GNL. Los portacontenedores de más de 12.000 TEU, con un 71 por ciento y los buques cocheros, con un 78 por ciento, fueron los segmentos de la flota que mostraron los índices más altos de adopción del gas natural licuado.

Este continuo avance de la flota mundial por el combustible de transición tiene su correspondiente reflejo en el *bunkering* de GNL desarrollado en los puertos españoles

en el pasado año. Así, Barcelona cerró 2024 con un nuevo récord en el suministro de GNL, con un volumen de 229.750 metros cúbicos, un 60,5 por ciento más que en el ejercicio anterior. La entidad portuaria que preside José Alberto Carbonell concentra el 40 por ciento del *bunkering* de gas natural licuado abastecido por la red de Puertos del Estado.

Bunkering en fondeo con GNL realizado en el puerto de Algeciras.



Entre los vectores de este crecimiento se sitúa la labor que presta en el puerto de Barcelona el buque de suministro de GNL "Haugesund Knutsen", perteneciente a la naviera Knutsen y a Scale Gas, filial de Enagás; la apuesta de la naviera Baleària por el GNL, proporcionado por varios camiones cisterna al mismo tiempo; y la in-

corporación de nuevas tipologías de buque que utilizan gas natural licuado, destacando los *car carriers*.

Así, el buque "Lake Herman", de la naviera japonesa MOL, fue el primer porta-vehículos en realizar *bunkering* de GNL en el puerto de Barcelona, seguido por cuatro barcos más del mismo servicio, a los cuales se han incorporado dos barcos nuevos al inicio de este 2025. Además, el *fast ferry* "Margarita Salas" de Baleària, conecta, desde el pasado junio, Barcelona con Mallorca y Menorca en alta velocidad, impulsado por motores duales de GNL.

En 2024 se han realizado un total de 491 operaciones de suministro de GNL como combustible para barcos, de las cuales 402 han sido a través de camiones cisterna (TTS y MTTS), con 45.427 metros cúbicos suministrados, y 89 desde gabarra (STS), con 184.324 metros cúbicos. De las 8.398 escalas de barcos en el Port de Barcelona durante el 2024, 822 escalas han sido de barcos que usan GNL, prácticamente el 10 por ciento del total.

El puerto de Barcelona contempla seguir



facilitando la extensión de este combustible de transición hacia la descarbonización total con medidas como la simplificación administrativa para facilitar la autorización de las operaciones de GNL; y la disponibilidad de análisis de riesgos genéricos para poder ampliar estas operativas a otros tipos de barcos. En esta línea, en 2025 se llevarán a cabo nuevos análisis de riesgos

Operativa de bunkering con gas natural licuado en el puerto de Barcelona.

para permitir el suministro de gas natural licuado en portacontenedores, para los cuales la entidad que preside José Alberto Carbonell ya ha recibido el interés de los operadores de suministro.

El puerto de Algeciras se ha consolidado en el *bunkering* de gas natural licuado con la primera operación de suministro en fondeo realizada en España. El buque "New Frontier 1", operado por Shell realizó el repostaje de GNL al buque asfaltero "Atlantic Narval". "New Frontier 1" también suministró este año en fondeo 6.150 metros cúbicos de GNL al portacontenedor "MSC Thais", con capacidad para 15.600 TEU.

Esta modalidad se añade a las de suministro de GNL en atraque, que desde 2012 se realizan en la dársena andaluza, mediante camión cisterna, así como al abastecimiento con gabarra a los barcos atracados en el muelle, iniciada en 2023.

Las navieras españolas tienen en Balearia como principal referente del GNL, con 11 de sus buques propulsados por este combustible. El grupo Ibaizabal también incorporó en 2020 en el puerto de Bilbao su remolcador "Ibaizabal Quince", el primero de propulsión dual-fuel LNG.

Suardiaz anunció en 2024 un acuerdo con Eastern Pacific Shipping (EPS), armador de Singapur que gestiona una flota diversificada de unos 300 buques de los que 74 son de combustible dual, para incorporar en 2027 un buque PCTC de nueva construcción, propulsado con GNL dual-fuel, con una capacidad de 5.500 automóviles.

SUARDIAZ ACORDÓ CON EPS PARA TENER UN BUQUE PCTC DE GNL

BILBAO, LÍDER EN METANEROS

La Autoridad Portuaria de Bilbao, que preside Ricardo Barkala, se mantiene como principal referente en el suministro de gas natural licuado (GNL) dentro del sistema de Puertos del Estado.

Bahía Bizkaia Gas (BBG), participada al 50 por ciento por el Ente Vasco de la Energía (EVE) y Enagás, recibió en 2024 un total de 49 buques metaneros que movieron 7,84 millones de metros cúbicos de GNL, equivalentes a 3,4 millones de toneladas. Además, BBG regasificó un total de 50.887,4 GWh.

BBG incrementó su participación al recibir el 27,24 por ciento del total de GNL que entró por modo marítimo, cinco puntos por encima de su cuota en 2023. Asimismo, cubrió el 16 por ciento de la demanda de gas natural en España, que se vio reducida en un 4,2 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

La escala del buque "Rioja Knutsen", en enero de 2025, en el pantalán de BBG, ha marcado un hito, tras alcanzar el millar de buques metaneros que han utilizado sus instalaciones desde su puesta en marcha en 2003.

BBG cuenta con una capacidad total de almacenamiento de 450.000 metros cúbicos de GNL gracias a tres tanques de almacenamiento de 150.000 metros cúbicos, así como por su capacidad de regasificación de 800.000 Nm³/h, para su posterior inyección en la red general.

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.

BBE1
Bahía de Bizkaia Electricidad

www.bbe.es

RETOS DE FUTURO | NUEVOS VECTORES

LA EÓLICA SOPLA FUERTE

LA INDUSTRIA DE ENERGÍA MARINA CONTINÚA AUMENTANDO SU HUELLA LOGÍSTICA EN BILBAO, AVILÉS, GIJÓN, FERROL, ALGECIRAS, CÁDIZ, CASTELLÓN, ALMERÍA, MOTRIL O PASAIA, ENTRE OTRAS DÁRSENAS

El sector de la energía eólica mantiene su dinamismo inversor, aupado por el alza del segmento *offshore*, y donde el suelo portuario es estratégico para el montaje de los componentes de los aerogeneradores, su almacenamiento y embarque con destino a diversos mercados internacionales.

En el puerto de Bilbao, Haizea Wind Group sigue con la ampliación de sus instalaciones, para extenderse en una superficie de más de 210.000 metros cuadrados, con un desembolso de 150 millones de euros. En su actual cartera de pedidos realiza 123 torres para los parques de Noirmoutier y Le Tréport en Francia, ambos proyectos para SGRE, así como 54 torres para el parque Dogger Bank B de GE Renewable Energy. Además, también suministrará 50 monopiles para el

para impulsar su producción en la energía eólica marina. Además, Siemens Gamesa Renewable Energy Eolica también aspira a extender su concesión hasta los 100.000 metros cuadrados en el puerto de Bilbao.

La Autoridad Portuaria de Ferrol aprobó en 2024 la modificación de Navantia en su concesión de Fene, para extenderse sobre una superficie de 726.746 metros cuadrados de tierra y otros 171.000 de lámina de agua. Esta autorización, que supone el incremento de la

superficie concesional de un 4,59 por ciento, permite su adaptación al mercado de estructuras de eólica *offshore*.

Navantia Seanergies y Windar Renovables lograron en 2024 el contrato de Iberdrola para la construcción de 21 monopiles para el parque eólico marino Windanker.

La Autoridad Portuaria de Ferrol también concedió al grupo Amper 70.000 metros cuadrados durante 30 años para su proyecto de construcción en eólica marina, con una inversión de unos 30 millones de euros.

En Ferrol, Proinlosa ocupará 40.000 metros cuadrados en el puerto exterior para dar servicio a los fabricantes de componentes eólicos. En una primera fase se urbanizará la mitad de esa superficie con una inversión que rondará los cinco millones.

La Autoridad Portuaria de Gijón (APG) adjudicó, el pasado año, a Zima Equity Investments una concesión de 153.000 metros cuadrados en el muelle Romualdo Alvargon-



Instalaciones de Navantia en el puerto de Ferrol.

Operativa de embarque de estructuras eólicas en el puerto de Avilés.

GRUPO AMPER PLANEA CRECER EN BILBAO TRAS COMPRAR NAVACEL

parque marino East Anglia 3, desarrollado por Scottish Power, filial de Iberdrola en Reino Unido. Tras contabilizar una facturación de 400 millones de euros, sus previsiones apuntan a que el negocio de cimentaciones marinas representará el 58 por ciento de las ventas del grupo en 2025, y el de torres eólicas *offshore* el 19 por ciento.

Por su parte, Navacel, que en 2024 fue adquirida por el grupo Amper, contempla ampliar sus actuales instalaciones de 50.700 metros cuadrados en el muelle de Axpe (Erandio)



euros, se compromete a un tráfico mínimo de 86.700 toneladas en el puerto de Gijón.

La trayectoria del puerto de Avilés en el sector eólico, iniciada en 2012, contabiliza más de

séptima edición de Galician Offshore International Hub (GOinterHUB), celebrada el pasado año en Ferrol.

En este desarrollo sobresale Windar Renovables. La compa-

metros cuadrados en el Muelle Exterior de Campamento (San Roque) para la construcción, terminación mecánica y pruebas en tierra de plataformas de Conversión HVDC de 2 GW.

Además, Dragados Off-Shore, dispondrá de una superficie de 52.921 metros cuadrados en el muelle Oeste de la dársena de La Cabezuela del puerto de Cádiz. Son cuatro concesiones, cuyos plazos se sitúan entre 15 y 35 años, destinadas a la construcción de plataformas de conversión eléctrica para parques eólicos marinos.

En Algeciras, la estibadora Tramarco se ha encargado de la descarga de

39 palas eólicas y de 176 componentes para las instalaciones de Acciona Energía en Tarifa.

En Castellón, Integral Shipping Company ha solicitado a la Autoridad Portuaria un espacio de 4.000 metros cuadrados, anexo a su actual concesión de 35.589 metros cuadrados, para albergar nuevos

de la industria eólica, dado el aumento del tráfico de palas de aerogeneradores en los últimos años, así como para atender a proyectos de parques eólicos marinos, como el que se pretende realizar frente a las costas de los municipios de Níjar y Carboneras.

EL PUERTO DE MOTRIL GESTIONÓ CERCA DE UN MILLAR DE PALAS EÓLICAS EN 2024

Motril también se sitúa como puerto de embarque de palas eólicas, con cerca de un millar durante el pasado año. La primera operativa de 2025 ha sido el envío de 30 unidades, fabricadas por Vestas, con una longitud de 80,1 metros, con destino a un proyecto eólico en Texas.

El puerto de Pasaia también se ha sumado a la ola de la energía eólica *offshore* de la mano de Kimua. Esta empresa ha invertido 3 millones de euros en un banco de pruebas, con una capacidad de carga de 5.100 toneladas, en una parcela de 2.000 metros cuadrados

Tramarco mueve palas en Algeciras para Acciona Energía.



18.000 piezas embarcadas de 30 proyectos de parques de aerogeneradores terrestres y marinos, según expuso su director Ramón Muñoz-Calero García, durante su participación en la

ña, controlada por el fondo británico Bridgepoint, tiene en curso una inversión de 110 millones de euros para ocupar las instalaciones de Alcoa que poseía Alu Ibérica en la margen derecha de la ría. Un complejo de 144.000 metros cuadrados en el que producirá torres eólicas XXL.

Además, Asturfeito ha solicitado una concesión administrativa para la ocupación de parcela de unos 15.500 metros cua-

AVILÉS EMBARCÓ MÁS DE 18.000 PIEZAS EÓLICAS

drados, en la margen derecha de la ría, para la construcción de una infraestructura industrial destinada al montaje final de equipos de grandes dimensiones para el sector energético.

En Algeciras, Dragados Off-Shore, filial del grupo francés Vinci, ha logrado una concesión administrativa de 381.883 metros cuadrados en la zona de Campamento y de unos 23.198

tráficos y reforzar su actividad de almacenamiento y operaciones conexas de cargas de proyecto y equipos eólicos.

El puerto de Almería quiere habilitar un muelle de 270 metros lineales para atender demanda de espacios por parte

de superficie en la dársena guipuzcoana. Además, Kimua fabricará equipamiento para manipular en el puerto los componentes críticos de una torre eólica, así como para el proceso de instalación en los parques eólicos marinos.



RETOS DE FUTURO | HIDROGENO

H2 SE MATERIALIZA

LOS PROYECTOS DE HIDRÓGENO VERDE PROGRESAN, CONFORME A LOS OBJETIVOS MARCADOS POR LA UNIÓN EUROPEA PARA DESCARBONIZAR LA INDUSTRIA Y EL TRANSPORTE, Y DONDE LOS PUERTOS SE POSICIONAN COMO ESTRATÉGICOS EN LA CADENA DE SUMINISTRO DEL NUEVO RECURSO ENERGÉTICO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES

Los principales grupos energéticos están inmersos en acometer cuantiosas inversiones en instalaciones para producir el nuevo vector, y que, en su mayoría, se localizan en las inmediaciones de las terminales marítimas de Algeciras, Huelva, Tarragona, Bilbao, A Coruña, o Ferrol, entre otras.

Repsol tiene en su cartera destacadas iniciativas para generar hidrógeno en Tarragona, Cartagena y Bilbao con un desembolso que ronda los 2.000 millones de euros.

El grupo energético, que dirige Josu Jon Imaz, y Enagás Renovables, junto con Messer, lideran el consorcio del proyecto T-Hynet para desplegar un electrolizador alcalino de 150 MW de capacidad en el complejo petroquímico de Repsol Petróleo en Tarragona. La instalación estará diseñada para producir 2,7 toneladas de hidrógeno renovable por hora para los consumidores locales.

En Cartagena, Repsol lidera un consorcio con Enagás Renovable y Engie para realizar un proyecto, dotado con un presupuesto que supera los 215 millones de euros, para realizar un electrolizador con una capacidad de 100 MW de hidrógeno renovable.

Petronor

Petronor, filial de Repsol, maneja un plan de inversiones de 1.127 millones hasta 2030 para descarbonizar las instalaciones de la refinería situada en el puerto de Bilbao a través del hidrógeno renovable, obtenido por generación eólica y fotovoltaica. Este desarrollo conlleva tres electrolizadores, de los cuales ya está operativo el de 2,5 MW de capacidad, y en fase de construcción el de 10 MW.

Su empujón definitivo al vector renovable vendrá con el tercer electrolizador de hasta 100 MW de generación, que dispone de un presupuesto de 260 millones de euros, y cuya producción de hidrógeno se utilizará como materia prima para producir combustibles renovables y otros productos descarbonizados.

Por su parte, Moeve, la nueva denominación de Cepsa, planifica un desembolso de hasta 3.000 millones en

3.000

MILLONES
MANEJA MOEVE
EN PROYECTOS
CON HIDROGENO

2.000

MILLONES
CONTEMPLA REPSOL
PARA EL NUEVO
VECTOR

1.000

MILLONES
EN DESARROLLOS
CON H2
PLANTEA IBERDROLA

sus iniciativas dentro del Valle Andaluz del Hidrógeno Verde. El proyecto denominado Moeve Onuba prevé la construcción en las actuales instalaciones del Parque Energético La Rábida en Palos de la Frontera (Huelva) de una planta de generación de hidrógeno de 400 MW de potencia de electrolisis utilizando electricidad de origen renovable, que suministrará hidrógeno verde tanto a sus propias instalaciones industriales como para favorecer la descarbonización del transporte pesado terrestre, aéreo y marítimo.

Moeve Carteia consiste en una planta de producción, almacenamiento y distribución de 2.400 toneladas diarias (600.000 toneladas anuales) de amoníaco a partir de hidrógeno (1.000 MW de potencia de electrolizadores) y nitrógeno, producidos a partir de fuentes renovables, en las actuales instalaciones del Parque Energético de Moeve en San Roque (Cádiz). Este proyecto se ejecutará a su vez en dos fases. Cada una constará de una combinación de electrolizadores (500 MW) y producción de amoníaco de 1.200 toneladas diarias (300.000 toneladas anuales).

bp e Iberdrola también han anunciado el inicio de la construcción de un electrolizador con capacidad de 25 MW de producción de hidrógeno verde en su refinería de Castellón. El abastecimiento a la industria cerámica y al transporte pesado se marcan entre los objetivos de este desarrollo dotado con una inversión de más de 70 millones.

Iberdrola también plantea una inversión de 450 millones de euros, dentro de la iniciativa del Clúster Onubense del Hidrógeno Renovable, que se localiza en el polo industrial químico de Palos de la Frontera. Este proyecto instalará, en la primera fase, un electrolizador de 200 MW con una capacidad de producción de 23.000 toneladas de hidrógeno verde. Durante la segunda fase se instalará un electrolizador de 370 MW con una capacidad de producción de 39.100 toneladas anuales de hidrógeno verde y una inversión de más de 500 millones de euros.



EDP avanza con su proyecto que transformará la central de Los Barrios, en Cádiz, en el valle del hidrógeno renovable del Campo de Gibraltar (Green H2 Los Barrios). La inversión rondará los 200 millones de euros para poner en marcha una planta 130 MW de capacidad de electrolisis.

También EDP producirá hidrógeno renovable en Soto de Ribera (Asturias).

Su propuesta es desembolsar más de 20 millones de euros en una planta con una capacidad inicial de electrolisis de 5 MW para diferentes usos industriales y para movilidad.

Hyren impulsa el proyecto, denominado RocíoH2, para activar un electrolizador de 350 MW de capacidad de hidrógeno verde en el municipio de Almonite (Huelva).

En Galicia, producirán hidrógeno verde Armonía Green, a través de su filial Ignis, así como Forestal del Atlántico con la iniciativa ValdoEume.

**EDP PREVE
INVERTIR
UNOS 220
MILLONES
EN H2**



Imagen del primer electrolizador de Petronor de 2,5MW de capacidad.

Heidelberg Materials Hispania Cementos también trabaja en una iniciativa para su descarbonización de sus instalaciones en el País Vasco mediante hidrógeno verde. La compañía tiene un acuerdo con Enagás para desarrollar tecnologías de captura de CO2 en sus plantas de Arrigorriaga y Añorga.

Estos proyectos se encuentran dentro de la lista de 16 iniciativas aprobadas por el Ministerio para la Transición Ecológica (Miteco), que en 2025 ha dado a conocer para recibir una financiación de los fondos europeos Next Generation EU, con una asignación total de 1.200 millones de euros.

Corredor H2med

Por otra parte, la Comisión Europea ha dado luz verde a los 75,8 millones de euros solicitados por Enagás para los estudios de los Proyectos de Interés Común (PCI) del corredor H2med, que enlaza Celorico da Beira en Portugal y Zamora en España (CelZa) y por vía marítima Barcelona y Marsella (BarMar), y de los primeros ejes de la Red Troncal Española de Hidrógeno.

Estos trabajos se centrarán en el Eje Vía de la Plata con su conexión con el Valle de Hidrógeno de Puertollano, y el que engloba los ejes de la Cornisa Cantábrica, del Valle del Ebro y de Levante, que suman aproximadamente unos 2.600 kilómetros.

Conforme a sus objetivos para desplegar las infraestructuras de hidrógeno renovable, Enagás ha anunciado que en los próximos seis años destinará unas inversiones de 3.125 millones de euros. Así, en 2030 sus activos con el nuevo vector energético contemplan superar a los que tiene con gas natural.

Convertimos
tus necesidades
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

Verlio
Logistics



LA ESENCIA DEL SHIPPING DESDE 1810



RETOS DE FUTURO | NUEVOS COMBUSTIBLES

OTRAS OPCIONES SOSTENIBLES

EL SECTOR DEMANDA BIOCOMBUSTIBLES, METANOL Y AMONIACO PARA DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO

La urgencia de la Unión Europea para dar pasos inminentes en la descarbonización naviera, con la entrada en vigor en 2025 de la norma FueEU Maritime, entre otras medidas, ha supuesto que biocombustibles como el biometano licuado (bioGNL) multipliquen su atractivo, especialmente para las navieras de *short sea shipping*.

El uso de bioGNL tiene como principales ventajas que permite reducir las emisiones de CO₂ en más de un 100 por cien en comparación con el uso de GNL

convencional, dependiendo de la materia prima para producir el biometano.

Brittany Ferries, UECC o CLdN se encuentran entre las compañías marítimas que ya están empleando los combustibles renovables producidos a partir de los residuos de la in-

EL BIOGNL HA CAPTADO EL INTERÉS DE NAVIERAS DE SHORT SEA

dustria agroalimentaria, de la agricultura y de los hogares, así como de lodos de depuradora.

Brittany Ferries inició en 2024 el suministro de bioGNL a los buques “Salamanca” y “Santoña” en la terminal de abastecimiento de gas natural licuado de Repsol en el puerto de Santander, empleando tres camiones que portaban un total de 60 toneladas, con este combustible renovable producido en la planta gallega de As Somozas.

UECC realizó, en enero de 2025, su primera operación en el puerto de Vigo de reabastecimiento de bioGNL desde un camión para el buque PCTC “Auto Advance”. La naviera noruega está adoptando el biometano licuado en línea con su iniciativa de sostenibilidad *Sail for Change*, lanzada el verano pasado, para abastecer sus cinco PCTC propulsados por motores duales alimentados por GNL y baterías eléctricas.

Por su parte, CLdN, que gestiona más de 30 buques que pueden emplear biodiésel y bioGNL, impulsa el sistema *pooling* para facilitar a otras navieras se adapten a las normas medioambientales con su excedente en el cumplimiento de FueEU Maritime.

Moeve en Algeciras abasteció a NYK con bio combustible.

Moeve ha firmado con RFOcean para tener buques que operen con metanol.

En la misma dirección, Enagás ha anunciado este año que pondrá en marcha un servicio de abastecimiento de bioGNL en sus plantas de regasificación de Barcelona y Huelva, que permitirá realizar cargas de este combustible descarbonizado en cisternas y buques.

Por otra parte, Moeve, la nueva denominación comercial de Cepsa, ha suministrado biocombustibles de segunda generación al buque portavehículos “Atlas Leader”, perteneciente a la





TPM, equipados con tanques de carga de acero inoxidable y preparados para operar con metanol.

UN TOTAL DE 118 BUQUES SE ENCARGARON PARA METANOL

Además, en el ámbito de los biocombustibles renovables, Repsol puso en marcha en 2024 en Cartagena su planta que puede producir hasta 250.000 toneladas de diésel a partir de residuos como el aceite de cocina. Este año contempla su entrada en servicio una segunda planta en Puertollano (Ciudad Real) con capacidad de hasta 240.000 toneladas. Y su filial Petronor proyecta una tercera en sus instalaciones del puerto de Bilbao antes de 2030.

Por parte, el metanol verde también se mantiene entre las principales opciones para descarbonizar el transporte marítimo.

Sin embargo, la actual falta de oferta, la incertidumbre en torno a los precios del carbono, y la lentitud con respecto a una ambiciosa planificación productiva, están impidiendo su mayor desarrollo.

Durante 2024 se registraron 118 encargos para construir buques con capacidad de emplear metanol, menos de una tercera parte de los solicitados con gas natural licuado, según el informe Green Technology Tracker de Clarksons Research.

Maersk, uno de los principales impulsores del metanol verde en el segmento de portacontenedores, revisó el pasado año su política de combustibles marinos para dejar espacio al GNL en sus últimas contrataciones de renovación de flota.

La naviera danesa tiene un acuerdo con Moeve, la nueva denominación comercial de

vertirlos en 240.000 toneladas de metanol verde y productos circulares.

Forestal del Atlántico está volcado en realizar un desembolso de 186 millones de euros para fabricar metanol verde a través del proyecto Triskelion en la terminal de Mugaros del puerto de Ferrol. Esta planta gallega podrá producir 40.000 toneladas anuales de metanol en una primera fase, ampliables a unas 52.000 toneladas cada año en una segunda fase.

HyFive también gestiona una planta de producción de hidrógeno y metanol verde en el puerto de El Musel (Gijón).

naviera japonesa Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK Line), en la Bahía de Algeciras utilizando su gabarra híbrida, "Bahía Levante".

También Moeve ha firmado un contrato con el armador noruego RFOcean para la construcción de una serie de buques de carga química más eficientes. Los barcos, cuya entrega está prevista entre 2025 y 2026, estarán a la vanguardia conformando la nueva generación de buques IMO2 de 6.600



Repsol suministró bioGNL en Santander a Brittany Ferries.

Cepsa, para acometer una inversión de 1.000 millones de euros en la producción de 380.000 toneladas de metanol verde en el puerto de Huelva.

Además, otros grupos energéticos también están avanzando sus proyectos para posicionarse en España como referente en el abastecimiento de metanol para el transporte.

La instalación asturiana, prevista entrar en servicio en 2027, tendrá en una primera fase una capacidad de electrólisis para producción de hidrógeno verde de 50 megavatios (MW) que alimentará una planta de e-metanol con capacidad anual de producción de 100.000 toneladas, y con un planteamiento para duplicar dicha capacidad hasta los 100 MW.

Amoniaco

Por su parte, el amoniaco mantiene un perfil más bajo como alternativa de descarbonización del transporte marítimo con un total de 25 buques encargados el pasado año con motores que posibilitan su utilización, según el informe Green Technology Tracker de Clarksons Research.

Los puertos de Huelva, Barcelona, Cartagena, Ferrol, entre otros, trabajan con diferentes proyectos para posicionar el amoniaco dentro de su oferta de combustibles marítimos.

REPSOL INVERTIRÁ 800 MILLONES EN LA ECOPLANTA DE TARRAGONA

Repsol ha aprobado, en 2025, acometer una inversión de 800 millones de euros en una ecoplanta en su complejo de Tarragona. La instalación, cuya puesta en marcha está prevista en 2029, tendrá capacidad para procesar hasta 400.000 toneladas de residuos sólidos urbanos al año y con-



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | VEHÍCULOS

MARCHA ATRÁS

LA CAÍDA DE PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA HACE UN ROTO AL TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES, QUE CERRARON 2024 CON UN MOVIMIENTO DE 3,6 MILLONES DE UNIDADES, LO QUE SUPONE UN RECORTE DEL 6% CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR Y DEL 12% FRENTE A LOS NIVELES PREPANDEMIA

La 'agenda verde' de Bruselas está poniendo en jaque al sector de automóvil, cuya producción en España cayó un 3 por ciento en 2024, totalizando 2,37 millones de vehículos. Un recorte que tiene su impacto en los puertos españoles, el principal modo de transporte utilizado por los fabricantes para su distribución, con una cuota de más del 50 por ciento.

El sistema portuario español cerró el pasado año con un movimiento de 3,6 millones de vehículos en régimen de mercancía, lo que supuso un descenso del 6 por ciento con respecto al ejercicio anterior, según los datos provisionales de Puertos del Estado. La caída frente a los niveles pre-pandemia se eleva hasta el 12 por ciento.

La patronal Anfac apunta a la baja demanda de vehículos eléctricos para explicar la reducción de la producción, tanto en el mercado nacional como en los principales países en Europa. También señala el necesario reajuste en las fábricas ubicadas en España para la entrada en producción de vehículos electrificados.

En cuanto a las exportaciones, en 2024 se enviaron fuera de España un total de 2,12 millones de unidades, lo que representa una caída del 4 por ciento. Un recorte que se ha dejado sentir en la estadística de los puertos españoles.

Al frente de la clasificación del sistema portuario español se sitúa Barcelona, pese al descenso del 14 por ciento en este tráfico

co en 2024, hasta alcanzar los 682.000 vehículos. Los datos reflejan la situación del mercado español y europeo de vehículos, según advierten desde el puerto de Barcelona. "Hay que destacar que el puerto está recibiendo de forma creciente vehículos nuevos transportados en contenedores y v-racks, un tráfico que proviene mayoritariamente de China y que ya representa el 8,5 por ciento del total. Sumando este último tráfico, el número de vehículos nuevos sube hasta 739.992 unidades y la bajada con respecto al año 2023 quedaría en un 9,4 por ciento", explicó el director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Àlex García.

Vigo marca récord

A continuación aparece el puerto de Vigo, que movió más de 657.000 coches en 2024 (+1 por ciento), el mayor tráfico de vehículos de su historia, con el grupo Stellantis como principal cliente. A esta cifra hay que sumar las 221.305 toneladas de tráfico de piezas auto con destino a Brasil y Argelia, lo que supone un incremento del 83,9 por ciento, y refuerza la condición de la dársena gallega como la más importante terminal de coches del Atlántico peninsular. De hecho, la logística de la automoción se ha convertido en un eje estratégico para el Puerto de Vigo que, en palabras de su máximo responsable, Carlos Botana, quiere erigirse en "un hub nacional de la automoción" gracias a una terminal verde

PUERTO DE BARCELONA LIDERA EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS



Vista aérea del puerto de Sagunto (Autoridad Portuaria de Valencia).

LOS PUERTOS, ESPEJO DE LOS FABRICANTES

La caída del tráfico en los puertos españoles refleja la situación del sector del automóvil, castigado por la demanda a la baja de los vehículos electrificados.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Barcelona	682	-14%	-12%	790	591
Vigo	661	+1%	+37%	656	473
Valencia	579	-10%	-20%	643	604
Santander	371	-17%	-20%	447	380
Las Palmas	360	-7%	+257%	386	52
Pasaia	242	-16%	-11%	287	240
Tarragona	222	+1%	+5%	219	175
Bilbao	140	+8%	+407%	130	19
Baleares	140	+4%	-23%	135	100
Málaga	94	+39%	+22%	68	100
S.C. Tenerife	87	-1%	+4%	88	68
Resto	90	+42%	-88%	64	60
TOTAL	3.669	-6%	-12%	3.913	2.861

Miles de vehículos en régimen de mercancía. 2024, provisional.
Fuente: Puertos del Estado.

SERVICIOS LEGALES INTEGRALES

SHIPPING TRANSPORT
TRADE INSURANCE

360°
LEGAL SERVICES

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



A.P. DE VALENCIA

con buques híbridos, que disponen, además, de un suministro semanal de BIO GNL.

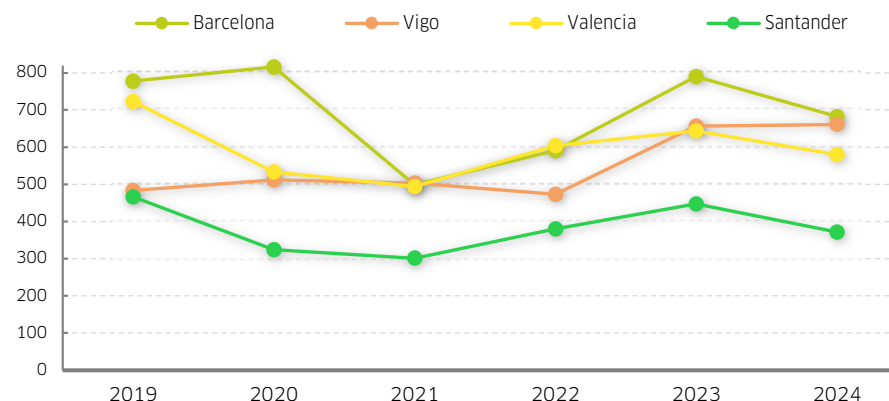
En tercer lugar se sitúa la Autoridad Portuaria de Valencia, con 579.000 vehículos en 2024, un 10 por ciento menos que en 2023.

En la clasificación también destaca el fuerte avance del puerto de Málaga, con un crecimiento del 39 por ciento en 2024, hasta alcanzar las 94.000 unida-

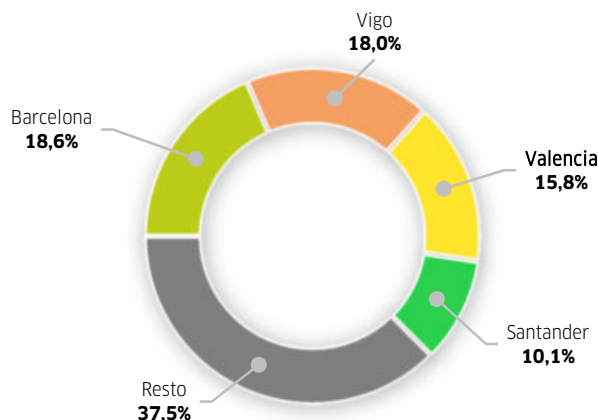
des. Un avance impulsado por la importación de vehículos nuevos. Este flujo creció un 31 por ciento, con un movimiento de 86.466 unidades, nuevo récord en la dársena andaluza. De este modo, el puerto de Málaga se “consolida como hub de referencia en este sector”, que opera principalmente con Marruecos y también con Japón, Turquía y norte de Europa, señalan desde la entidad.

EL PUERTO DE VIGO ACARICIA EL 'ORO'

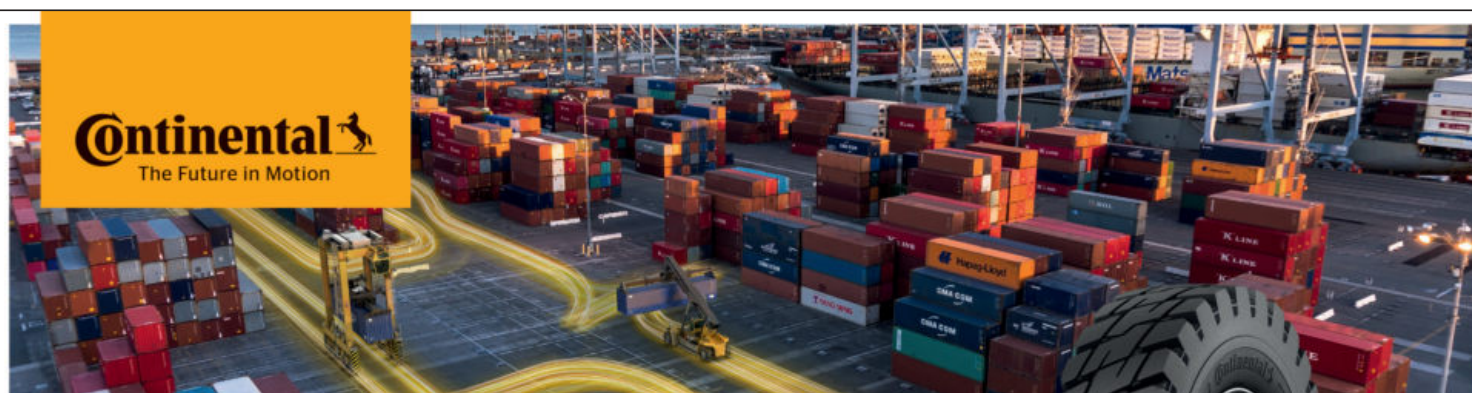
La Autoridad Portuaria de Vigo, única de las seis primeras del ranking que cierra en positivo, disputa al puerto de Barcelona la primera posición de la clasificación en el tráfico de vehículos en régimen de mercancía.



AÑO 2024



Miles de vehículos en régimen de mercancía. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



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.



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES | VEHÍCULOS

CARGA CON EL MOTOR ENCENDIDO

LOS PUERTOS ESPAÑOLES, CON TARRAGONA EN LO MÁS ALTO DEL RANKING DE VALORACIÓN DE LOS FABRICANTES, GANAN PROTAGONISMO EN EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS

El transporte marítimo sigue siendo el modo más utilizado por los fabricantes de vehículos para la distribución. En concreto, supone el 55 por ciento del tráfico total registrado en 2023, aumentando su cuota en 6,6 puntos porcentuales con respecto al año anterior.

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 2,74 millones de unidades en el ejercicio analizado, aumentaron un 23,1 por ciento, encadenando, así, dos años consecutivos al alza. Esta mejora está asociada a la producción de vehículos en 2023 (+10,4 por ciento), un dato que favoreció los flujos de exportación. No obstante, el tráfico se mantiene lejos de los niveles prepandemia (-14,1 por ciento).

Los indicadores recogidos en el informe han sido elaborados a partir de un cuestionario contestado por 19 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, Málaga y Vigo-, con una cuota del 88,5 por ciento del total del tráfico de vehículos nuevos a través del sistema portuario español.

Uno de los principales mensajes que se puede extraer del informe es que los puertos pueden seguir exhibiendo músculo. Y es que la valoración global se mantiene constante, situándose, de nuevo, en 3,9 puntos sobre un total de 5. Es decir, una calificación de 'suficiente', rozando el 'satisfactorio'. De los ocho puertos analizados, tres (Tarragona, Valencia y Vigo) son los que registran una valoración satisfactoria (superior a cuatro puntos). Respecto a su evolución sobre el año anterior, tres puertos han mejorado su nota (Tarragona, Valencia y Vigo), mientras que otro tres mantuvieron su puntuación (Santander, Sagunto y Barcelona) y dos retrocedieron (Pasaia y Málaga).

De los indicadores analizados, los aspectos mejor valorados por las marcas son los relacionados con los trámites aduaneros, la carga y descarga de camiones y otras incidencias (4,3 puntos de 5), seguidos por la accesibilidad por carretera y la manipulación de vehículos en zonas de depósito, con una puntuación de 4,1 sobre 5.

Adicionalmente, los fabricantes han destacado algunos aspectos que han mejorado sensiblemente como la percepción de la proactividad de las autoridades, así como la mejora de la accesibilidad a los puertos, tanto en acceso por carretera como por fe-

rrrocarril. En este sentido, desde Anfac muestran su preocupación por la afectación de las obras de mejora de las conexiones ferroviarias sobre los tráficos habituales que suponen cambios y restricciones.

En el otro lado de la moneda está la carga y descarga de los barcos, que sigue siendo la peor valorada. Pese a que registra una mejora de dos décimas, este aspecto evi-



El puerto de Tarragona, el mejor valorado por los fabricantes de vehículos.

dencia una clara necesidad de mejora. Solo dos de los ocho puertos analizados (Santander y Tarragona) alcanzan una valoración satisfactoria, por encima de cuatro puntos.

Tarragona, líder

Al frente de la clasificación del sistema portuario español se sitúa el puerto de Tarragona, con 4,5 puntos sobre 5, tras mejorar tres décimas su anterior valoración. Además, se convierte en uno de los dos puertos, junto a Santander, en los que todas las partidas principales se valoran satisfactoriamente por encima de los 4 puntos.



DESDE 1961

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



PORT SERVICES

TOWING MOORING

OFFSHORE

SHIPPING

TANKERS BUNKERS

SHIPYARD

www.grupoibaizabal.com

Muelle Tomás Olabarri, 4 - 5

Getxo (Vizcaya)

Tel: 94 464 51 33

Fax: +34 994 805 207

Email: ibaizabal@ibaizabal.org

El puerto catalán se dedica especialmente a la importación de vehículos, con una cuota del 69,5 por ciento. Del tráfico restante, el 26,2 por ciento se corresponde con tráficos de exportación y el 4,4 por ciento son vehículos transportados a las Islas Baleares.

En cuanto a la intermodalidad, en 2023 el uso del tren para los tráficos de exportación continuó siendo el modo más utilizado (60,9 por ciento del volumen exportado), mientras que, para la importación, los traslados por carretera supusieron el 95,3 por ciento del total importado.

A continuación, se encuentra Santander, que baja una posición, pese a mantener una puntuación de 4,4 puntos sobre 5. La Autoridad Portuaria adjudicó a finales del pasado año los servicios de asistencia técnica para la ampliación en altura del silo de automóviles. Esta infraestructura, que supone una inversión de 43,5 millones de euros a ejecutar en un plazo de 30 meses y la creación de 5.050 nuevas plazas de aparcamiento, que se suman a las 6.800 actuales,

podría estar operativa a comienzos de 2027. “Se trata de una obra fundamental que nos permitirá seguir creciendo en un tráfico que es estratégico para el Puerto de Santander”, destacó el presidente de la entidad, César Díaz.



LA VALORACIÓN MEDIA DE LOS PUERTOS SE MANTIENE EN 3,9 PUNTOS SOBRE 5

De los ocho puertos analizados, tres mejoraron su nota, Tarragona, Valencia y Vigo, obteniendo una valoración satisfactoria (superior a cuatro puntos). Otros tres, Santander, Sagunto y Barcelona, repitieron puntuación y únicamente dos, Pasaia y Málaga, retrocedieron.



El podio se completa con el puerto de Sagunto, que también mantiene la puntuación de 4,2 puntos registrada un año antes. Desde Anfac recuerdan que esta dársena sigue estando penalizada en su valoración global por no disponer de acceso ferroviario,

cuya puntuación podría ascender hasta un máximo de 4,7 puntos en caso de disponer de este modo de transporte. Las obras de acondicionamiento para el acceso ferroviario al enclave valenciano se encuentran muy avanzadas.

Port Tarragona
HUB FOR THE OFFSHORE
WIND INDUSTRY

Port Tarragona is positioned as a logistics hub for the construction and assembly of floating wind turbines in the western Mediterranean, thus contributing to the decarbonisation of the economy and society.

2026. Balears Wharf 2nd phase. 20 hectares

2027. Ponent breakwater. New annexed docks

The port has experience in large-scale projects, large surface areas, benign weather, good drafts, sheltered areas and specialised labour.

Port Tarragona

portarragona.cat



SHORT SEA SHIPPING | ESPAÑA

EL TMCD SIGUE IN CRESCENDO

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA GLOBAL AUMENTA EL 4,7% EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2024, AUNQUE EL INTERNACIONAL RO-RO PIERDE FUELLE POR LA CAÍDA DE LAS EXPORTACIONES, SEGÚN EL OBSERVATORIO DE SPC-SPAIN

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) global en el sistema portuario español, incluyendo tanto el internacional como el cabotaje y todo tipo de tráficos (ro-ro, graneles y contenedores), saldó el primer semestre del año pasado con 139,4 millones de toneladas de mercancías canalizadas. Ello supone un crecimiento del 4,7 por ciento respecto al mismo

periodo del ejercicio anterior. Por su parte, el TMCD internacional ro-ro en los puertos españoles va a la baja. Estos tráficos sumaron 13,6 millones de toneladas, excluyendo los vehículos en régimen de mercancías en el primer semestre de 2024. Esta actividad supone un retroceso del 3,7 por ciento en relación al mismo periodo de 2023, según el último Observa-

Los puertos atlánticos evolucionaron mejor.

EL DOBLE EN LA FACHADA MEDITERRÁNEA

De las nueve autopistas del mar, la fachada mediterránea concentra seis conexiones, mientras que la atlántica suma tres servicios.

ORIGEN - DESTINO	NAVIERA	FRECUENCIA SEMANAL
FACHADA ATLÁNTICA		
Santander - Portsmouth - Plymouth	Brittany Ferries	3
AdM Vigo - St. Nazaire - Tanger Med	Suardiaz	4
Pasaia - Santander - Zeebrugge - Rotterdam	UECC	3
FACHADA MEDITERRÁNEA		
Almería - Nador	Baleària	7
Motril - Tanger Med	Baleària	6
Barcelona - Tánger Med - Génova/Sete	GNV	4
Barcelona - Porto Torres - Civitavecchia	Grimaldi	5
Barcelona - Valencia - Savona - Livorno	Grimaldi	5
Almería - Nador	Trasmediterránea	6

Fuente: SPC-Spain.

torio de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

El TMCD internacional ro-ro ya finalizó 2023 perdiendo fuelle tras dos años récord, 2021 y 2022. La caída de este primer semestre de 2024 se ha debido al comportamiento de las exportaciones, que registraron un retroceso de casi el 10 por cien-

to (-9,9 por ciento), mientras que las importaciones crecieron el 3,7 por ciento.

Comparado con el segundo semestre de 2023, "la carga rodada internacional presentó un aumento del 10,4 por ciento", señala el informe de SPC-Spain. El comportamiento es diferente según la fachada. Mientras que el arco atlántico saldó el primer semestre con



CUATRO SERVICIOS CON MARRUECOS

La fachada atlántica tiene un servicio con Tánger Med, a través del puerto de Vigo, y la mediterránea tiene también uno con el mismo enclave, desde Motril, y dos con Nador, desde Almería.



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

un crecimiento del 19,7 por ciento respecto al mismo periodo de 2023, el mediterráneo acusó un descenso del 7 por ciento motivado por la disminución de las exportaciones (-13,1 por ciento). No obstante, los puertos mediterráneos

siguen acaparando más del 80 por ciento de estos flujos. Todas las dársenas de la fachada atlántica crecieron, excepto Pasaja (-6,5 por ciento). Destacó sobre todo la evolución del puerto vigués, que incrementó sus tráficos de *short sea*

shipping ro-ro el 147 por ciento y hubo un claro culpable: el servicio regular de Suardiaz entre Vigo y Liverpool de transporte de piezas para la factoría británica de Stellantis.

En cuanto a la fachada mediterránea, destacaron por sus

crecimientos los puertos de Almería y Valencia, cuyos tráficos aumentaron el 8,2 por ciento y el 7,1 por ciento, respectivamente. La otra cara de la moneda fue el puerto de Málaga, que registró un retroceso del 41,9 por ciento.

El sistema portuario español cerró el primer semestre de 2024 con una oferta de nueve autopistas del mar, es decir, servicios regulares de tres o más frecuencias semanalmente, operados por siete navieras, enlazando 15 puertos foráneos y cubiertos por 39 buques de carga rodada o *ro-pax*.

LOS PUERTOS MEDITERRÁNEOS ACAPARAN MÁS DEL 80% DE LOS FLUJOS

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancías sumó 741.000 unidades, hasta junio, lo que supuso un descenso del 5,3 por ciento en relación al primer semestre de 2023 y “un leve crecimiento del 0,4 por ciento respecto al segundo semestre de 2023”, señala el informe de SPC-Spain. Tanto las exportaciones como las importaciones registraron retrocesos, más acusados en el primer caso (-4,2 por ciento) que en el segundo (-0,9 por ciento).





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



NAVEGAMOS PARA CADA UNO DE VOSOTROS

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | CARGA RODADA

EL FLUJO RO-RO VA CRECIENDO PASITO A PASITO

MEJORAS EN LOS PUERTOS PARA ESTE TIPO DE TRÁFICO, QUE AUMENTA EN 774.000 TONELADAS MÁS DURANTE EL EJERCICIO

El tráfico ro-ro logró aguantar el tipo en el sistema portuario español el año pasado. La carga rodada alcanzó los 72,68 millones de toneladas canalizadas en las dársenas españolas en 2024, sumando 774.000 toneladas más que en el ejercicio precedente y ganando casi siete millones en comparación con la actividad prepandemia. Traducido en porcentaje, supone un avance del 1,10 por ciento respecto a 2023 y acumula un incremento del 10 por ciento en relación a los volúmenes del año 2019.

Los puertos de Baleares mantienen el liderato sumando 14,83 millones de toneladas y un crecimiento

del 6 por ciento. Valencia salta de la tercera a la segunda posición en detrimento de Algeciras. Y es que el enclave valenciano registró un avance del 3 por ciento, hasta los 13,73 millones de toneladas, mientras que el andaluz experimentó un retroceso del 11,7 por ciento, quedándose en los 11,93 millones de toneladas.

No obstante, Algeciras sí creció en tráfico de camiones (ver páginas siguientes): los ferris que cubren los servicios entre Algeciras y Tánger Med transportaron 471.764 vehículos pesados en 2024, frente a las 428.133 unidades de 2023. La actividad en el estrecho de Gibraltar no para de cre-

SANTANDER TENDRÁ UN NUEVO TACÓN Y UNA RAMPA

SUPERANDO LOS VOLÚMENES PREPANDEMIA

Seis puertos han registrado un incremento superior al 30% en comparación con 2019: Algeciras, Vigo, Bilbao, Almería, Huelva y Alicante.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Baleares	14.839	+6%	+9%	13.990	13.391
Valencia	13.730	+3%	+9%	13.285	12.946
Bahía de Algeciras	11.939	-12%	+32%	13.514	14.504
Barcelona	11.670	+1%	+1%	11.569	11.632
Las Palmas	5.202	+7%	+17%	4.844	4.730
S.C. Tenerife	4.622	+7%	+13%	4.339	3.982
Santander	2.308	-2%	+6%	2.364	2.310
Vigo	1.599	+23%	+42%	1.300	985
Bilbao	1.216	+28%	+45%	951	1.055
Bahía de Cádiz	924	+13%	+8%	820	774
Almería	880	+13%	+36%	779	831
Huelva	587	-10%	+35%	650	591
Ceuta	583	+10%	-30%	531	565
Pasaia	577	-12%	-14%	656	589
Motril	492	+3%	-24%	476	45
Málaga	477	-29%	-17%	675	467
Melilla	453	+0%	-37%	452	480
Tarragona	328	-2%	+8%	334	532
Sevilla	172	-2%	+7%	175	136
Alicante	40	+83%	+40%	22	56
Ferrol - San Cibrao	22	+14%	-57%	19	24
Resto	23	-86%	-94%	161	333
TOTAL	72.681	+1%	+10%	71.907	70.957

Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

cer en los últimos años. Y una de las causas es la logística de proximidad (*nearshoring*) de cargadores que han apostado por

aumentar su producción en Marruecos, descartando un mayor desarrollo en Asia.

Las dársenas españolas han seguido mejorando las

**Especializado en
mercancía general de alto valor**

Puerto de Vigo

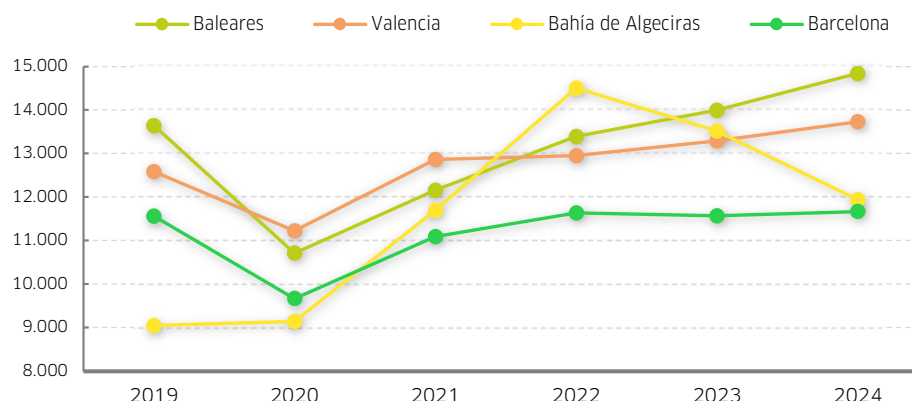


...logística en el foco de nuestro negocio!

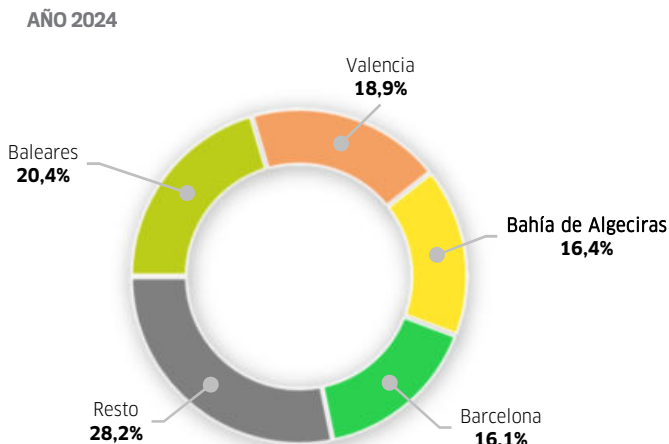
> 90 servicios marítimos • automóviles • granito • pesca • metales • aluminio • fruta • piedra

5 DE CADA 10 TONELADAS PASAN POR LOS TRES PRIMEROS PUERTOS

Baleares, Valencia y Bahía de Algeciras sumaron un global de 40,49 millones de toneladas canalizadas de tráfico ro-ro el año pasado, lo que supone una cuota del 55,7% del total de estos flujos que registró el sistema portuario español.



Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



HUELVA ESTRENARÁ DOBLE RAMPA RO-RO EN 2025

infraestructuras o proyectan hacerlo para los tráfico ro-ro. Es el caso del puerto de Santander, que adjudicó el pasado mes de enero a Ferrovial la construcción de un tacón y una rampa para tráfico rodado en el muelle de Raos 9. Las obras, que cuentan con un plazo de ejecución de nueve y seis meses, respectivamente, suponen una inversión total de 14,96 millones de euros. Se trata de un proyecto cofinanciado por el

mecanismo Conectar Europa de la Unión Europea y forma parte del Plan de Inversiones de la Autoridad Portuaria para el periodo 2024-2028.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona sacó a concurso a finales de año la cuarta fase del muelle Adosado, donde irá una nueva terminal ro-pax. La dársena catalana también avanza en la remodelación del muelle Contradique que, incluye, entre otras ac-

tuaciones, una nueva rampa ro-ro, ya que en este espacio igualmente están previstos tráfico de *short sea shipping*.

Huelva es otro de los enclaves que tendrá nuevas instalaciones para el tráfico rodado en 2025. Se trata de una doble rampa ro-ro, que se sumará a la ya existente, lo que permitirá la operativa de cuatro buques de carga rodada de forma simultánea. La inversión asciende a 19,4 millones.

BALEÀRIA
Somos Mar.

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

BAHÍA DE ALGECIRAS DOBLA LA MEDIA

El puerto de Algeciras dispara su crecimiento el 10% en estos flujos, hasta los 507.000 UTI, frente al incremento medio del 4%.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Baleares	687	+4%	+13%	661	639
Bahía de Algeciras	507	+10%	+2%	460	465
Valencia	501	+4%	+10%	480	474
Barcelona	426	+3%	+4%	413	419
Las Palmas	338	+1%	+4%	336	343
S.C. Tenerife	307	-1%	+0%	310	298
Santander	54	-6%	+34%	57	58
Almería	47	+17%	+52%	40	42
Bilbao	46	+22%	+52%	37	40
Ceuta	34	+7%	-21%	32	31
Bahía de Cádiz	31	+20%	+17%	26	25
Huelva	31	-10%	+45%	34	30
Melilla	30	+0%	-31%	30	31
Málaga	24	-35%	-15%	37	27
Vigo	23	+101%	+31%	11	10
Motril	20	+8%	-54%	19	2
Sevilla	9	+4%	+8%	9	7
Pasaia	3	-2%	-41%	3	4
Alicante	0	-49%	+9%	1	2
Ferrol - San Cibrao	0	+45%	-73%	0	0
TOTAL	3.119	+4%	+6%	2.997	2.959

Miles de remolques acompañados y no acompañados. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | CARGA RODADA

EL BARCO ATRAE CADA VEZ MÁS AL TRANSPORTISTA

EL TRANSPORTE INTERMODAL RO-RO EN EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL SUPERA LA BARRERA DE LOS TRES MILLONES DE UTI

El barco atrae cada vez más al transportista: los puertos españoles superaron la barrera de los tres millones de UTI movidos el pasado ejercicio. El transporte intermodal ro-ro sumó 3,11 millones de UTI y un crecimiento del 4 por ciento en relación a 2023. Este mercado ha ganado 162.000 UTI en los últimos dos años, superando ya los volúmenes prepandemia en 2022.

Los flujos siguen bastante equilibrados en las dos modalidades, acompañado (camiones) y no acompañado (remolques y plataformas), con ligero predominio del segundo. De los 2,99 millones de UTI movidos en 2023 (último ejercicio disponible por modalidades en las estadísticas de Puertos del Estado), 1,49 millones de UTI correspondieron a la modalidad de acompañado, mientras que los restantes 1,24 millones fue en la de no acompañado. El resto correspondieron a cabezas tractoras, furgonetas y *rolls trailers* (mafs).

Los remolques y plataformas dominan claramente los tráficos en puertos como Valencia, tercero de la clasificación, con ser-

vicios marítimos alternativos a la carretera. En este enclave, la modalidad no acompañado tiene un peso de casi el 70 por ciento (329.837 UTI en 2023). La diferencia es menor en la otra dársena que también cuenta con autopistas del mar con Italia, Barcelona, cuarta, donde remolques y plataformas suponen el 53,2 por ciento (218.271 UTI) del total.

En cambio, en las dos primeras instalaciones de la clasificación, Baleares y Algeciras, tiene más cuota la modalidad de acompañado, con un peso del 55,86 por ciento en el primer caso y superior al 70 por ciento en el segundo por los camiones que cruzan el Estrecho en barco y siguen por carretera hacia el norte.

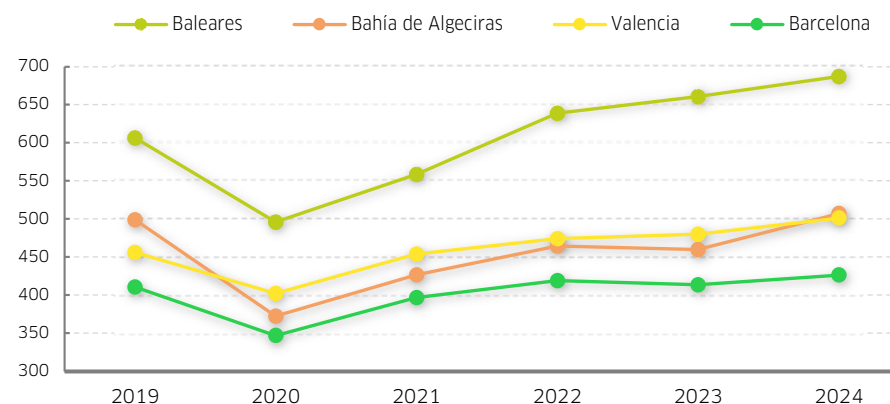
La buena salud del tráfico rodado se debe a la apuesta que las navieras hacen por estos flujos. Armadores como Baleària, que se ha estrenado recientemente en transporte marítimo de corta distancia (TMCD) internacional desde el puerto de Barcelona con un servicio *ro-pax* entre la dársena catalana, donde lleva operando más de dos décadas trá-

69%

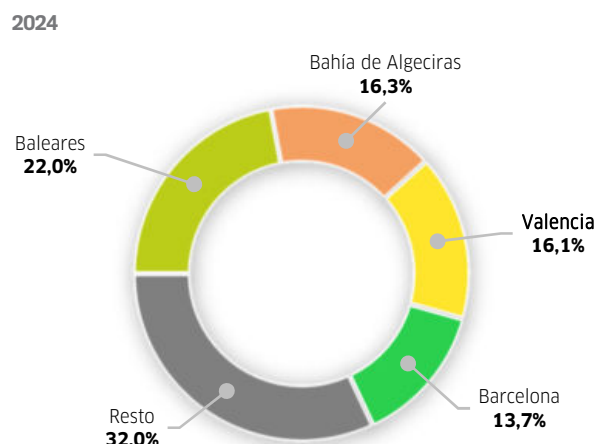
SON EN LA MODALIDAD DE NO ACOMPAÑADO EN EL PUERTO DE VALENCIA

SE MANTIENE LA CONCENTRACIÓN

Los tres primeros puertos, Baleares, Algeciras y Valencia, concentran el 54,50 por ciento del global del tráfico al sumar 1,69 millones de UTI.



Miles de remolques acompañados y no acompañados. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.





Hay más remolques y plataformas en los puertos con servicios de short sea shipping alternativos a la carretera.

ficos de cabotaje, y Argelia. El nuevo servicio es semanal. Por otra parte, Finnlines (Grupo Grimaldi) puso en marcha el pasado otoño un nuevo servicio semanal entre los puertos de Helsinki y Kotka (Finlandia) con Sheerness (Reino Unido) para conectar con los belgas de Amberes y Zeebrugge, desde donde enlaza con Bilbao y Vigo. No se va a quedar aquí. El Grupo Grimaldi aseguró recientemente que seguirá expandiendo sus rutas de transporte desde el puerto de Bilbao hacia el mar del Norte y el mar Báltico a través de su filial Finnlines.

DFDS anunció a principios de año que aumentará su presencia en los tráficos con carga rodada en España con la apertura de una línea semanal directa entre el puerto de Vilargarcía y Róterdam. La nueva conexión marítima entre Galicia y Países Bajos comenzará a finales del próximo mes de mayo, tras el acuerdo de DFDS con la multinacional noruega Hydro para el envío semanal de aluminio.

Otros protagonistas destacados del tráfico rodado en los puertos españoles son Brittany Ferries, UECC, CLdN o Grupo Suardiaz. Precisamente, Suardiaz ha entrado recientemente en el Estrecho. La naviera se ha aliado con el flotista GTO para ofrecer un servicio ro-ro con seis salidas semanales entre los puertos de Huelva y Tánger Med. Tampoco hay que olvidar los servicios de cabotaje con las islas de Baleària, Tramed (Grupo Grimaldi) o GNV.

Short sea network

Finnlines, the most suitable service for trailers, lorries, container, breakbulk and project cargo.

We offer weekly RoRo connection from Bilbao to: Belgium, UK, Ireland, Sweden, Norway, Finland and Poland.

finnlines.com

Finnlines
a Grimaldi Group company



BARCELONA SIGUE LÍDER

El puerto de Barcelona registró un total de 3,65 millones de cruceristas el año pasado, el 2% más que en 2023. Aunque este crecimiento fue inferior a la media, la instalación catalana mantuvo, y con diferencia, el liderato.

	2024		%24/23		%24/19		2023		2022	
	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE
Barcelona	791	3.656	-2%	+2%	-1%	+17%	804	3.569	807	2.334
Baleares	774	2.499	+2%	-1%	-6%	-6%	758	2.519	717	1.727
Las Palmas	735	1.871	+15%	+24%	+31%	+26%	639	1.512	673	1.036
S.C. Tenerife	590	1.317	+10%	+19%	+15%	+23%	535	1.106	623	760
Valencia	267	774	-1%	-1%	+32%	+78%	269	781	298	623
Bahía de Cádiz	351	696	-3%	+2%	+11%	+46%	360	680	315	394
Málaga	285	470	-5%	-7%	-1%	-1%	301	504	285	342
A Coruña	166	407	+27%	+26%	+54%	+154%	131	324	137	223
Alicante	100	235	+18%	+20%	+133%	+272%	85	196	60	117
Cartagena	146	219	-3%	+17%	-13%	-12%	150	188	185	176
Vigo	86	211	-13%	-6%	+21%	+49%	99	224	91	173
Bilbao	81	137	+1%	-8%	+62%	+148%	80	149	78	109
Tarragona	63	136	+11%	+18%	+0%	+6%	57	115	36	63
Motril	39	59	+56%	+70%	+22%	+525%	25	35	17	6
Gijón	38	45	+52%	+46%	+111%	+190%	25	31	28	25
Resto	188	105	+3%	+13%	+1%	+10%	182	93	178	74
TOTAL	4.700	12.838	+4%	+7%	+11%	+20%	4.500	12.026	4.528	8.184

Número de buques y miles de pasajeros. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | CRUCEROS

ENCADENANDO
RÉCORDS

EL TRÁFICO DE CRUCEROS VUELVE A REGISTRAR NUEVA MARCA Y SE ACERCA A LOS 13 MILLONES DE TURISTAS

España volvió a registrar nuevo récord de cruceristas, acercándose a los 13 millones de turistas, el año pasado. Los puertos españoles sumaron 12,83 millones de cruceristas, el 6,7 por ciento más que en 2023. Es decir, 2,23 millones más de turistas que en 2019.

El impacto de los cruceros “es muy importante para la economía no solo de las ciudades portuarias, sino del conjunto de España”, señalan desde Puertos del Estado. Y es que esta actividad aportó en 2023 de forma directa, indirecta o inducida 6.400 millones de euros a la producción, en torno a 3.200 millones al Producto Interior Bruto

(PIB) nacional y unos 52.000 empleos. Así se recoge en el ‘Estudio del impacto económico de los puertos de interés general sobre el conjunto de la economía española’, realizado por el organismo público. El gasto directo de la actividad turística de cruceros ha crecido en 423 millones entre 2019 y 2023, de acuerdo con este análisis.

Los cruceros “es una actividad ampliada de los puertos, que facilitan la realización de los cruceros a través de los servicios portuarios que el mismo provee y a través de los servicios a los buques de cruceros”, señala el informe de Puertos del Estado. A la vez, la propia actividad de

EL SECTOR
CRUCERÍSTICO
APORTA 3.200
MILLONES AL PIB

los cruceros actúa como elemento catalizador que “contribuye a aumentar la inversión en infraestructuras portuarias, a dinamizar negocios y a crear nuevas actividades”.

En lo que se refiere a la inversión pública en infraestructuras portuarias, en los últimos años hasta 2023, se han invertido del orden de 140 millones de euros en infraestructuras exclusivas de cruceros en los puertos españoles, siendo Barcelona, Baleares y Tarragona los puertos que han realizado una mayor inversión, recoge el informe.

Precisamente, el puerto de Tarragona inauguró el pasado verano la nueva terminal de cruceros, Tarragona Cruise Port, en el muelle de Baleares. La terminal de Global Ports Holding agiliza las operativas de embarque y desembarque de cruceristas, que crecieron el 18 por ciento en el puerto catalán el año pasado.

Por otra parte, MSC ha estrenado recientemente su nueva terminal de cruceros, la terminal H, en el muelle Adosado del puerto de Barcelona, tras una inversión de unos 50 millones de euros. A esta instalación se sumará la terminal G que construirá la sociedad Catalonia Cruise Terminal G, joint venture formada por Royal Caribbean Group y Cruise Terminals International, con una inversión estimada de 80 millones de euros.

Impacto en Europa

En clave europea, la industria de los cruceros es una cadena de suministro *made in Europe* que generó 55.300 millones de euros y 400.000 puestos de trabajo en el Viejo Continente en 2023, según los últimos datos publicados por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA en sus siglas en inglés). Este

informe destaca que, en los próximos 12 años, con una inversión de 57.000 millones de euros, 72 de los 76 cruceros oceánicos se construirán en astilleros europeos (97 por ciento). Los cruceros representan el 80



Nueva terminal del puerto de Tarragona.

por ciento del valor de los pedidos de buques comerciales de los astilleros europeos e involucra a empresas europeas de toda la cadena de valor, desde los proveedores de placas de acero para cascos hasta equipos de alta tecnología a bordo y diseño de interiores, entre otros sectores.

LOS PUERTOS
HAN INVERTIDO
140 MILLONES
EN OBRA PÚBLICA

El impacto económico del turismo de cruceros “no termina con la botadura de un barco, sino que se prolonga durante décadas, multiplicando el valor de construcción del propio buque en la zona”. Los cruceristas “son una fuente de gasto directo, de una media de casi 700 euros por pasajero en las ciudades portuarias durante un crucero de siete días”.

Además, más del 50 por ciento de los cruceristas vuelven a visitar los desti-

nos en los años siguientes, lo que demuestra el impacto a largo plazo de los cruceros.

A esto se suma el gasto de las compañías en suministros (11.300 millones de euros al año), en astilleros

to respecto a 2019, según otro análisis de CLIA. Además, este crecimiento de la actividad económica estuvo acompañado de un aumento de los puestos de trabajo generados por la industria. El sector de los cru-



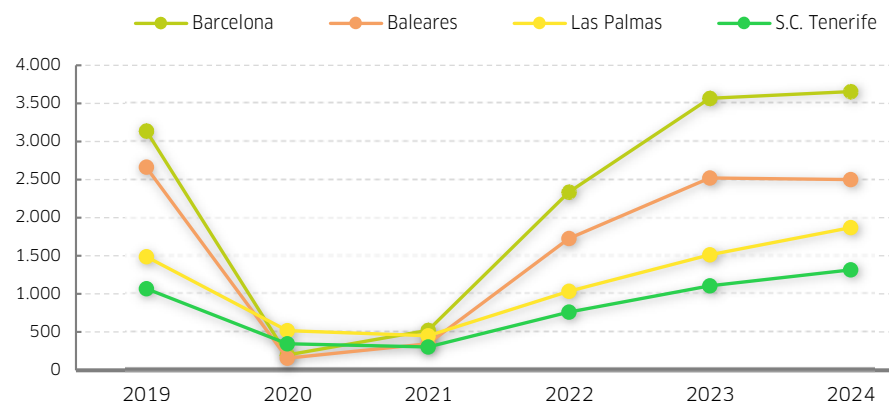
(8.200 millones) y en salarios (7.600 millones), según el análisis de CLIA.

A escala mundial, la industria de los cruceros generó un impacto económico total de 168.600 millones de dólares en 2023 y un aumento del 9 por cien-

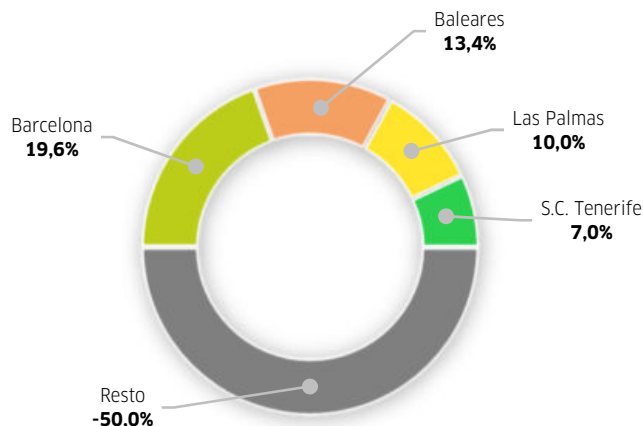
ceros aportó 1,6 millones de puestos de trabajo adicionales en 2023 y pagó 56.900 millones de dólares en salarios, lo que representa un crecimiento del 37 por ciento y del 13 por ciento, respectivamente, en comparación con 2019.

GRAN CONCENTRACIÓN

El primer puerto, Barcelona, concentra casi el 30% (28,4%) del total del tráfico. Ampliando el foco a los tres primeros, Barcelona, Baleares y Las Palmas, la cuota llega al 62,5%.



AÑO 2024



Miles de pasajeros. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.





Vista de la terminal de transporte pesado en el puerto de Algeciras.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024 | PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE

EVOLUCIÓN EN LÍNEA

EL FLUJO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LOS BUQUES RO-PAX, QUE SUPONEN CASI EL 70% DEL TRÁFICO GLOBAL DE PASAJE, REGISTRAN UN COMPORTAMIENTO SIMILAR A LA ACTIVIDAD CARGUERA

El tráfico de pasajeros en régimen de transporte ha registrado un comportamiento similar a la actividad carguera. Los buques ro-pax movieron un total de 28,12 millones de pasajeros en 2024, lo que supone un crecimiento del 2,7 por ciento en relación a 2023. Este tipo de pasajeros suponen casi el 70 por ciento (68,6 por ciento) del tráfico global de pasaje, correspondiendo el restante a cruceristas.

Como es lógico, los principales puertos en este tipo de actividad son los insulares, es decir, Baleares, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. Hay una excepción, Bahía de Algeciras. Ello debido, en general, a los tráficos con Marruecos, y, en particular, a la Operación Paso del Estrecho (OPE). Ceuta también juega un papel importante en la OPE.

3,44
MILLONES
DE PASAJEROS
SUMÓ LA OPE
DEL AÑO 2024

Un total de 3,44 millones de pasajeros, el 6,9 por ciento más que en 2023, cruzaron el Estrecho en el mayor movimiento de personas entre los dos continentes a lo largo de tres meses. Además, la Operación Paso del Estrecho 2024 contabilizó un total de 12.012 rotaciones de barcos con un crecimiento del 8,4 por ciento. A ello, se suman 847.429 vehículos (+9,3 por ciento). Son las cifras más altas registradas en los 30 años de existencia de este operativo que encauza el tránsito que desde distintos puntos de la Unión Europea cruza España, ida y vuelta, hacia los países del norte de África.

La ruta más transitada fue la de Algeciras hasta y desde Tánger, con un 44 por ciento de los trayectos. Y los puertos de la Bahía de Algeciras concentran alre-

ALMERÍA CRECE DOS DÍGITOS

El puerto de Almería es el que más crece en el 'Top 10', acercándose al millón de pasajeros y registrando un avance del 17%.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Baleares	7.529	+1%	+10%	7.419	7.021
Bahía de Algeciras	5.955	+7%	-2%	5.543	4.387
S.C. Tenerife	5.550	-1%	+6%	5.625	5.222
Ceuta	1.942	+3%	-8%	1.878	1.815
Barcelona	1.736	+0%	+16%	1.735	1.593
Las Palmas	1.639	-2%	+8%	1.671	1.645
Almería	976	+17%	+3%	834	706
Valencia	832	+7%	+23%	777	750
Melilla	703	+9%	-17%	647	636
Málaga	363	+3%	-12%	352	348
Santander	230	+1%	+12%	229	239
Motril	178	-7%	-24%	191	127
Bilbao	144	+19%	+37%	122	105
Alicante	138	-16%	-4%	163	127
Huelva	56	-19%	+29%	69	70
Bahía de Cádiz	40	+58%	+81%	26	22
Resto	0	-83%	-	0	1
TOTAL	28.012	+3%	+4%	27.279	24.813

Miles de pasajeros. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

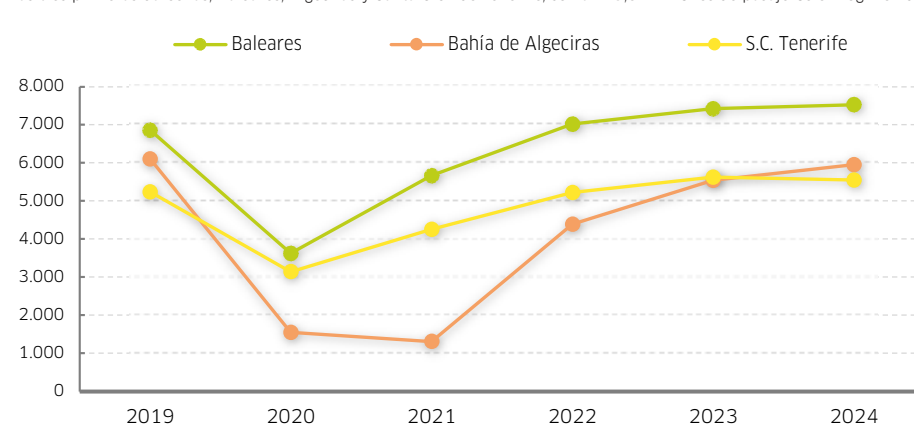
dedor del 70 ciento del tráfico de las líneas que enlazan con Tánger y Ceuta. En la Operación Paso del Estrecho participan los puertos de Algeciras, Tarifa, Málaga, Motril, Almería, Alicante, Valencia, Ceuta y Melilla.

Precisamente, Baleària dio a conocer recientemente un corredor verde entre España y Marruecos, donde la naviera española contará con dos fast ferries eléctricos de cero emisiones para conectar Tarifa y Tánger. En diciembre, la Autoridad Portuaria de Algeciras adjudicó a Baleària la línea entre ambas ciudades. “Se trata de un proyecto público-privado pionero y tecnológicamente avanzado que nos permitirá realizar por primera vez todo el trayecto utilizando solo energía eléctrica y, por tanto, con cero emisiones”, señalan desde la compañía.

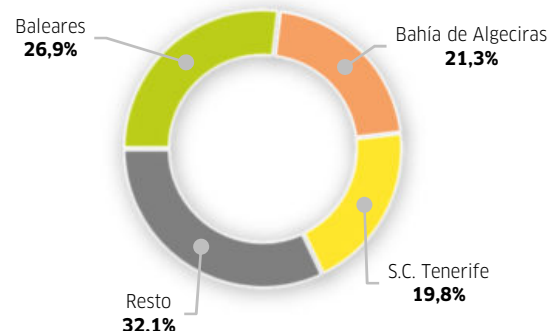
Por otra parte, Grandi Navi Veloci (GNV), la compañía de ferris del grupo MSC, ha anunciado la reapertura de la ruta estacio-

ALTA CONCENTRACIÓN

Las tres primeras dársenas, Baleares, Algeciras y Santa Cruz de Tenerife, suman 19,02 millones de pasajeros en régimen de transporte, lo que supone una cuota del 67,9% del global.



Miles de pasajeros. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



nal entre Almería y el puerto marroquí de Nador, que estará operativa a partir del 21 de junio y hasta el 14 de septiembre. Estrenada en julio de 2022, la ruta estacional Almería-Nador retomará el servicio con una periodicidad diaria, con salidas en días alternos desde cada uno de los puertos.

APUESTA POR REDUCIR LAS EMISIONES DE LOS PASAJEROS

Además, los ferris efectuarán doble travesía en el mismo día, tres veces por semana, para “garantizar mayor flexibilidad y capacidad de transporte” hasta mediados de septiembre.

Trasmed (Grupo Grimaldi) es una de las tres navieras, junto con Baleària y GNV, que conectan

los puertos de Barcelona y Valencia con Baleares. La filial del grupo italiano realizó una serie de mejoras en su flota en 2024, lo que se tradujo en una reducción de un 7 por ciento de sus emisiones de CO2 respecto a 2023. Esta optimización de la flota permitió transportar un 11 por ciento

más de pasajeros y un 3 por ciento más de unidades de carga. Para 2025, la compañía prevé una disminución adicional del 12 por ciento de las emisiones. Alcanzará la cifra del 21 por ciento de reducción de CO2 por pasajero teniendo en cuenta el crecimiento de pasaje que espera.

GRIMALDI LINES

ECO VALENCIA

GRIMALDI HYBRID RoRo

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

PROJECT CARGO | MERCADO ESPAÑOL

RETORNO AL POSITIVO

LOS PUERTOS ROZARON UN VOLUMEN DE 5,4 MILLONES DE TONELADAS EN BIENES DE EQUIPO, CON CHINA CAPTANDO DOS TERCIOS DEL 'IMPORT'



ERHARDT PROJECTS

Imagen de una operativa de carga de proyecto realizada por Erhardt Projects.

El comercio exterior marítimo de bienes de equipo en los puertos españoles retomó la senda positiva durante 2024. Según revelan los datos provisionales de la Secretaría de Estado de Comercio, el tráfico rozó los 5,4 millones de tonela-

das, un 3 por ciento más que en 2023, tras una anterior comparativa en la que su volumen bajó un uno por ciento, debido a la desaceleración económica.

China fortaleció su liderazgo en este ranking, tras sobrepasar el listón de dos

millones de toneladas, un 13 por ciento más que en 2023, un ejercicio en el que sufrió una caída del siete por ciento.

Tras el intercambio español con el gigante asiático, casi en su totalidad de importación, Marruecos se

posiciona como el segundo mercado para el comercio exterior marítimo de bienes de equipo, con un flujo de 407.000 de toneladas, que se mantiene estable en su comparativa interanual.

Estados Unidos baja a la tercera plaza, tras un des-


Assek Europe
COMPAÑÍA DE SEGUROS

**ESPECIALISTAS EN SEGUROS DE
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

Contáctenos sin compromiso.
Estaremos encantados de atender sus consultas.
Tel.: +34 910 886 019
info@assekeurope.es



Agilidad | Especialidad | Servicio



ASSEKEUROPE.ES

plome del 20 por ciento en los movimientos, mayoritariamente de exportación.

Eólica relanzada

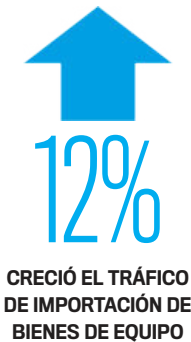
Esta evolución al alza en el transporte marítimo de bienes de equipo también es compartida por los operadores de carga de proyecto. Así, Norberto Garrido, director de Cobasa Grupo Logístico, destaca en su valoración de 2024 que “en general ha sido un año en el que se han relanzado proyectos de eólica y fotovoltaica en España y eso ha provocado que el segundo semestre haya sido muy activo en cuanto a la importación de transportadores por ejemplo. En cualquier caso, la eólica offshore sigue siendo la punta de lanza del mercado de project cargo y tiene pinta que no va a cambiar a corto y medio plazo”.

Por su parte, el CEO de Erhardt Projects, Igor Muñiz, también valora que el balance de 2024 ha sido muy positivo. “El mercado ha mostrado un fuerte crecimiento, especialmente en

regiones estratégicas como Estados Unidos, Europa, Oriente Medio y Asia. Los segmentos de oil & gas, junto con los pilares modulares y de energía, han marcado la tendencia del sector”.

Según, Igor Muñiz, “se trata de un mercado cada vez más exigente e intenso, no solo en términos de competencia, sino también en cuanto a los tiempos de ejecución, lo que ha generado una gran concentración de actividad hacia el final del año, en el tercer y cuarto trimestre. A su juicio, “el cuarto trimestre, en particular, ha sido un periodo de alta intensidad, con volatilidad en los diferentes mercados y clientes. Ha habido aspectos tanto positivos como desafiantes, lo que ha convertido este cierre de año en una etapa clave para la ejecución de proyectos”.

Finalmente, desde Lalmagnere, también comparan que 2024 ha sido un año positivo para su negocio de carga de proyecto.



SUBEN LAS IMPORTACIONES Y BAJAN LAS EXPORTACIONES

El comercio marítimo de bienes de equipo reflejó que las importaciones rozaron tres millones de toneladas, un 12,5% más que en 2023, mientras que las exportaciones bajaron un 5,9%, con 2,4 millones de toneladas.

	2024					TOTAL				
	TOTAL	EXPORT	IMPORT	%24/23	%24/19	2023	2022	2021	2020	2019
China	2.004	40	1.964	+13%	+56%	1.771	1.884	1.538	1.153	1.288
Marruecos	407	255	152	+0%	+10%	407	380	387	359	369
Estados Unidos	357	304	53	-20%	+8%	446	407	433	396	332
Reino Unido	340	300	40	+6%	+179%	321	247	261	90	122
Turquía	234	93	141	+2%	+42%	231	220	195	161	164
México	139	133	6	-5%	-25%	146	109	100	106	184
India	135	34	101	+8%	+43%	124	137	105	74	94
Alemania	113	18	95	+79%	+102%	63	66	55	55	56
Francia	111	100	11	-4%	+327%	117	98	94	36	26
Corea del Sur	86	10	76	+37%	-14%	62	55	67	61	100
Chile	82	76	6	+9%	-28%	75	76	98	94	113
Arabia Saudí	68	67	1	-14%	-7%	80	67	61	55	73
E.A.U	62	53	9	+18%	-39%	53	55	84	94	102
Egipto	53	50	3	+6%	-18%	50	56	56	53	64
Taiwán	52	6	46	+2%	-1%	51	59	58	47	53
Sudáfrica	49	34	16	-22%	-36%	63	61	59	60	77
Australia	49	47	1	+22%	+29%	40	39	40	61	38
Brasil	47	38	9	-42%	-39%	81	78	70	64	77
Rep. Dominicana	41	40	0	-1%	+69%	41	27	22	17	24
Canadá	39	37	2	+44%	+10%	27	31	30	33	35
Dinamarca	38	32	5	-2%	+55%	38	67	41	65	24
Japón	36	9	27	-4%	-27%	38	30	27	29	50
TOTAL	5.399	2.402	2.998	+3%	+16%	5.225	5.279	4.911	4.142	4.671

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

Ahora es el momento de pasarse a lo eléctrico

Con Carretillas de gran tonelaje, Carretillas para el manejo de vacíos y Reachstackers KALMAR. Las carretillas de gran tonelaje eléctricas de Kalmar, ayudan a mejorar la ecoeficiencia de sus operaciones, mientras mantienen los más altos niveles de productividad y seguridad. Con una amplia gama de baterías, soluciones de carga y 33 toneladas de capacidad de elevación con nuestras carretillas eléctricas de gran tonelaje, 8 a 11 toneladas en nuestras carretillas de vacíos y 45 toneladas con nuestro reach stacker eléctrico, podemos trabajar con usted en diseñar una solución, que cumplirá las necesidades de su empresa. ¿A qué espera?

PROJECT CARGO | PANORAMA MUNDIAL

ESCASEZ DE TONELAJE

LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE MULTIPROPÓSITO SE MANTENDRÁN ELEVADAS EN 2025, SEGÚN LAS PREVISIONES REALIZADAS POR LA CONSULTORA DREWRY

El mercado del transporte marítimo multipropósito es optimista para el presente ejercicio debido a la tendencia positiva en la demanda de carga de proyectos junto con una persistente escasez de tonelaje de sus buques.

Los expertos contemplan que la demanda de buques de carga de proyectos será sólida en 2025, en particular en Asia, gracias a los proyectos energéticos que siguen su curso. Sin embargo, los riesgos geopolíticos, la implantación de aranceles y los efectos leves de 'El Niño' podrían afectar significativamente al comercio mundial, en particular para la carga general y los productos a granel.

Según el análisis de la consultora Drewry se espera que las tarifas de carácter de proyectos aumenten entre un 10 y un 20 por ciento en 2025. Los datos recogidos durante el pasado mes de enero indican un entorno de fuerte demanda, incluidas las rutas a Oriente Medio, África y Europa. Por ejemplo, los buques con una capacidad de entre 10.000 y 15.000 TPM se fletan en un rango de 12.000 a 16.000 dólares por día.

En el sector de suministro, la flota multipropósito no ha crecido como se esperaba, debido a que se han entregado y desguazado menos buques. Esta situación "ha provocado un crecimiento de la capa-

60
MILLONES
DE TPM TIENE
LA FLOTA
MULTIPROPÓSITO

cidad de transporte marítimo que no estaba en línea con nuestras expectativas", aseguraron los responsables de Drewry.

Las previsiones de la consultora inciden en que la demanda sostenida y la baja disponibilidad de los buques de carga de proyecto respaldarán las tarifas hasta 2026. La capacidad total de la flota de carga multipropósito se situó en 60 millones de toneladas de peso muerto. Un dato que incluye a los buques clasificados como carga general y carga de proyecto con un potencial a partir de las 2.600 toneladas de peso muerto.

Sin embargo, según el registro de Drewry solo se realizaron unos pocos pedidos en la segunda mitad del año, con lo que es probable que las entregas de buques programadas para los dos próximos años sean moderadas. Además, revela que una parte significativa de los pedidos de carga general programados para 2025 serán de tonelaje de reemplazo, por lo tanto, el crecimiento será marginal.

Entre las incorporaciones de flota, BBC Chartering sumará 10 buques multipropósito de carga pesada, *MPP LakerMax* de 13.000 toneladas de peso muerto (TPM) entre 2024 y 2026.

SAL Heavy Lift ha confirmado la expansión de su flota de clase Orca, a cinco unidades, tras la firma de un nuevo



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



Imagen de una operativa de carga de proyecto en el puerto de Vigo.

pedido. Estos buques disponen de una capacidad de 14.600 TPM y cuentan con dos grúas eléctricas que pueden elevar hasta 800 toneladas cada una. Diseñados como Ice-class A1, las nuevas unidades de SAL Heavy Lift tienen un motor de doble combustible preparado para metanol y conexión eléctrica de barco a tierra.

United Heavy Lift ha completado su programa de construcción de buques nuevos F900 Eco-Lifter MPP tras recibir el número 19 de la serie, el "UHL Fable", en el astillero CSSC Hudong en Shanghai.

BigLift Shipping y CY Shipping también aumentan su flota de buques de transporte pesado (HTV) a seis buques, con la incorporación en el bienio de 2025-2026 de dos nuevas unidades diseñadas para transportar cargas modulares ultra grandes y pesadas.

Por otra parte, entre las operaciones corporativas del último año, el grupo neerlandés Spliethoff, que gestiona unos 120 buques de BigLift, Transfennica, Sevenstar Yacht Transport, Wijnne Barends, Bore y Spliethoff, consolida su flota multipropósito con la incorporación de otra treintena barcos pertenecientes a ForestWave Navigation.

Además, después de tres años de colaboración entre el operador neerlandés de transporte marítimo de carga pesada Jumbo Shipping y el especialista alemán en carga fraccionada y carga de proyectos SAL Heavy Lift, esta asociación se reforzó en 2024 con la entrada de la estadounidense Intermarine. JSI Alliance gestiona una flota combinada de 50 buques.

EL GRUPO SPLITHOFF COMPRÓ A FORESTWAVE NAVIGATION

Fracht GROUP
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER
SPAIN

Fracht Group supports the UN Sustainable Development Goals



FRACHT PROJECT LOGISTICS SL

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

Branches in BILBAO – MADRID – BARCELONA



PROJECT CARGO | PANORAMA MUNDIAL

PROYECTOS EN AGUAS REVUELTAS

EL SECTOR CONFÍA EN MANTENER SU PROGRESIÓN POR EL DINAMISMO ENERGÉTICO Y DE INFRAESTRUCTURAS

El sector de carga de proyecto, como el conjunto de la industria marítima, navega en un entorno geopolítico volátil que tiene entre sus principales factores desestabilizadores el tercer año de la invasión de Rusia a Ucrania, los desvíos provocados por los ataques de los rebeldes hutíes a los buques comerciales en el mar Rojo, o el inicio de las guerras comerciales impulsada por la nueva administración estadounidense.

“Los factores geopolíticos siempre generan oportunidades en los mercados. Lo importante es estar en el momento y lugar adecuados, con las capacidades

necesarias para adaptarse a los cambios”, asegura Igor Muñiz, CEO de Erhardt Projects. A su juicio, “aunque a veces estas circunstancias pueden percibirse como desafíos, desde Erhardt Projects las vemos como unas oportunidades para alinearnos con estos nuevos mercados”.

Igor Muñiz pone de relieve que “gracias a nuestra flexibilidad y capacidad de adaptación, nos ajustamos a las tendencias del sector, lo que forma parte de nuestro ADN. Seguimos trabajando en esta dirección porque, incluso ante situaciones como el aumento de aranceles, que pueden impactar en los costes finales de la carga en destino, mantenemos la capacidad operativa y de respuesta”.

Además, el máximo responsable de Erhardt Projects también recalca que “no somos una empresa limitada a España o Europa, sino una compañía internacional con presencia en múltiples mercados. Esta diversificación nos permite mitigar el impacto de las fluctuaciones en determinadas regiones y afrontar con mayor estabilidad los retos del entorno global”.

Por su parte, Norberto Garrido, director de Cobasa Grupo Logístico, confir-

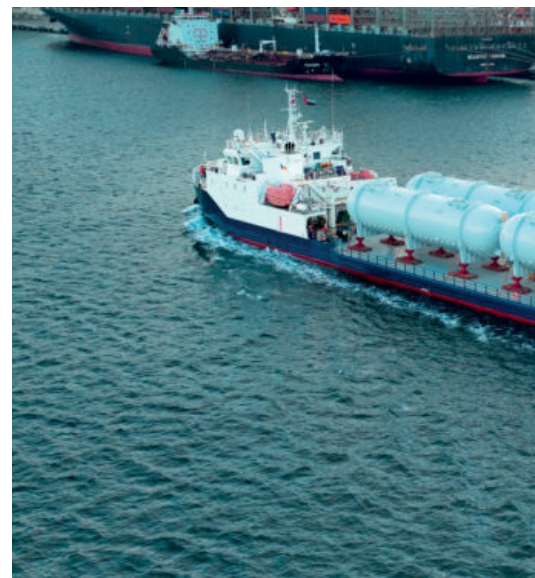
ma que, “sin duda, va a tener efecto” el escenario geopolítico. “La producción, por ejemplo, de secciones de torres eólicas para *onshore* y especialmente para *offshore* se puede ver afectada porque uno de los principales mercados es Estados Unidos. El nivel de impacto en el mercado del *project cargo* va a depender de la evolución de esa guerra comercial entre Estados Unidos, la Unión Europea y China”.

En el mismo sentido, desde Lamagepone ponen de relieve que “el nuevo escenario mundial es una gran amenaza que seguro va a cambiar las reglas del juego a partir de ahora. Una posible guerra comercial de Estados Unidos contra el resto del mundo con la aplicación de aranceles en ambos sentidos va a ocasionar, una vez más, que las empresas tengan que evaluar otros proveedores y clientes y, por tanto, que las rutas del

transporte pueden verse afectadas”.

Los posibles cambios en las políticas energéticas también es analizado por los operadores.

El CEO de Erhardt Projects considera que “la



LOS FACTORES GEOPOLÍTICOS GENERAN OPORTUNIDADES

R U D D E R
MARINE SERVICES & SHIP REPAIRS

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

motor estratégico en Europa y otras regiones”.

Por otro lado, Igor Muñiz destaca que “los cambios políticos en ciertos países están impulsando el crecimiento de la energía nuclear. La clave está en



Imagen de una operativa realizada por Erhardt Projects.

identificar las regiones donde está en auge y anticiparlas a las tendencias”.

En su opinión, “anticiparse y planificar estratégicamente es fundamental. Esto implica no solo detectar oportunidades en mercados emergentes, sino también preparar nuestras capacidades para lo nuevo que llega: formar equipos, desarrollar talento, analizar normativas y alinearnos con los cambios estratégicos propios de cada país. Estos factores políticos y económicos representan oportunidades que debemos analizar y abordar con una visión proactiva. Siempre estamos inmersos en este proceso”.

Según el director de Cobasa Grupo Logístico “el incremento del uso de la tecnología nuclear en Europa, va a depender más de cómo la UE quiera gestionar su déficit energético que de lo que imponga la administración Trump. Si finalmente se llega a un acuerdo para el final de la guerra en Ucrania, también tendrá un efecto en las importaciones de petróleo y gas desde Rusia y eso sin duda afectará a la demanda europea”.

Los responsables de Lammagere señalan que “estamos en un momento de gran incertidumbre y en donde la energía tampoco se libra. Parece que las grandes potencias vuelven a poner sus ojos en la generación nuclear, pero es pronto para confirmar el cambio de paradigma en el escenario global”.

Por otra parte, para el CEO de Erhardt Projects, “la implementación de FuelEU Maritime puede suponer un cambio significativo en el transporte marítimo”.

Así explica que “por un lado, el uso obligatorio de combustibles más sostenibles implica un aumento en los costos operativos, lo que afecta las tarifas de transporte y la planificación financiera de los proyectos. Además, la disponibilidad de buques adecuados puede verse limitada, ya que algunos necesitarán adaptaciones tecnológicas o se quedan fuera de servicio”.

FUELEU MARITIME PUEDE SUPONER UN CAMBIO SIGNIFICATIVO

“La normativa obliga a replantear rutas y tiempos de tránsito, especialmente en puertos que aún no tengan infraestructura para abastecer combustibles sostenibles. Sin embargo, esta transición también representa una oportunidad para la innovación en el transporte de carga de proyectos”, resalta Muñiz.

Desde Cobasa y Lammagere también coinciden en que la regulación FuelEU Maritime impacta en el incremento de fletes y eso se traduce en unos mayores costes de transporte.





EXCELENCIA LOGÍSTICA EN EL PUERTO DE SANTANDER



MÁS INFO



GRUPO GOF
www.grupogof.com



MÁS INFO

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES | FERROCARRIL

EN VÍAS DE SEGUIR CRECIENDO

LOS TRÁFICOS FERROPORTUARIOS SE MANTIENEN EN UNA SITUACIÓN DE ESTANCAMIENTO, CON UN VOLUMEN ANUAL QUE NO PROGRESA MÁS ALLÁ DE LOS 12 MILLONES DE TONELADAS ANUALES



MEDWAY

Los tráficos ferroportuarios en España no logran crecer. Así lo demuestra la estadística oficial de Puertos del Estado del tonelaje registrado por vía ferroviaria. En España, el negocio ferroviario solo se realiza en 16 de las 28 autoridades portuarias, lo que viene limitando un mayor desarrollo de un negocio en el que el sistema portuario se está volcando con grandes aportaciones de recursos propios y canalizando financiación externa procedente de los fondos europeos.

En el periodo entre 2019 y 2023, último con datos oficiales disponibles, el tráfico ferroportuario perdió un 4,4 por ciento de protagonismo, mientras que los volúmenes

por carretera avanzaron en un 1,7 por ciento.

Es decir, el ferrocarril no viene pasando por un ciclo de bonanza, sino de estancamiento. La fuerte presión en costes del transporte por carretera o el elevado número de obras que se están realizando en la red ferroviaria vienen produciendo este descenso del mercado ferroportuario en los últimos cinco años.

Y es que el ferrocarril solo supone el 4,95 por ciento del tráfico terrestre que se genera en los puertos españoles de acuerdo a los datos del ejercicio 2023, unas cifras que en 2024 empeoraron según los pri-

El contenedor es el tráfico estrella del ferrocarril en los puertos.

meros datos obtenidos de los puertos de Valencia, Barcelona y Algeciras.

La red portuaria española acoge un volumen anual en el entorno de los 12 millones de toneladas por vía ferroviaria, flujos muy alejados de los 229 millones de toneladas que concentra el transporte por carretera. Los datos de Puertos del Estado vienen a confirmar que el ferrocarril es más utilizado por los importadores que por los exportadores, ya que el 51 por ciento de las toneladas son embarcadas en las terminales de los enclaves con destino a zonas externas a las dársenas.

Los puertos españoles atienden a cuatro



grandes segmentos de tráfico intermodal: contenedores, automóviles, graneles y tráfico de mercancía general como el siderúrgico, al que se ha unido desde el último tercio del año pasado el tráfico de semirremolques gracias a la puesta en marcha de

BARCELONA Y VALENCIA, A LA CABEZA

El 53% del tráfico ferroportuario en España está concentrado en los dos principales enclaves mediterráneos, con 6,4 millones de toneladas.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2019
Barcelona	3.360	-13%	+4%	3.880	3.224
Valencia	3.147	+2%	+2%	3.093	3.076
Bilbao	1.458	-2%	-24%	1.487	1.931
Santander	955	-8%	-5%	1.039	1.004
Gijón	848	-7%	-22%	909	1.088
Tarragona	588	+13%	-10%	519	656
Huelva	349	-12%	+75%	398	199
Marín y Ría de Pontevedra	323	0%	+8%	323	298
Pasaia	258	+26%	+20%	204	214
Bahía de Algeciras	247	-18%	+179%	300	88
Avilés	186	+107%	-53%	90	400
A Coruña	174	-35%	-53%	266	374
Bahía de Cádiz	173	-5%		183	0
Sevilla	144	+18%	-9%	122	159
Alicante	1	-98%	-96%	66	40
TOTAL	12.212	-5	-4	12.895	12.773

Datos en millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado.

la autopista ferroviaria entre el puerto de Valencia y Madrid, bajo la operativa de Tramesa y Trans Italia.

El segmento principal es el tráfico de contenedores, un movimiento que asciende a los 600.000 TEU anuales. Volúmenes que están concentrados al calor de los cuatro principales enclaves, Barcelona, Valencia, Bilbao y Bahía de Algeciras. Un mercado concentrado en el que vienen entrando otros puertos como Cádiz o Santander, ambos gracias a la apuesta intermodal de Boluta, que viene apostando por el tren como la solución más sostenible para enlazar sus tráfico desde la zona centro, tanto en los flujos hacia la fachada sur como al norte de España.

LOS TRENES CANALIZAN 600.000 TEU ANUALES EN ESPAÑA

De acuerdo a los datos, los enclaves de Barcelona y Valencia concentran el 53 por ciento de todo el tráfico ferroportuario que se genera en los muelles españoles, en un escenario en el que también destacan los volúmenes que existen en Bilbao, Santander, Gijón y Tarragona.

El negocio viene asistiendo a un refuerzo de sus estructuras de negocio e infraestructuras, gracias a la apuesta inversora de las autoridades portuarias y a una mayor implicación en el modo ferroviario por parte de las navieras, operadores logísticos y grupos transitarios. La necesidad de descarbonización del transporte terrestre, junto a la escasez de conductores para largas distancias, así como el control de la importación por parte de los grupos navieros deberá producir en los próximos años un incentivo a la composición de nuevos trenes de mercancías.



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 | TERMINALES FERROVIARIAS

EN BUSCA DE UN PUNTO DE APOYO

LA RED DE NODOS ESTRATÉGICOS QUE IMPULSA ADIF CONCENTRARÁ CERCA DEL 90% DEL VOLUMEN TOTAL DE CARGA DEL SISTEMA FERROVIARIO ESPAÑOL, QUE ASPIRA A CONSOLIDAR SU PAPEL DE SOCIO ESTRATÉGICO DEL MODO MARÍTIMO

Como si de la ley de la palanca de Arquímedes se tratara, el modo marítimo necesita un punto de apoyo interior para mover el mundo y el ferrocarril quiere seguir ganando protagonismo en ese terreno. Para ello, resulta crucial el papel que desempeñan las terminales interiores.

En este contexto, Adif acelera en su hoja de ruta para conformar una red de terminales intermodales y logísticas de primer nivel. Esta red de nodos estratégicos concentrará entre el 80 y el 90 por ciento de todo el volumen de mercancías que se mueven en el sistema ferroviario español.

El director de Servicios Logísticos de Adif, Luis Vicente Moreno, confirma que todas las obras previstas se encuentran ya en fase de ejecución y que “pese a que los plazos son ajustados, vamos a llegar a ellos”. La mayoría de los proyectos cuentan con financiación procedente de fondos europeos, por lo que se ejecutan bajo el compromiso de terminar todas las actuaciones en junio de 2026, como fecha límite. “Se va a cumplir”, insiste Moreno. Si bien, una cosa es la finalización de las obras y otra el inicio de operaciones, que se pospondrá en algunos casos hasta el primer semestre de 2027.

Si las obras que se realizan paralelamente para adaptar la

red ferroviaria cumplen también plazos, dentro de dos años podemos estar hablando de un escenario en el que el negocio ferroviario pueda ocupar ese papel de socio estratégico del modo marítimo que tanto persigue.

VICÁLVARO SERÁ LA ‘JOYA DE LA CORONA’ DE LA RED ADIF

Los nodos logísticos considerados por Adif y sus correspondientes terminales son los de Barcelona (La Llagosta y complejo Can Tunis-ZAL Prat), Valencia (Fuente San Luis), Madrid (Vicálvaro), Valladolid, Sevilla (Majarabique), Vitoria (Júndiz) y Zaragoza (Plaza).

Para todos ellos existe un proyecto funcional inicial que planifica su desarrollo por fases

les por terminal, y con parámetros interoperables.

Actualmente, están iniciadas las actuaciones de la primera fase de los nodos de Madrid-Vicálvaro, Valencia-Fuente de San Luis, Vitoria-Júndiz, Barcelona-La Llagosta, Barcelona-Can Tunis y Valladolid, que en su mayoría está previsto que estén operativas a lo largo de 2025. La inversión total estimada para estas actuaciones hasta 2030 es de 360 millones de euros. La terminal de Zaragoza-Plaza es la única que ya se encuentra totalmente adaptada a los parámetros marcados por Adif para formar parte de la red de nodos estratégicos.

El futuro nodo logístico de Madrid-Vicálvaro se convertirá en la joya de la corona de la red estratégica de Adif cuando

Terminal de Zaragoza-Plaza, uno de los nodos estratégicos de Adif.



del nodo hasta alcanzar su máxima capacidad, “adecuando la inversión a la evolución de la demanda en el tiempo”, confirman fuentes de Adif a Transporte XXI. Las instalaciones están diseñadas con gran capacidad, más de 200.000 UTI anua-

tome el relevo de la histórica terminal de Madrid-Abroñigal, ubicada en pleno corazón de la capital. La inversión prevista para acometer la totalidad del proyecto se eleva a 341 millones de euros. Actualmente, están en marcha las obras de la



fase 1 (A, B y C), que representan una inversión de 141,3 millones de euros y que estarán finalizadas en el cuarto trimestre de 2025.

Recientemente, Adif daba otro paso más con la adjudicación del arrendamiento de los espacios e instalaciones a la UTE integrada por Renfe Mercancías y Medlog Spain Logistics. La adjudicación afecta a la terminal de Abroñigal, durante un año, y a la de Vicálvaro, durante los 20 años siguientes. La UTE de Renfe y Medlog se encargará de la gestión de los servicios ligados a la logística de contenedores y a la logística del tren en ambas terminales por un importe de 66,9 millones de euros.

Nodos alternativos

Al margen del impulso de Adif a su red de nodos estratégicos, el mapa de terminales ferroviarias interiores sigue en constante crecimiento. Una de las terminales históricas, en este sentido, es Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), que sigue afrontado actuaciones para mejorar su capacidad y operatividad.



puso en marcha una primera frecuencia en la terminal que conecta el puerto de Huelva con Fuenlabrada por medio de un tren semanal traccionado por la compañía Tracción Rail. Al cierre de esta edición, son ya dos los trenes semanales que operan en esta conexión. Los

200.000

UTI ANUALES
DE CAPACIDAD POR
TERMINAL TENDRÁ LA RED
DE NODOS ESTRATÉGICOS
DE ADIF

trenes que está operando la terminal mueven una media de 34 contenedores en cada composición y las previsiones pasan a alcanzar los seis trenes semanales a lo largo del presente año 2025.

Otras terminales ferroviarias interiores que siguen haciendo camino son la Terminal Intermodal de Monzón (TIM), el puerto seco de Burgos, la Terminal de Contenedores de Miranda (TCM), el puerto seco de Coslada o el puerto seco de Azuqueca de Henares, entre otras. Además, el futuro puerto seco de Salamanca está previsto que vea la luz en los próximos meses.

Las terminales
ferroviarias
interiores
crecen en
nuestro país.

En noviembre del pasado año, TMZ finalizó las obras de la primera fase de ampliación, que han supuesto contar con más de 1.000 metros de longitud de vías y ampliar la capacidad de depósito de contenedores hasta los 10.000 TEU. Por su parte, la segunda fase de ampliación, cuyas obras está previsto que se inicien en abril y concluyan a final de año, permitirá la construcción de una conexión ferroviaria hacia el

norte, transformando la instalación en una terminal pasante. De esta manera, se facilitará la entrada y salida de trenes sin necesidad de maniobras adicionales, optimizando los tiempos de operación.

A su vez, el proyecto de terminal interior del puerto de Tarragona en Marchamalo (Guadalajara) sigue a buen ritmo, pese al retraso que van a experimentar con el corte de la vía entre Madrid y Zaragoza de los

próximos meses para la adecuación de gálibos. “La previsión pasa por terminar las obras en el segundo semestre de 2025 y planteamos iniciar operaciones en 2026”, apuntan desde el puerto.

Mientras, Athos Rail sigue avanzando en su estrategia intermodal con la consolidación de la operativa en su terminal de Fuenlabrada (Madrid), inaugurada hace apenas un año. En el mes de diciembre

ACTIVAR MODO MULTIMODAL

VIIA

www.viia.com

INTERMODAL | AUTOPISTAS FERROVIARIAS

GENERANDO OPORTUNIDADES

LA AUTOPISTA FERROVIARIA ENTRE VALENCIA Y MADRID AVANZA UNA EMERGENTE ESTRATEGIA DE MOVILIDAD PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN ESPAÑA, CON EL RETO DE CREAR NUEVAS RUTAS DESDE LOS PUERTOS DE ALGECIRAS, BARCELONA, BILBAO Y VIGO

El transporte de mercancías en España está girando en España hacia la sostenibilidad, bajo una nueva estrategia de movilidad para el sector del transporte por carretera y con un claro protagonismo portuario.

La apuesta de Transitalia y Tramesa con la inauguración de su autopista marítimo-ferroviaria entre Madrid y el interior de Italia en 2024, a través del Puerto de Valencia, es la prueba más palpable de que el sector está avanzando hacia la modernidad, escribiendo un nuevo capítulo en su necesidad de impulsar un negocio sin emisiones. Y es el primer paso.

El segundo será extender el servicio hasta Portugal, concretamente a Lisboa, en el plazo de doce meses, “para lo cual es primordial que avancen las conversaciones con los responsables del Corredor Atlántico”, explica Jesús Calvo, director general de Tramesa. Desde el operador se indica que “estamos preparados comercial y técnicamente para poner en marcha nuestro proyecto transpeninsular”.

La autopista ferroviaria, un proyecto impulsado por Transitalia y Tramesa, en colaboración con Adif y el Puerto de Valencia, bajo tracción de la empresa ferroviaria portuguesa Medway, está permitiendo sacar más de 300 semirremolques semanales de la carre-

ra desde su arranque en junio de 2024. La previsión de los operadores es duplicar esta cifra durante 2025, movilizándolo 4 trenes semanales por sentido, semirremolques que posteriormente son embarcados en los servicios de autopistas del mar de la naviera italiana Grimaldi.

La operativa de la autopista ferroviaria se realiza en la estación de Abroñigal y en la nueva terminal de transporte combinado del Puerto de Valencia, donde se produce la carga y descarga de los semirremolques y su traslado a la instalación de Grimaldi en el Dique del Este del enclave.

Con esta apuesta, el operador Transitalia consigue abrir un corredor libre de carbono entre Madrid y el corazón de Italia, al permitir enviar los semirremolques por tren y barco, ahorrando así emisiones de CO2 a la atmósfera, según ha señalado su consejero delegado Luigi D'Aura.

En la inauguración del servicio, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, señaló que “el transporte necesita un cambio de paradigma” con proyectos como el de la autopista ferroviaria y adelantó que el Ministerio de Transportes tiene en estudio otros 18 itinerarios de la mano del sector privado. Puente explicó las bondades del proyecto de autopista fe-



TRANS ITALIA

roviaria, indicando que “en seis años se amortiza la inversión” que ha sido de 20 millones de euros entre la aportación de las empresas y la administración.

La segunda fase del proyecto, la extensión de la autopista ferroviaria, entre Madrid y Lisboa, tendrá un coste de 20 millones de euros, por lo que “el proyecto global supondrá una inversión público-privada de 40 millones de euros.

La extensión a Portugal que no podrá ser una realidad hasta 2027, de acuerdo a los planes trazados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, “porque para que sea un co-

€
20

MILLONES
FUE LA INVERSIÓN DE
LA CONEXIÓN ENTRE
MADRID Y VALENCIA



LAUMAR

www.laumar-cargo.es
comercial@laumar-cargo.es
96 330 67 68
Avenida del Puerto 189
Valencia 46022





Operaciones intermodales de Trans Italia en el Puerto de Valencia.

redor rentable y verde, hay que electrificar la línea y ahora ya tenemos vía libre”, han explicado fuentes de Adif.

El organismo ha venido estudiando el corredor, de alrededor de 900 kilómetros de trazado, ante la propuesta de Tramesa y Transitalia de situar a la línea Valencia-Lisboa como la segunda que quiere explotar en la península ibérica una vez lanzada la línea Valencia-Madrid. Para ello, es vital solucionar el “cuello de botella” de la línea entre Mérida y Puertollano, que ha sido incorporada en el nuevo reglamento del Corredor Atlántico.

El proyecto supondrá una inversión estimada de 463 millones de euros con un plazo de ejecución de 24 meses, lo que alarga hasta 2027 la puesta en servicio de una autopista ferroviaria entre Valencia y Lisboa. Una vez electrificada la línea, los trenes de mercancías, que serán mayoritarios en el trazado, según explica Adif, podrán circular a 100 kilómetros/hora a través del trazado de vía única de ancho ibérico, sacando de la

carretera a miles de camiones cada año que vienen utilizando el corredor terrestre para alimentar de mercancías las ventanas atlánticas y mediterráneas de la península ibérica.

Junto a este proyecto, los puertos de Algeciras, Barcelona, Vigo y Bilbao ya llevan tiempo trazando futuros proyectos.

ÓSCAR PUENTE

Ministro de Transportes

“EL TRANSPORTE NECESITA UN CAMBIO DE PARADIGMA CON LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS”

El de Algeciras es el más avanzado, con la apuesta la compañía Rail & Truck Strait Union que ya tiene una flota de siete máquinas EURO6000 preparadas para esta línea regular, que se espera pueda ponerse en marcha en 2027, una vez terminen las obras de acondicionamiento del trazado hasta Zaragoza.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Vigo, en colaboración

con Transglobal y Grupo Davila, anunció recientemente un proyecto para la creación de la primera autopista ferroporportuaria del Atlántico, iniciativa que busca conectar el puerto gallego con la red de autopistas ferroviarias de la península, promoviendo un transporte de mercancías más sostenible y eficiente.





Grupo Alonso ha entrado con fuerza en el mercado de tracción ferroviaria con la adquisición del 70 por ciento de Cefsa.

INTERMODAL | NAVIERAS

NAVIERAS Y TRANSITARIAS OXIGENAN EL INTERMODAL

LA APUESTA DE MSC, CMA CGM, COSCO, ALONSO, MARTICO Y BOLUDA REFUERZAN EL PROTAGONISMO DEL FERROCARRIL PARA AVANZAR EN LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El ferrocarril está llamado a coger velocidad en España de la mano de los grandes grupos navieros, así como de las redes transitarias y logísticas bajo capital español. MSC, CMA CGM, Cosco, y grupos españoles como Alonso, Martico y Boluda vienen reforzando su apuesta por la intermodalidad pese a la necesidad de tener que mejorar la interoperabilidad de la red ferroviaria en España, bajo una continua perspectiva de sostenibilidad de sus actividades.

La huella intermodal de

las principales navieras crece a pasos agigantados en el mercado español de la tracción. A las negociaciones abiertas por el grupo naviero MSC, a través de su filial ferroviaria Medway, para ser el socio industrial de Renfe Mercancías, otros armadores se han lanzado directamente a entrar en el accionariado de compañías ferroviarias españolas.

Son los casos de CMA CGM con Continental Rail, Cosco con CSP Logitren, Martico con Go Transport, a los que se une Grupo Alonso con la adquisición

de Cefsa, en lo que es un escenario donde los actores protagonistas de la carga lo quieren ser también de la empresa de tracción, controlando todas las fases de la cadena de suministro, desde las redes transitarias hasta las terminales ferroviarias, pasando por el acarreo de los trenes de contenedores.

El gran objetivo que persiguen los armadores es que cargadores y cadenas de suministro se puedan beneficiar de una oferta global, con una combinación de servicios ferroviarios

y marítimos, haciendo cumplir los objetivos de reducción de la huella de carbono de sus negocios.

En los últimos años, los trenes vinculados al ámbito portuario, pese a la complicación de las infraestructuras de la red, han permitido generar una corriente positiva de nuevas expectativas para empresas y operadores intermodales tras la liberalización ferroviaria de las mercancías. Un proceso que arrancó en España en el ejercicio 2007, con el primer tren privado de contenedores de Continen-

**MSC CONTINÚA
NEGOCIANDO SU
ENTRADA EN LA
PÚBLICA RENFE**



CEPSA

directa o indirecta de las navieras, vienen atendiendo un volumen de negocio que se espera pueda alcanzar un flujo de un millón de TEU en un plazo de cinco años, un sector en el que la tracción está separada de la comercialización de espacios.

Las navieras vienen gestionando los trenes como "feeders" no

CAPTAR UN MILLÓN DE TEU POR TREN ES EL VOLUMEN ESPERADO PARA 2030

mayores de cien TEU", generando corredores peninsulares que ya son "clásicos" para el intermodal, propiciando rutas interiores, donde uno de los objetivos trazados es captar flujos puramente industriales y no marítimos, "para poder equilibrar cargas de exportación e importación y que los trenes sean rentables", según indican operadores consultados por Transporte XXI.

tal Rail, la primera empresa que empezó a competir con la pública Renfe Mercancías.

Hoy, los operadores intermodales, ya bajo gestión

En este escenario de concentración de carga en los puertos, el reto está en lograr nuevas triangulaciones "salvando la problemática de las obras", y generando nuevas terminales interiores que permitirán



Nuevas locomotoras de CSP Logitren en su base de Valencia.

lograr nuevos núcleos de negocio para el intermodal.

De hecho, uno de los objetivos trazados por puertos y grupos como Cosco, Hutchison, Alonso y MSC es lograr establecer nuevos puertos secos en la red, en las que se puedan ofertar servicios adicionales, ali-

viando la congestión en sus centros operativos marítimos.

Otro de los retos es la polivalencia de los convoyes. La intención de grupos como Alonso es ofertar trenes multicliente y multipro-

ducto en la red global que prepara, bajo tracción de su nueva adquisición, la empresa ferroviaria Cefsa, con un importante parque de locomotoras y que va a permitir al operador trasvasar gran parte de su negocio de la carretera al transporte por ferrocarril.

A member of Hutchison Ports

CONEXIONES FERROVIARIAS DIARIAS

ECOFRIENDLY

Barcelona – Norte de España – Sur de Francia

Tren
 Camión
 Aduanas
 Servicios Logísticos

Barcelona

Francia

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

INTERMODAL | ACCESIBILIDAD PORTUARIA

BARCELONA, FOCO DE LAS INVERSIONES EN ACCESOS

LAS ACTUACIONES EN EL ENCLAVE CATALÁN ROZAN LOS 880 MILLONES, CASI LA MITAD DEL TOTAL PREVISTO EN LOS MUELLES ESPAÑOLES PARA MEJORAR LAS CONEXIONES TERRESTRES

Los puertos españoles, que generan más del 50 por ciento del tráfico de mercancías por ferrocarril, casi 13 millones de toneladas en 2022, según datos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, siguen dando pasos firmes en su apuesta intermodal, uno de los ejes de la estrategia diseñada para avanzar hacia la descarbonización.

Las inversiones programadas por 17 de las 28 autoridades portuarias y el organismo público Puertos del Estado para mejorar las conexiones por ferrocarril y carretera alcanzan los cerca de 1.875 millones de euros, con una aportación de 837,4 millones procedentes de los recursos generados por los orga-

EL FONDO FINANCIERO ABARCA UN TOTAL DE 60 ACTUACIONES

nismos públicos portuarios. Así se recoge en la reciente actualización del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, derivado de los Planes de Empresa 2025, documento al que ha tenido acceso este periódico.

El epicentro de esta ambiciosa hoja de ruta se sitúa en el puerto de Barcelona. Las cuatro actuaciones previstas absorberán un desembolso próximo a los 880 millones de euros, casi la mitad de la inversión total. El Fondo Financiero aportará más de 260 millones, la tercera parte, mientras el resto correrá a cargo de la Administración pública (572 millones) y fondos comunitarios (44 millones).

El proyecto estrella corresponde a los pendientes accesos terrestres del enclave catalán, con una inversión próxima a los 700 millones de euros, que siguen quemando etapas.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha aprobado el convenio para la financiación de los trabajos. Este nuevo hito permite avanzar en la ejecución de los trabajos para construir los nuevos accesos sur al puerto catalán.

El enlace ferroviario contará con dos túneles de 3,2 kilómetros en total. Uno será de 1,3 kilómetros de longitud y conectará con la estación de Can Tunis. El segundo, de 1,9 kilómetros de doble vía, irá desde su conexión con la línea de Castellbisbal a Barcelona-Morrot hasta la salida a la superficie en la conexión con el anillo ferroviario que desarrollará la Autoridad Portuaria.



Vista de la terminal del Adif en el puerto de Bilbao.

Además, el proyecto contempla el desvío provisional de la línea de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) y su posterior reposición, con un trazado compatible con una futura duplicación de línea.

En el programa de actuaciones también destaca el puerto de Castellón, que está intensificando su apuesta por la diversificación con la mirada fijada en el desarrollo del intermodal, al calor de su proximidad al trazado del Corredor Mediterráneo.

La inversión supera los 162 millones de euros, con una aportación del Fondo Financiero de cerca de 56,7 millones.

En el tercer puesto por volumen de inversiones se sitúa Ferrol, con el foco en los accesos ferroviarios al puerto ex-

1.875
MILLONES
LA INVERSIÓN EN
ACCESIBILIDAD
PORTUARIA



fabrisem
We do it easy. Just like that

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

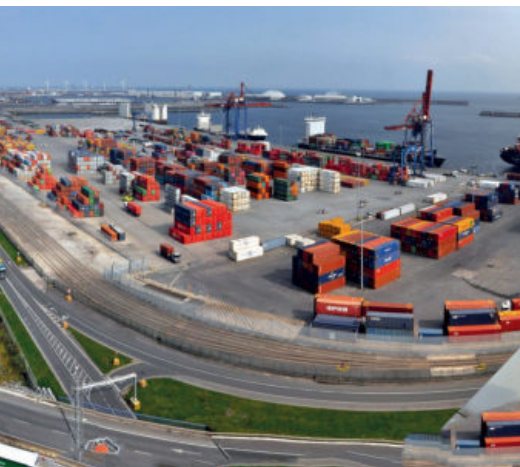
Harbourtrailers | Multitrailers | Rolltrailers | Industrial Trailers



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



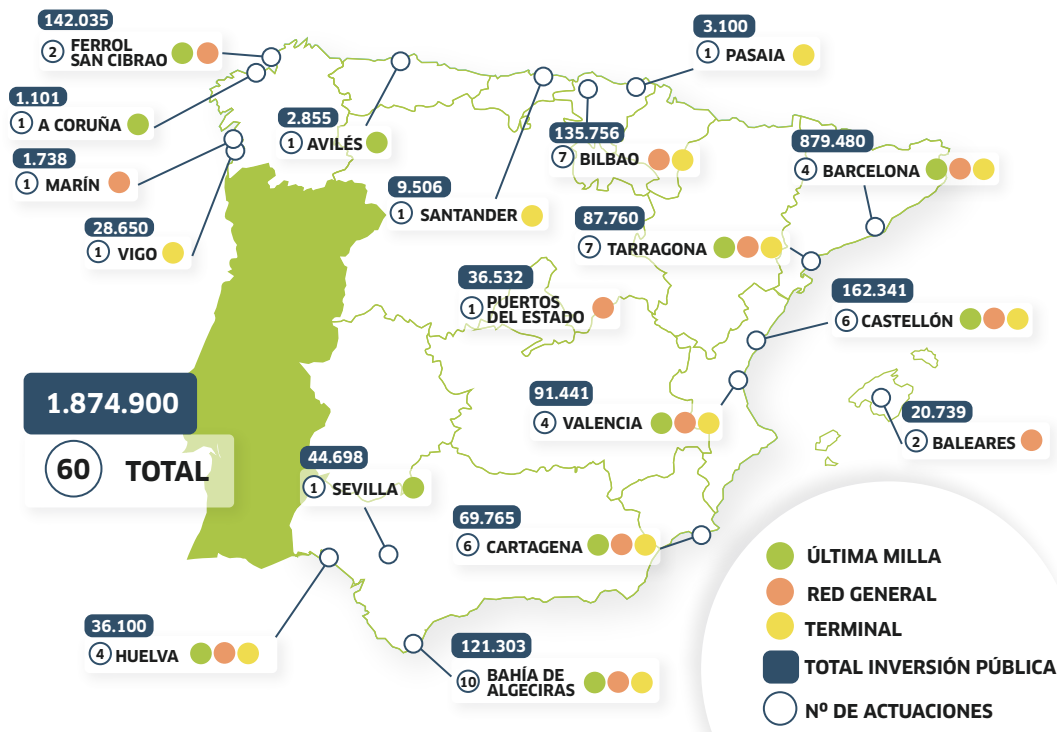
A.P. DE BILBAO

terior. La inversión total supera los 142 millones de euros.

El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria está conformado por 60 actuaciones, tras incorporar el programa, como principal novedad, la ampliación del carril de acceso al Eje Transversal del puerto de Tarragona. El 95 por ciento de la inversión corresponde a la mejora de los accesos por ferrocarril, con 1.800 millones (44 actuaciones), y el 5 por ciento restante a accesos por carretera, con un importe de unos 89 millones (16 actuaciones).

LLUVIA DE MILLONES PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD DE LOS PUERTOS

El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria comprende 60 actuaciones que representan una inversión total de 1.874,9 millones de euros, para las que se prevé una aportación de 837,4 millones procedentes de los recursos generados por los organismos públicos portuarios.



Miles de euros. Nota: la asignación a Puertos del Estado es para el ramal de acceso al Bajo de la Cabeza. Línea Sevilla-Cádiz. Fuente: Puertos del Estado.



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



UNION EUROPEA
Este proyecto está cofinanciado por la Unión Europea
Una manera de hacer Europa



Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña

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

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | VISIÓN GENERAL

EL ESTADO DEL
MAR EMPEORA

LAS EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO APUNTAN A UNA CAÍDA DE LAS VENTAS DEL 2% EN 2023, CON UN TAMAÑO PRÓXIMO A LOS 9.000 MILLONES

El sector marítimo-portuario, que integra a navieras, consignatarias, terminalistas, amarradores y remolcadores, volvió a navegar en aguas agitadas a lo largo de 2023.

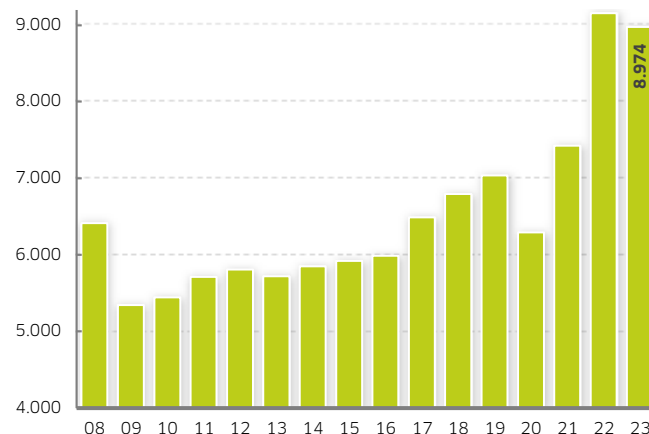
El regreso de los fletes marítimos a niveles prepandemia, junto con la caída del 3,3 por ciento del tráfico de mercancías en los puertos españoles, se ha dejado sentir en la evolución de las ventas. Las empresas de esta potente industria, tercera

especialidad del transporte y la logística en España por volumen de ingresos, apuntan a un descenso de la facturación del 2 por ciento en 2023, con un tamaño próximo a los 9.000 millones de euros.

Es la proyección realizada por Transporte XXI a partir de los balances depositados en los registros mercantiles, al cierre de esta edición, que representaban el 77 por ciento de las empresas con actividad del to-

LA CAÍDA DE LOS FLETES PASA FACTURA

El sector pone fin a dos años consecutivos de crecimiento tras la pandemia mundial, coincidiendo con la vuelta de los fletes marítimos a la normalidad y la caída de tráficos.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

tal de la muestra y el 68 por ciento de los ingresos de 2022. Un censo con destacadas ausencias, caso de Yang Ming, Boluda Lines, APM Terminals Algeciras o Naviera Armas, entre las seis primeras del ranking.

“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”, advirtió el secretario general de la patronal Anesco, José Luis Romero.

Por tramos de facturación, el informe refleja el buen comportamiento de los operadores con unas ventas por debajo de los dos millones de euros (+10 por ciento). El resto de tramos paró máquinas. Tanto las grandes empresas, que concentran el 56 por ciento del negocio, como las pymes, apuntan a una caída de los ingresos del 2 por ciento. La clasificación del sector está encabezada por Baleària, que cerró 2023 con unas ventas de 624 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 16 por ciento con respecto a 2022 y del 44 por ciento frente a 2019.

UN 'VERSO LIBRE'

Solo los operadores cuyas ventas se sitúan por debajo de los 2 millones de euros logran seguir en la ola buena. La proyección realizada por Transporte XXI apunta a un aumento de las ventas del 10% para este tramo de facturación. El descenso estimado de los ingresos de grandes empresas y pymes es del 2%.

	2023			2022			DIF. 2023-2022			2019			DIF. 2023-2019		
	EMPRESAS	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	%	EMPR.	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	%
> 50 millones	34	4.988	56%	35	5.097	56%	-1	-109	-2%	26	3.534	50%	+8	+1.454	+41%
PYME (< 50 mill.)	554	3.986	44%	563	4.058	44%	-9	-72	-2%	584	3.503	50%	-30	+483	+14%
49,9 - 10 mill.	129	2.754	31%	132	2.827	31%	-3	-73	-3%	106	2.173	31%	+23	+581	+27%
9,9 - 2 mill.	219	1.051	12%	229	1.067	12%	-10	-16	-1%	236	1.136	16%	-17	-85	-7%
< 2 millones	206	180	2%	202	164	2%	+4	+16	+10%	242	194	3%	-36	-13	-7%
Sin actividad	49	-	-	39	-	-	+10	-	-	27	-	-	+22	-	-
TOTAL	637	8.974	100%	637	9.156	100%	+0	-182	-2%	637	7.037	100%	+0	+1.937	+28%

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

Las ventas de 2023 son una proyección basada en los datos disponibles al cierre de esta edición: 77% de las empresas equivalente al 68% de las ventas de 2022.

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 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019			
1	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	Naviera	1998	624,00	+16%	+44%	539,24	384,69	333,37	434,83	100,17	277,20	1.101
2	Yang Ming (Spain) SL	Consignataria	2016	s.d.	-	-	315,92	246,89	73,07	67,36	6,73	17,26	58
3	Boluda Lines SA	Naviera	1940	s.d.	-	-	279,24	204,59	161,68	162,39	25,15	71,14	139
4	Fred Olsen SA	Naviera	1975	262,33	+8%	+34%	242,80	174,92	142,81	195,82	21,90	212,68	1.243
5	APM Terminals Algeciras SA	Terminalista	1984	s.d.	-	-	248,81	230,24	235,63	232,61	3,03	52,80	274
6	Naviera Armas SA	Naviera	1966	s.d.	-	-	234,29	183,40	164,55	207,57	61,15	55,67	669
7	Compañía Trasmediterránea SA	Naviera	1916	230,41	+5%	-41%	219,45	237,23	244,44	389,70	-60,08	117,18	344
8	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Terminalista	1988	200,69	-12%	+7%	229,34	210,78	187,37	187,29	19,26	173,51	245
9	Terminal Catalunya SA	Terminalista	1990	184,20	-9%	+21%	201,91	176,72	143,79	152,57	30,86	127,66	212
10	Rhenus Air & Ocean SA	Consignataria	1987	s.d.	-	-	178,46	19,41	11,82	12,06	6,57	23,35	141
11	Ership SA	Naviera	1927	168,19	+3%	+29%	163,09	127,45	123,77	130,75	12,88	250,58	393
12	Empresa Naviera Elcano SA	Naviera	1943	153,67	-14%	-5%	178,92	155,22	147,22	162,08	-13,41	152,82	57
13	Noatum Maritime Spain SA	Consignataria	1963	s.d.	-	-	136,44	112,69	105,50	130,00	10,03	27,98	249
14	Trasmed GLE SL	Consignataria	2021	133,39	-3%	-	137,31	64,39	0	0	-26,40	208,01	417
15	Flota Suardíaz SL	Naviera	1993	133,27	+62%	+61%	82,31	73,70	71,85	82,66	11,92	29,96	94
16	M.S.C. Terminal Valencia SA	Terminalista	2005	s.d.	-	-	119,20	123,00	122,15	108,15	18,87	55,45	98
17	DFDS Iberia SL	Naviera	1999	114,73	+14%	+15%	100,39	34,76	31,06	99,75	8,00	38,07	221
18	Bergé Marítima SL	Consignataria	2007	s.d.	-	-	110,16	95,93	109,17	124,28	-0,52	26,84	366
19	Kaleido Logistics SL	Consignataria	2008	106,91	+4%	+53%	102,61	76,30	95,99	69,71	1,18	16,65	43
20	APM Terminals Barcelona SL	Terminalista	1999	106,14	-8%	+41%	115,33	85,44	75,42	75,28	10,01	138,54	198
21	APM Terminals Valencia SA	Terminalista	1998	100,75	+1%	+21%	100,06	96,68	81,23	83,42	2,84	47,84	190
22	Green Ibérica SL	Consignataria	1984	s.d.	-	-	93,33	81,68	34,78	31,82	4,16	24,97	44
23	E Erhardt y Compañía SA	Consignataria	1921	92,39	-27%	+50%	126,14	89,44	49,61	61,58	9,06	37,27	3
24	Total Terminal International Algeciras SA	Terminalista	2008	79,40	+3%	+7%	77,40	75,14	77,73	74,11	0,28	78,84	113
25	Tepsa Iberia SL	Terminalista	2000	70,08	+8%	+35%	65,18	58,62	55,36	51,91	14,71	24,64	152

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



mpg group

TRANSPORTE MARÍTIMO, AÉREO Y TERRESTRE

"MOVEMOS EL MUNDO, IMPULSAMOS TU ÉXITO."

groupmpg.com



LAVADEROS EUROPA

TANK CLEANING

EFTCO EFTCO Feed

+34 977 552 519 www.lavaderoseuropa.com grupo@lavaderoseuropa.com

COMMITMENT TO THE NEEDS OF OUR CLIENTS, THE ENVIRONMENT AND SOCIAL RESPONSIBILITY

Martorell Tarragona

Seseña

Mérida

Cartagena

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | CONSIGNATARIOS DE BUQUES

GOLPE DE TIMÓN

EL REGRESO DE LOS FLETES MARÍTIMOS A NIVELES PREPANDEMIA EN 2023 PASA FACTURA A LA ACTIVIDAD CONSIGNATARIA, QUE APUNTA A UNA CAÍDA DE LAS VENTAS, TRAS DOS AÑOS CONSECUTIVOS AL ALZA

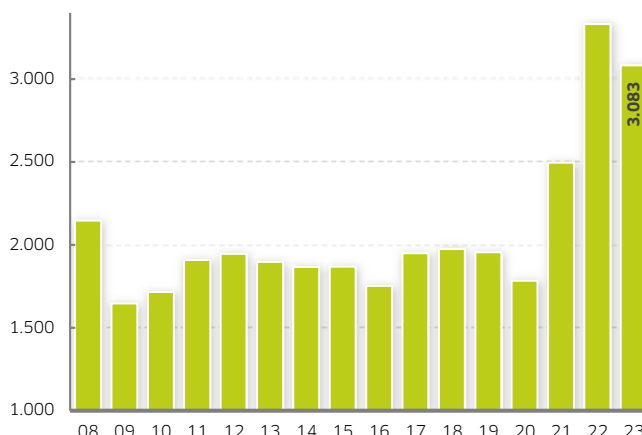
Los agentes consignatarios vuelven a navegar en aguas turbulentas. Tras dos años consecutivos de crecimiento, las empresas encuadradas en esta especialidad apuntan a una caída de las ventas del 7,5 por ciento en 2023, con una facturación ligeramente superior a los 3.000 millones de euros.

Entre las principales causas de este descenso destaca el regreso de los fletes a niveles previos a la pandemia a lo largo del ejercicio analizado. En los años anteriores, sobre todo en 2022, parte del impulso de los ingresos tuvo su origen en la fuerte subida de los precios del transporte marítimo. Ahora, ocurre justamente lo contrario. Una situación similar a la vivida por los transitarios, dos actividades acostumbradas a bailar al ritmo de los fletes.

Las cifras definitivas podrían variar ligeramente, ya que el ranking de empresas muestra aún huecos importantes en esta especialidad, la primera en ventas dentro del sector marítimo-portuario, con una cuota del 34 por ciento. De hecho, en el 'Top 10', hay seis empresas sin datos al cierre de esta edición. Entre ellas, las tres primeras. Una lista que encabeza Yang Ming (Spain), que ha disparado su facturación en los últimos años de la mano del desarrollo

AL RITMO DE LOS FLETES

Los consignatarios pagan los platos rotos de un 2023 complicado en el transporte marítimo. Es la especialidad que registra una mayor caída de las ventas del sector.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

de su naviera matriz en el mercado español, la taiwanesa Yang Ming Marine.

Dentro de las diez primeras empresas consignatarias, con datos, destaca la gallega Kaleido Logistics, que vuelve a superar la barrera de los 100 millones de euros en 2023, con un crecimiento del 4 por ciento. La compañía,

bajo los mandos de Xoán Martínez, ha acelerado en los últimos años su actividad, sustentada con la logística enfocada a las energías renovables, grandes proyectos y piedra natural. Estas tres actividades concentran cerca del 75 por ciento del negocio total de la empresa gallega.

En este 'selecto club' también destaca el crecimiento del 3 por ciento de la empresa Mediterranean Shipping Company, con unas ventas de 54 millones, cerrando la lista de las diez primeras empresas.

La clasificación también refleja el fuerte estirón de la valenciana Soluciones Integrales Marítimas, en el puesto vigesimoprimer. La empresa, de Grupo Alonso, cerró 2023 con unos ingresos de 40,4 millones, lo que supone un avance del 21 por ciento con respecto al año anterior. Igualmente, Maersk Spain, en el puesto decimocuarto, registró un crecimiento del 19 por ciento, con unas ventas de 50 millones.

7,5%

LA CAÍDA
DE LAS VENTAS
PROYECTADA
EN EL AÑO 2023

SUARDIAZ Group

Líneas Marítimas

- ▶ Línea Atlántica
- ▶ Autopista del Mar Vigo - Saint Nazaire
- ▶ Barcelona - Islas Canarias
- ▶ Vigo - Liverpool
- ▶ Servicio Ro Ro Argelia
- ▶ Tánger Med - Huelva

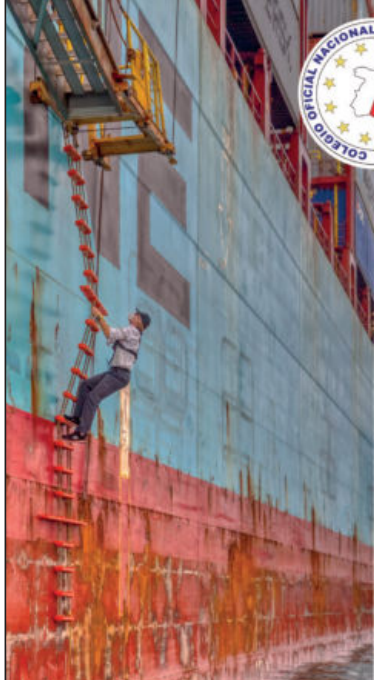
+34 91 431 66 40
info@suardiaz.com
www.suardiaz.com



TOP EMPRESAS CONSIGNATARIAS EN ESPAÑA 2023

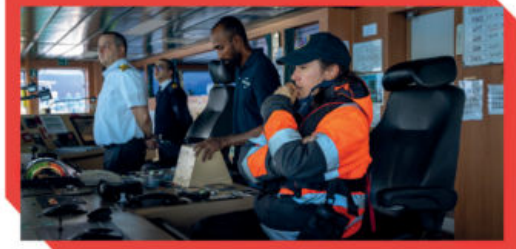
RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS						Resultado	Patrimonio	Empleo	
				2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020				2019
1	Yang Ming (Spain) SL	Barcelona	2016	s.d.	-	-	315,92	246,89	73,07	67,36	6,73	17,26	58
2	Rhenus Air & Ocean SA	Barcelona	1987	s.d.	-	-	178,46	19,41	11,82	12,06	6,57	23,35	141
3	Noatum Maritime Spain SA	Barcelona	1963	s.d.	-	-	136,44	112,69	105,50	130,00	10,03	27,98	249
4	Trasmed GLE SL	Valencia	2021	133,39	-3%	-	137,31	64,39	0	0	-26,40	208,01	417
5	Bergé Marítima SL	Bizkaia	2007	s.d.	-	-	110,16	95,93	109,17	124,28	-0,52	26,84	366
6	Kaleido Logistics SL	Pontevedra	2008	106,91	+4%	+53%	102,61	76,30	95,99	69,71	1,18	16,65	43
7	Green Ibérica SL	Valencia	1984	s.d.	-	-	93,33	81,68	34,78	31,82	4,16	24,97	44
8	E Erhardt y Compañía SA	Bizkaia	1921	92,39	-27%	+50%	126,14	89,44	49,61	61,58	9,06	37,27	3
9	A Pérez y Cía SL	Cantabria	1966	s.d.	-	-	65,68	56,22	39,80	42,69	16,38	121,03	302
10	Mediterranean Shipping Company España SL	Valencia	2010	54,03	+3%	-21%	52,28	44,96	40,84	68,76	1,74	33,16	614
11	International Forwarding SL	Valencia	1985	52,10	-39%	+62%	85,60	74,65	32,85	32,25	-0,70	5,42	245
12	WEC Lines España SL	Barcelona	2007	50,48	-23%	+31%	65,46	46,95	39,88	38,52	1,15	6,57	107
13	Hamilton y Compañía SA	Las Palmas	1977	s.d.	-	-	50,29	38,80	22,59	45,67	0,91	9,57	38
14	Maersk Spain SL	Madrid	2007	50,02	+19%	+56%	41,97	35,25	30,81	32,01	-28,48	9,28	474
15	Marítima Consiflet SA	Coruña	1989	s.d.	-	-	47,05	28,68	17,63	19,37	0,39	0,58	31
16	Consignaciones Europeas Marítimas SA	Bizkaia	1998	s.d.	-	-	44,26	29,05	14,48	19,67	0,93	1,79	12
17	Transglory SA	Barcelona	1995	43,19	-48%	+68%	83,34	62,22	28,15	25,71	3,12	9,88	95
18	Romeu y Compañía SA	Valencia	1975	s.d.	-	-	42,84	27,98	30,51	24,62	1,33	7,22	85
19	Consignaciones Toro y Betolaza SA	Bizkaia	1966	41,91	+3%	+19%	40,71	34,34	29,11	35,11	1,29	18,27	85
20	Cosco Shipping Lines Spain SA	Barcelona	1997	40,47	-9%	+92%	44,33	31,88	22,46	21,13	1,97	4,60	122
21	Soluciones Integrales Marítimas SL	Valencia	2009	40,41	+21%	+38%	33,29	31,38	26,23	29,33	0,35	0,64	14
22	Alvargonzález SA	Asturias	1981	s.d.	-	-	40,35	28,83	25,95	27,12	4,26	116,51	26
23	Arkas Spain SA	Valencia	2005	36,99	-26%	-5%	49,71	47,51	35,07	39,01	3,55	29,34	77
24	European Supply Chain Services SL	Barcelona	1981	36,75	-23%	+14%	47,96	38,49	25,74	32,35	0,80	9,25	83
25	J Ronco y Cía SL	Almería	1970	34,26	-18%	+14%	41,96	27,76	25,30	29,95	0,01	10,06	128
26	Transportes y Consignaciones Marítimas SA	Barcelona	1962	s.d.	-	-	33,30	30,20	22,10	28,52	0,20	1,39	43
27	CMA CGM Ibérica SA	Barcelona	2003	s.d.	-	-	31,79	27,51	15,58	13,92	0,50	0,55	389
28	MH Bland SL	Cádiz	2000	30,63	+30%	+191%	23,51	14,04	10,59	10,53	0,68	2,54	38
29	Agunsa Europa SA	Madrid	2005	30,38	-39%	+57%	49,51	21,29	12,63	19,37	1,92	3,11	41
30	CMA CGM Inland Services Spain SA	Bizkaia	1993	s.d.	-	-	28,79	22,84	15,99	17,09	0,97	7,65	158

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.




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 el de velar por la seguridad y protección marítima, la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medioambiente marino


*34 91 521 97 10 // *34 91 521 84 83
c/Argensola nº2 - 1º izq 28004 - Madrid
www.practicosdepuerto.es
colegio@practicosdepuerto.es // federacion@practicosdepuerto.es

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | TERMINALISTAS

LA ESTIBA ACUSA LA CAÍDA DEL TRÁFICO PORTUARIO

LOS TERMINALISTAS APUNTAN A UN DESCENSO DE LAS VENTAS DEL 1,8% EN UN 2023 "DESAFIANTE"

El año 2023, con una caída del tráfico portuario en España del 3 por ciento, fue otro ejercicio "desafiante" para el transporte marítimo. Una difícil coyuntura de la que no logró escapar el negocio en tierra.

Las "expectativas poco favorables" para el ejercicio analizado, anunciadas a principios del pasado año por el secretario general de Anesco, José Luis Romero, se han cumplido. Los terminalistas apuntan a un recorte de las ventas del 1,8 por ciento, similar a la caída del conjunto del sector marítimo-portuario (-2 por ciento). La proyección realizada por Transporte XXI estima que las empresas estibadoras rozarán los 2.420 millones de euros en el año 2023.

El ranking está liderado por APM Terminals Algeciras, sin datos al cierre de esta edición,

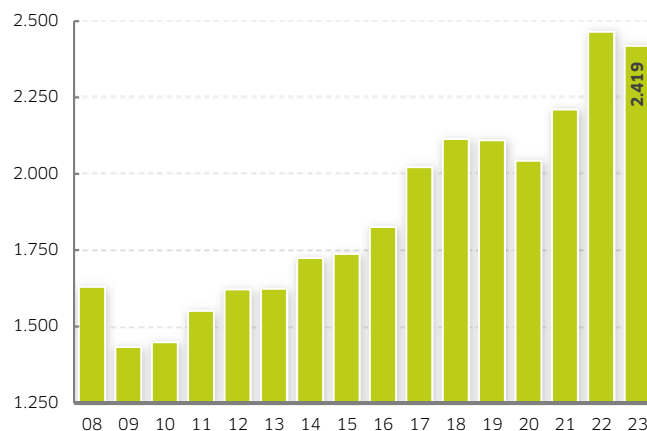
€
2.420
MILLONES,
LAS VENTAS
PROYECTADAS PARA
LOS TERMINALISTAS

que gestiona una de las dos terminales de contenedores del puerto andaluz, primero de España en tráfico de mercancías. A continuación, se sitúa CSP Iberian Valencia Terminal, con base en el puerto de Valencia, primero del sistema portuario español en tráfico de contenedores. La compañía, del grupo CSP Spain, alcanzó unas ventas de 200 millones de euros, un 12 por ciento menos que un año antes. El podio se completa con Terminal Catalunya, que opera en el puerto de Barcelona. La empresa registró un descenso de las ventas del 9 por ciento, con unos ingresos de 184 millones.

Entre las pocas alegrías dentro del Top 10, destaca la evolución de Galigrain, del grupo Nogar, que en 2023 continuó su expansión en el puerto exterior de A Coruña. El

LA TORMENTA PERFECTA

Los terminalistas no lograron capear la caída de los tráficos en España en un ejercicio complicado, marcado por las tensiones geopolíticas y la desaceleración económica.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

operador gallego superó los 90.000 metros cuadrados en Punta Langosteira, al incorporar a su concesión principal una nueva superficie de 21.049

metros cuadrados. Con este nuevo desarrollo, Galigrain eleva la inversión propia en el puerto exterior de A Coruña a 41 millones de euros.

Game Changer
in Port Operations & Terminal Management

www.yilport.com



9 terminales de excelencia

Sinergia, datos únicos y atención centralizada

Ubicación estratégica cerca de ferrocarriles y carreteras

Acceso a las principales zonas industriales



yilport-iberia-sa
yilportiberia

TOP TERMINALISTAS EN ESPAÑA 2023

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019			
1	APM Terminals Algeciras SA	Cádiz	1984	s.d.	-	-	248,81	230,24	235,63	232,61	3,03	52,80	274
2	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Valencia	1988	200,69	-12%	+7%	229,34	210,78	187,37	187,29	19,26	173,51	245
3	Terminal Catalunya SA	Barcelona	1990	184,20	-9%	+21%	201,91	176,72	143,79	152,57	30,86	127,66	212
4	M.S.C. Terminal Valencia SA	Valencia	2005	s.d.	-	-	119,20	123,00	122,15	108,15	18,87	55,45	98
5	APM Terminals Barcelona SL	Barcelona	1999	106,14	-8%	+41%	115,33	85,44	75,42	75,28	10,01	138,54	198
6	APM Terminals Valencia SA	Valencia	1998	100,75	+1%	+21%	100,06	96,68	81,23	83,42	2,84	47,84	190
7	Total Terminal International Algeciras SA	Cádiz	2008	79,40	+3%	+7%	77,40	75,14	77,73	74,11	0,28	78,84	113
8	Tepsa Iberia SL	Barcelona	2000	70,08	+8%	+35%	65,18	58,62	55,36	51,91	14,71	24,64	152
9	Pérez Torres Marítima SL	Pontevedra	1990	69,23	-29%	-5%	97,09	73,19	58,81	72,78	2,36	26,77	313
10	Galigrain SA	Pontevedra	1993	52,29	+52%	+65%	34,40	28,39	25,23	31,62	3,48	84,42	122
11	Operaciones Portuarias Canarias SA	Las Palmas	1977	49,95	+12%	+54%	44,42	44,28	37,98	32,35	0,24	32,07	114
12	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	Bizkaia	2000	48,08	+2%	-17%	47,23	47,83	44,75	57,99	0,93	41,04	56
13	Euroports Ibérica TPS SL	Tarragona	1993	36,28	-10%	+31%	40,31	31,84	21,54	27,73	1,59	13,53	44
14	Terminales Químicos SA	Tarragona	1970	34,53	+11%	+19%	31,07	34,07	31,36	28,94	4,51	32,86	122
15	E.B.H.I. SA	Asturias	1991	29,95	-0%	+12%	29,96	23,26	18,58	26,71	0,60	8,94	99
16	Bergé Marítima Bilbao SL	Bizkaia	1972	27,77	-1%	-15%	28,08	24,31	24,17	32,71	4,42	11,59	30
17	Evos Algeciras SA	Cádiz	2005	26,76	-0%	+27%	26,81	23,53	24,32	21,13	4,29	44,15	58
18	Estibadora Algeposa SA	Gipuzkoa	1995	s.d.	-	-	26,72	26,37	20,02	19,77	0,77	7,70	34
19	Autoterminal SA	Barcelona	1990	s.d.	-	-	23,53	17,35	20,66	27,51	1,90	15,09	60
20	Noatum Terminal Sagunto SL	Valencia	2017	s.d.	-	-	23,19	17,72	14,86	17,41	2,20	7,42	20
21	Terminales Marítimas de Vigo SL	Pontevedra	1993	22,89	+9%	+47%	20,92	19,31	17,04	15,52	1,13	7,72	42
22	Portsur Castellón SA	Castellón	2005	22,62	-17%	+33%	27,15	26,86	20,73	17,06	2,68	33,38	37
23	Tradebe Port Services SL	Barcelona	2010	21,79	+1%	+44%	21,52	19,68	18,63	15,15	6,40	3,61	43
24	Terminales Canarias SL	S.C. Tenerife	1993	21,00	+12%	-0%	18,76	15,59	13,45	21,03	3,16	26,01	121
25	Noatum Terminal Málaga SA	Málaga	2017	s.d.	-	-	20,97	25,69	17,75	22,28	-0,65	28,36	21

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>



CARTAGENA
LOGÍSTICA

El Puerto de Cartagena tiene soluciones a medida para todas las necesidades logísticas

The Port of Cartagena has customized logistics solutions to all needs

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

www.apc.es

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | NAVIERAS

LOS ARMADORES MANTIENEN EL RUMBO FIRME

LAS NAVIERAS APUNTAN A UN CRECIMIENTO DE LAS VENTAS DEL 4% EN 2023, ÚNICA ESPECIALIDAD DENTRO DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO QUE CIERRA EL EJERCICIO EN POSITIVO

Las empresas navieras, que fueron las que más acusaron el golpe de la pandemia, debido a los confinamientos y las restricciones a la movilidad, mantienen el rumbo firme y encadenan su tercer año consecutivo de crecimiento.

Esta especialidad, única del sector marítimo y portuario con números positivos, apunta a un aumento de las ventas del 4,1 por ciento, hasta rozar los 3.000 millones de euros. Es, prácticamente, el mismo tamaño que los agentes consignatarios, el primer grupo por volumen de ingresos. El crecimiento respecto al año 2019 se eleva

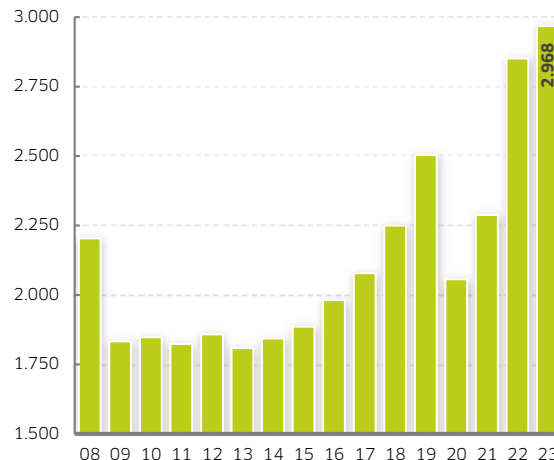
18,5%

DE CRECIMIENTO
FRENTE A LOS
NIVELES PREVIOS
A LA PANDEMIA

hasta el 18,5 por ciento. Un apunte para el lector atento. Dado que existen en España numerosas navieras que, además de pasajeros, mueven mercancías, Transporte XXI ha decidido incluirlas en el informe, aunque parte de sus ventas se refieran a pasaje. Es el caso de Baleària, que encabeza el ranking. La naviera, que preside Adolfo Utor, cerró 2023 con unos ingresos de 624 millones de euros y un crecimiento del 16 por ciento. La compañía transportó 5,2 millones de pasajeros y 1,4 millones de vehículos en el año fiscal 2023, un 14 y un 18 por ciento más con respecto al

VIENTO EN POPA

Las navieras encadenan su tercer año consecutivo de crecimiento y disparan sus ventas hasta los 3.000 millones de euros en 2023, lo que supone un avance del 18,5% con respecto a 2019, previo a la crisis sanitaria mundial.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

ejercicio anterior, superando así sus niveles históricos justo en el año en que cumplió 25 años de actividad. En cuanto a la carga, transportó 7,4 millones de metros lineales (+6 por ciento). “Estas cifras muestran la solvencia y fortaleza del modelo de negocio de Baleària”, en palabras del presidente de la compañía, Adolfo Utor.

En el ranking también destaca el fuerte crecimiento de Flota Suardiaz, en el

octavo puesto. La compañía, de Suardiaz Group, alcanzó unas ventas de 133 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 62 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 movieron 71,9 millones de toneladas de carga rodada y casi 3 millones de UTI, con un crecimiento del 1,3 por ciento en ambos casos.



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

TOP NAVIERAS EN ESPAÑA 2023

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019			
1	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	Alicante	1998	624,00	+16%	+44%	539,24	384,69	333,37	434,83	100,17	277,20	1.101
2	Boluda Lines SA	Las Palmas	1940	s.d.	-	-	279,24	204,59	161,68	162,39	25,15	71,14	139
3	Fred Olsen SA	S.C. Tenerife	1975	262,33	+8%	+34%	242,80	174,92	142,81	195,82	21,90	212,68	1.243
4	Naviera Armas SA	Las Palmas	1966	s.d.	-	-	234,29	183,40	164,55	207,57	61,15	55,67	669
5	Compañía Trasmediterránea SA	Madrid	1916	230,41	+5%	-41%	219,45	237,23	244,44	389,70	-60,08	117,18	344
6	Ership SA	Madrid	1927	168,19	+3%	+29%	163,09	127,45	123,77	130,75	12,88	250,58	393
7	Empresa Naviera Elcano SA	Madrid	1943	153,67	-14%	-5%	178,92	155,22	147,22	162,08	-13,41	152,82	57
8	Flota Suardíaz SL	Madrid	1993	133,27	+62%	+61%	82,31	73,70	71,85	82,66	11,92	29,96	94
9	DFDS Iberia SL	Cádiz	1999	114,73	+14%	+15%	100,39	34,76	31,06	99,75	8,00	38,07	221
10	Marguía Shipping Lines SL	Madrid	2014	67,56	-5%	+33%	71,06	60,64	49,17	50,72	0,36	8,46	19
11	Murueta Atlántico Alcodia Shipping AIE	Bizkaia	2012	42,22	-32%	+41%	62,51	47,05	29,91	30,01	-	-	6
12	Naviera Tamarán SA	Las Palmas	2011	36,70	+54%	+124%	23,88	14,50	13,56	16,36	0,22	0,37	4
13	Nisa Marítima SA	Valencia	1999	34,08	+19%	+58%	28,55	25,75	20,93	21,51	3,92	10,46	5
14	Verenigde Tankrederij Spain SA	Cádiz	1988	29,99	-5%	+21%	31,46	26,08	24,91	24,84	3,65	26,85	110
15	Distribuidora Marítima Petrogas SL	S.C. Tenerife	1999	28,21	-5%	+9%	29,67	23,83	24,80	25,77	4,40	72,29	108
16	Naviera Living Stone SL	Alicante	2015	s.d.	-	-	25,84	33,76	34,41	27,13	-8,99	109,63	7
17	Servicios y Concesiones Marítimas Ibicencas SA	Islas Baleares	1979	25,41	+16%	+37%	21,91	14,40	9,51	18,58	0,69	44,15	215
18	Naviera Seapeak Maritime Gas IV SL	Madrid	2001	s.d.	-	-	25,02	22,24	20,58	17,34	22,24	46,72	-
19	Knutsen OAS España SL	Madrid	2005	24,78	-0%	+29%	24,87	27,77	20,62	19,24	0,36	4,34	269
20	Elcano Gas Transport SA	Las Palmas	1999	s.d.	-	-	23,32	22,80	22,86	22,74	2,78	17,39	-
21	Naviera Seapeak Maritime Gas II SL	Madrid	2000	20,64	-6%	+7%	22,04	20,81	21,41	19,22	9,85	68,20	-
22	Naviera Seapeak Maritime Gas SL	Madrid	1989	18,20	-38%	-17%	29,33	20,72	21,84	21,94	6,46	96,85	-
23	Naviera Seapeak Maritime Gas III SL	Madrid	2000	17,67	-24%	-22%	23,13	20,41	22,86	22,73	3,53	74,52	-
24	Mureloil SA	Bizkaia	2003	15,97	+52%	+83%	10,48	9,89	10,17	8,71	1,95	25,65	98
25	Flotanor SL	Bizkaia	2009	s.d.	-	-	15,45	15,58	16,23	16,77	8,87	18,59	2

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






DEPOT REAL BENLLOCH S.A.

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL

SUPPLY CHAIN INTEGRATION









FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS

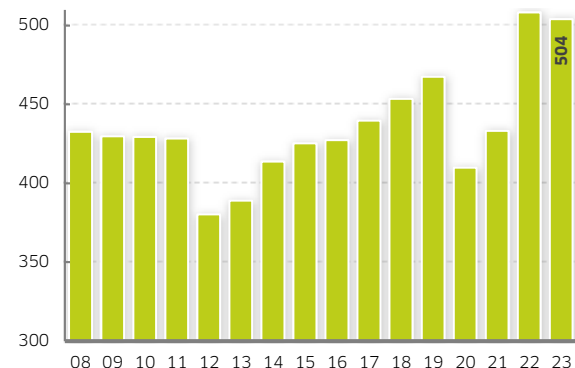


SHIPPING SUPPORT SERVICE

DEPOT REAL BENLLOCH, S.A | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla (Valencia)
T 963 670 888 | realbenlloch.com

POR ENCIMA DE LOS 500 MILLONES

Las empresas que ofrecen servicios de amarre y remolque vuelven a marcar registros históricos, si bien las ventas apuntan a un ligero descenso en 2023.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



Un profesional realiza labores de amarre en un puerto.

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | AMARRADORES Y REMOLCADORES

LANZAR AMARRAS

LAS EMPRESAS DE ESTA ESPECIALIDAD APUNTAN A UNA LIGERA CAÍDA DE LAS VENTAS DEL 0,8% EN 2023, PESE A CRECER UN 4,5% LAS ESCALAS DE BUQUES MERCANTES

El sector del remolque y amarre vuelve a superar los 500 millones de euros de facturación en 2023, aunque las ventas apuntan a un ligero descenso del 0,8 por ciento, según la proyección realizada por el periódico Transporte XXI. Y eso que en dicho ejercicio hicie-

ron escala en los puertos españoles 7.110 buques mercantes más que un año antes, lo que supone un avance del 4,5 por ciento. Pese a caer de la ola buena, los ingresos crecen un 8 por ciento con respecto a los niveles previos a la crisis sanitaria mundial.

Esta especialidad, que a lo largo de los últimos quince años se ha movido en una horquilla que oscila entre los 350 y los 510 millones de euros, es la que menos peso tiene dentro del sector marítimo-portuario, con una cuota del 5,6 por ciento.

Un análisis más detallado revela la fuerte concentración del negocio en manos de Boluda Corporación Marítima, con seis empresas en el 'Top 10', entre ellas las dos primeras del ranking. Servicios Auxiliares de Puertos encabeza la lista con unas ventas de 44 millones de euros en 2023 (+16 por ciento), seguida de Remolcadores Boluda, que alcanzó unos ingresos de 42 millones de euros (-6 por ciento).

Completa el podio Compañía de Remolcadores Ibaizabal, del Grupo Ibaizabal, otro de los pesos pesados del sector; sin datos al cierre de esta edición.



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 2023

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019			
1	Servicios Auxiliares de Puertos SA	Ceuta	1947	44,12	+16%	+41%	37,88	32,76	29,62	31,29	1,62	24,82	105
2	Remolcadores Boluda SAU	Valencia	1981	42,21	-6%	+22%	44,85	35,08	31,85	34,50	7,73	213,18	84
3	Compañía de Remolcadores Ibaizabal SA	Bizkaia	1906	s.d.	-	-	30,57	24,34	24,88	28,00	8,43	21,47	76
4	Remolcadores de Puerto y Altura SA	Tarragona	1978	s.d.	-	-	22,02	23,62	23,45	22,00	0,90	12,85	46
5	Remolcadores de Cartagena SA	Valencia	1973	21,83	-5%	+40%	22,90	15,34	15,05	15,57	6,19	31,73	57
6	Remolcadores Nosa Terra SA	Pontevedra	1974	19,70	+13%	-11%	17,46	16,35	15,30	22,24	6,44	61,42	144
7	Auxiliar Marítima del Sur SA	Huelva	1966	s.d.	-	-	18,29	15,13	14,50	15,52	3,23	24,39	41
8	Remolcadores y Barcas de Las Palmas SA	Las Palmas	2003	s.d.	-	-	18,22	14,30	9,02	13,35	-1,72	17,77	58
9	Remolques del Mediterráneo SA	Castellón	1976	17,76	-18%	-36%	21,74	21,34	21,72	27,68	1,58	39,05	50
10	Sertosa Norte SL	Coruña	1998	s.d.	-	-	16,04	14,74	13,92	14,83	0,69	4,89	66
11	Compañía Ibérica de Remolcadores del Estrecho SA	Cádiz	1969	14,30	-32%	-26%	20,91	18,68	18,52	19,29	0,53	16,58	43
12	Remolcadores de Barcelona SA	Barcelona	1924	s.d.	-	-	13,20	11,96	11,57	14,56	0,89	17,57	58
13	Remolcadores Ría de Ferrol SL	Coruña	2014	9,41	+13%	+2513%	8,29	s.d.	0,30	0,36	1,45	2,53	1
14	Cía. Aux. de Remolcadores y Buques Especiales SA	Madrid	1996	9,24	-40%	-50%	15,40	17,36	15,18	18,63	2,82	20,46	-
15	Remolques Gijoneses SA	Asturias	1987	9,00	+5%	+35%	8,55	6,83	5,91	6,67	2,40	25,78	29
16	Amarres de Barcelona SL	Barcelona	2018	9,00	+1%	-	8,88	0	0	0	0,58	1,31	108
17	SAR Remolcadores SL	Barcelona	1998	s.d.	-	-	8,83	8,04	7,66	9,70	1,07	13,02	37
18	Remolques y Servicios Marítimos Reyser SL	Madrid	1955	s.d.	-	-	8,28	0,82	7,24	s.d.	0,76	43,16	25
19	Remolques y Navegación SA	Tarragona	1964	s.d.	-	-	7,80	7,98	7,37	8,15	1,14	0,35	29
20	Amarradores del Puerto y Ría de Ferrol SL	Coruña	1994	7,71	+28%	+27%	6,04	5,76	s.d.	6,06	0,23	0,64	54
21	Amarradores Puerto de Bilbao SA	Bizkaia	1990	s.d.	-	-	6,94	6,07	5,95	7,13	0,87	10,58	77
22	Servicios Portuarios Canarios SL	Las Palmas	1998	6,89	+15%	+15%	6,00	4,94	4,79	6,01	0,54	1,78	253
23	Servicios Marítimos Algeciras SA	Cádiz	1989	6,56	+4%	+9%	6,28	6,09	5,93	6,04	0,43	5,72	26
24	Boat Service SA	Cádiz	1974	s.d.	-	-	5,78	4,84	4,95	5,31	-0,54	3,69	26
25	Zumaia Offshore SL	Bizkaia	2006	5,64	+19%	+75%	4,72	3,38	3,18	3,21	1,59	7,54	30

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

ATLÁNSEA
SHIPPING AGENT AND BUNKERS SUPPLIERS

LRQA
UKAS
ICSA
AES.MAR
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
www.atlansea.com

Cleaning Container Stop Barcelona

LRQA
UKAS
EFTCO

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

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

EL COMERCIO MARÍTIMO HACE AGUA

LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES ESPAÑOLAS VUELVEN A CAER POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO EN 2024, MARCADO POR LAS TENSIONES GEOPOLÍTICAS Y CONFLICTOS REGIONALES

Las aguas internacionales siguen agitadas. Las tensiones geopolíticas, con especial atención a la guerra en Ucrania y la escalada del conflicto en Oriente Medio, se han dejado sentir en el comercio exterior español por vía marítima.

Los datos provisionales manejados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo no dejan lugar a dudas. Las importaciones y exportaciones por barco, con los puertos españoles como principales protagonistas, rozaron los 277 millones de toneladas en 2024 (sin contar el transporte a través de plataforma fija; de ahí las diferencias con los datos facilitados por Puertos del Estado, recogidos en las páginas siguientes). Esta cifra supone una caída del 1 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Se trata, por tanto, del segundo año consecutivo a la baja. El recorte con respecto a los niveles prepandemia se eleva al 8 por ciento. Casi 23 millones de toneladas menos que en 2019, año en el que se superaron los 300 millones de toneladas.

Un análisis más detallado de la estadística de comercio exterior revela quiénes son los principales socios comerciales de España.

Un año más, y con bastante diferencia, Estados Unidos se mantiene en lo más alto de la clasificación, con un tráfico de casi 32 millones de toneladas, un 4 por ciento menos que en 2023. Eso sí, los flujos con respecto a 2019 suponen un aumento del 43 por ciento.

Alarmas encendidas

No es de extrañar, por tanto, que la amenaza que ha lanzado Trump con la posibilidad de imponer aranceles a la Unión Europea haya disparado todas las alarmas.

El recorte de los flujos con Estados Unidos responde al fuerte descenso de las exportaciones españolas, más de un 15 por ciento. Por el contrario, las importaciones, con un peso del 70 por ciento, crecieron un 1,7 por ciento.

Entre las principales partidas, destacan las importaciones de productos energéticos, casi 18 millones de toneladas. En el lado de las exportaciones, sobresalen las partidas de materias primas, cerca de 3,5 millones de toneladas, y semimanufacturas, con 2,8 millones de toneladas.

A continuación se mantiene Brasil, con un aumen-

-1%

LA CAÍDA DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL POR VÍA MARÍTIMA EN 2024

AL HABLA CON TRUMP

Los intercambios comerciales por vía marítima entre España y EE.UU., un 43% por encima de los niveles prepandemia, suponen el 11,5% del total.

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2019
Estados Unidos	31,9	-4%	+43%	33,2	33,1	22,3
Brasil	20,3	+13%	+28%	17,9	19,2	15,8
Ucrania	11,8	+28%	+46%	9,2	5,9	8,1
Nigeria	10,9	-2%	-28%	11,1	13,8	15,3
México	10,6	+15%	-3%	9,3	7,6	11,0
China	10,3	+6%	+12%	9,7	10,0	9,2
Marruecos	10,1	-4%	+6%	10,5	9,1	9,5
Reino Unido	10,0	-8%	-8%	10,9	12,4	10,8
Francia	9,1	+2%	-12%	8,9	8,9	10,3
Italia	8,8	+1%	-8%	8,7	7,8	9,6
Países Bajos	8,3	+9%	+9%	7,6	8,3	7,6
Turquía	8,2	+20%	-12%	6,8	10,2	9,3
Canadá	6,7	-13%	+31%	7,8	6,7	5,1
Arabia Saudí	6,1	-2%	-41%	6,2	7,5	10,3
Argelia	5,1	+15%	-32%	4,4	5,7	7,5
Rusia	4,9	-12%	-58%	5,6	9,1	11,7
Libia	4,4	-11%	-51%	5,0	5,6	9,1
Bélgica	4,1	+7%	-9%	3,8	4,2	4,5
Angola	4,1	-8%	+66%	4,4	2,5	2,4
Egipto	3,8	+8%	+33%	3,5	3,5	2,8
India	3,4	-12%	+12%	3,9	2,8	3,1
Venezuela	3,4	+115%	+12%	1,6	1,0	3,0
Kazajistán	3,2	-11%	-0%	3,6	4,4	3,2
Alemania	3,1	-20%	+46%	3,8	2,6	2,1
Noruega	2,8	-2%	-34%	2,9	2,9	4,3
Portugal	2,7	-13%	-27%	3,1	3,4	3,7
Guinea	2,5	+15%	-43%	2,2	4,3	4,3
Irak	2,4	-29%	-51%	3,4	5,4	5,0
Argentina	2,2	+18%	-32%	1,9	3,1	3,3
TOTAL	276,9	-1%	-8%	279,8	297,3	300,4

Millones de toneladas. 2024 provisional. Fuente: Datacomex.

Tu misión es llegar a buen puerto, la nuestra es que llegues seguro



PIB Group Iberia, somos el broker de referencia en el sector asegurador de transporte marítimo.

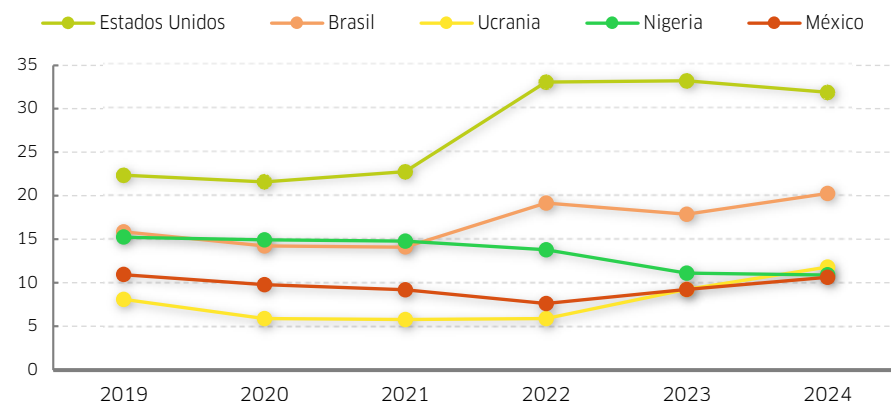


pib Group
iberia



UCRANIA HACE PODIO

Las importaciones de más de 10,3 millones de cereales catapultan a este país como tercer socio comercial de España.



Millones de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Datacomex.

to de los intercambios comerciales del 13 por ciento en 2024, hasta superar los 20 millones de toneladas. Un tráfico, al igual que ocurre con Estados Unidos, muy desequilibrado. Las importaciones, que crecieron un 20,6 por ciento, representan más del 80 por ciento de los flujos de España con el país sudamericano.

Completa el podio Ucrania, que pega un salto en la clasificación. El comercio exterior español creció un 28 por ciento, hasta alcanzar los 11,8 millones de toneladas. La principal partida corresponde a las importaciones de cereales, que sumaron el pasado año más de 10,3 millones de toneladas.

Los cinco siguientes socios comerciales, Nigeria, México, China, Marruecos y Reino

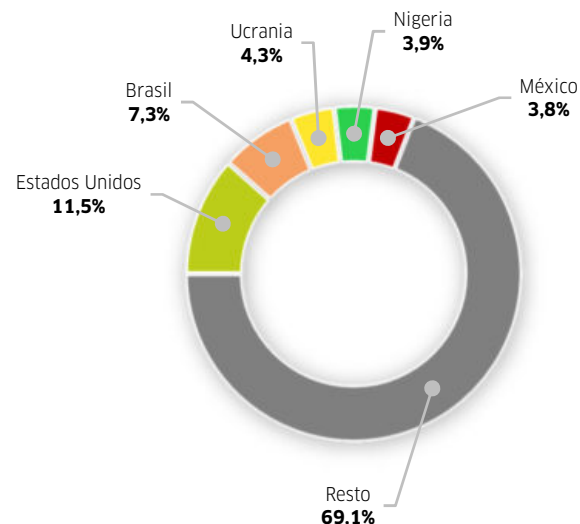
Unido, también registran un tráfico con España por encima de los 10 millones de toneladas. Así las cosas, los ocho primeros países de la lista copan más del 40 por ciento del comercio exterior español realizado por vía marítima.

Francia, a la cabeza de la UE

Dentro de la Unión Europea, tras la salida del Reino Unido, el primer socio comercial de España es Francia, que ocupa la novena posición. Las importaciones y exportaciones con el país vecino crecieron un 2 por ciento el pasado año, con un movimiento de 9,1 millones de toneladas.

El segundo socio de la UE, cerrando el 'Top 10', es Italia. Los flujos con el país

AÑO 2024



transalpino por barco aumentaron un 1 por ciento, hasta alcanzar los 8,8 millones de toneladas.

A continuación se encuentra Países Bajos, que tras aumentar los intercambios comerciales con España un 9 por ciento en 2024, se queda a tan solo medio millón de toneladas de dar el sorpasso a Italia.

Análisis por sectores

En cuanto al análisis por sectores, destacaron, de nuevo, los productos energéticos, con un movimiento de 129,8 millones de toneladas entre entradas y salidas, lo que representa casi la mitad del total del comercio exterior español por vía marítima. En concreto, el 46,8 por ciento.

**La adecuada tramitación aduanera,
tu tranquilidad.**

Algeciras Almería Barcelona Motril Tánger



Explora nuestro nuevo catálogo interactivo

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR REGIONES

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	2024	%24/23	%24/19	2023	2020	CUOTA 2024	2019
Europa *	61.680	-7%	-13%	65.999	70.984	22,3%	23,6%
África	51.626	+0%	-19%	51.568	63.405	18,6%	21,1%
Norteamérica	49.258	-2%	+28%	50.251	38.437	17,8%	12,8%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	36.400	+12%	+8%	32.457	33.622	13,1%	11,2%
Asia *	33.044	+5%	-4%	31.615	34.288	11,9%	11,4%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	20.361	+1%	-18%	20.217	24.781	7,4%	8,2%
Oriente Medio	13.780	-14%	-43%	16.094	24.177	5,0%	8,0%
Oceania	1.889	-26%	+25%	2.548	1.516	0,7%	0,5%
Otros destinos	8.878	-2%	-3%	9.095	9.178	3,2%	3,1%
TOTAL	276.916	-1%	-8%	279.846	300.389		

EUROPA *

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	13.371	+11%	-29%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	7.892	+7%	+34%
Conjuntos de otros productos	2.528	+0%	+252%
Fundición, hierro y acero	1.921	+10%	+10%
Productos químicos inorgánicos	1.337	-13%	-11%
Resto	10.255	-6%	-4%
TOTAL	37.303	+3%	-5%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	10.053	-11%	-24%
Cereales	3.507	-51%	-35%
Fundición, hierro y acero	3.019	-13%	-31%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.914	+37%	+19%
Abonos	949	+3%	-16%
Resto	4.935	-12%	-17%
TOTAL	24.376	-18%	-23%

NORTEAMÉRICA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Sal, yeso, piedras sin trabajar	5.225	+5%	+67%
Combustibles, aceites minerales	2.143	-45%	-35%
Productos cerámicos	826	+2%	-4%
Otros productos químicos	413	+3%	+346%
Fundición, hierro y acero	391	-0%	-8%
Resto	3.490	-6%	-6%
TOTAL	12.488	-12%	+9%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	27.976	-1%	+45%
Minerales, escorias y cenizas	3.379	+20%	+18%
Cereales	1.642	+51%	+101%
Semillas oleaginosas	1.489	-7%	-4%
Mat. plásticas y sus manufacturas	398	+16%	+85%
Resto	1.886	+2%	-16%
TOTAL	36.770	+2%	+37%

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA, CARIBE

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Sal, yeso, piedras sin trabajar	2.098	-12%	+3%
Combustibles, aceites minerales	1.249	-24%	-26%
Productos químicos inorgánicos	944	-6%	-42%
Abonos	547	+46%	+169%
Productos cerámicos	511	+12%	-7%
Resto	2.564	+4%	-10%
TOTAL	7.914	-5%	-12%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	15.623	+32%	+83%
Residuos industria alimentaria	2.869	+48%	-0%
Minerales, escorias y cenizas	2.354	+15%	-42%
Semillas oleaginosas	2.237	+30%	+29%
Cereales	1.104	-55%	-66%
Resto	4.298	+4%	+2%
TOTAL	24.119	-13%	-2%

ÁFRICA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	5.426	-17%	-13%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	3.878	+6%	-19%
Productos cerámicos	917	+2%	-36%
Productos químicos inorgánicos	645	+18%	-10%
Fundición, hierro y acero	428	-10%	-63%
Resto	5.401	+9%	-16%
TOTAL	16.694	-2%	-20%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	24.690	-5%	-22%
Minerales, escorias y cenizas	2.991	+13%	-40%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.941	+93%	+75%
Fundición, hierro y acero	772	+15%	+111%
Abonos	748	+8%	-17%
Resto	3.790	+7%	+5%
TOTAL	34.932	+1%	-18%

Exportaciones e importaciones españolas, con los orígenes/destinos indicados, por vía marítima. (*) De Asia y Europa se han eliminado los países incluidos en CEI y Oriente Medio.

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEP.

EXPORTACIONES

	2024	%24/23	%24/19
Productos cerámicos	70	+1%	-66%
Conservas de verdura o fruta, zumos	38	+39%	-47%
Abonos	20	+164%	+107%
Pescados, crustáceos, moluscos	18	+43%	-22%
Residuos industria alimentaria	7	+84%	-16%
Resto	53	-13%	-90%
TOTAL	207	+14%	-75%

IMPORTACIONES

	2024	%24/23	%24/19
Cereales	10.548	+20%	+108%
Combustibles, aceites minerales	7.411	-18%	-49%
Grasas, aceite animal o vegetal	800	+79%	+67%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	418	+392%	-69%
Abonos	382	+54%	+20%
Resto	596	-56%	-73%
TOTAL	20.155	+1%	-16%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	2024	%24/23	%24/19	2023	2019	CUOTA 2024	2019
Combustibles, aceites minerales	127.752	-5%	-14%	135.114	148.422	46,1%	49,4%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	26.206	+16%	+10%	22.625	23.883	9,5%	8,0%
Cereales	17.588	-12%	+15%	20.092	15.322	6,4%	5,1%
Minerales, escorias y cenizas	12.148	+10%	-24%	10.995	15.933	4,4%	5,3%
Fundición, hierro y acero	11.615	+5%	-12%	11.064	13.263	4,2%	4,4%
Conjuntos de otros productos	5.825	-0%	+30%	5.839	4.495	2,1%	1,5%
Productos químicos inorgánicos	5.527	+3%	-21%	5.392	7.012	2,0%	2,3%
Residuos industria alimentaria	5.053	+18%	-7%	4.282	5.430	1,8%	1,8%
Semillas oleaginosas	4.908	+9%	-2%	4.490	5.000	1,8%	1,7%
Productos cerámicos	4.461	+1%	-23%	4.397	5.772	1,6%	1,9%
Grasas, aceite animal o vegetal	4.410	-0%	+1%	4.411	4.371	1,6%	1,5%
Abonos	4.158	+7%	-7%	3.901	4.449	1,5%	1,5%
Mat. plásticas y sus manufacturas	4.018	+17%	+20%	3.437	3.355	1,5%	1,1%
Productos químicos orgánicos	3.546	+6%	-14%	3.340	4.135	1,3%	1,4%
Vehículos automóviles, tractores	3.120	-0%	+10%	3.133	2.843	1,1%	0,9%
Otros productos químicos	2.938	-27%	-39%	4.007	4.834	1,1%	1,6%
Pasta de madera; papel reciclado	2.373	+2%	+14%	2.315	2.081	0,9%	0,7%
Resto	31.272	+1%	+5%	31.012	29.790	11,3%	9,9%
TOTAL	276.916	-1%	-8%	279.846	300.389		

OCEANÍA

EXPORTACIONES

	2024	%24/23	%24/19
Productos cerámicos	90	+21%	+6%
Grasas, aceite animal o vegetal	32	+49%	-5%
Vehículos automóviles, tractores	22	-25%	+3%
Máquinas y aparatos mecánicos	19	+38%	+22%
Aparatos y material eléctricos	19	+32%	+208%
Resto	211	-14%	-4%
TOTAL	392	-1%	+3%

IMPORTACIONES

	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	1.224	-38%	+48%
Minerales, escorias y cenizas	103	+100%	-22%
Frutas, frutos sin conservar	56	+31%	+17%
Grasas, aceite animal o vegetal	21	+528%	+74%
Conservas de carne o pescado	16	+28%	+7%
Resto	76	-3%	-25%
TOTAL	1.497	-30%	+32%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES

	2024	%24/23	%24/19
Productos cerámicos	806	-0%	-41%
Semillas oleaginosas	502	-8%	-38%
Combustibles, aceites minerales	476	-18%	-24%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	176	+152%	+52%
Papel, cartón y sus manufacturas	167	-6%	+7%
Resto	1.660	+10%	-16%
TOTAL	3.788	+3%	-25%

IMPORTACIONES

	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	8.282	-23%	-53%
Productos químicos orgánicos	518	-4%	-16%
Mat. plásticas y sus manufacturas	429	+16%	+16%
Aluminio y sus manufacturas	177	+14%	+32%
Productos químicos inorgánicos	163	-1%	+2%
Resto	423	+1%	+25%
TOTAL	9.992	-19%	-48%

ASIA *

EXPORTACIONES

	2024	%24/23	%24/19
Combustibles, aceites minerales	1.359	-28%	-21%
Carne y despojos comestibles	1.101	-0%	+5%
Mat. plásticas y sus manufacturas	890	+25%	+13%
Pasta de madera; papel reciclado	753	-19%	+0%
Minerales, escorias y cenizas	692	-18%	-39%
Resto	4.886	+5%	-16%
TOTAL	9.682	-4%	-14%

IMPORTACIONES

	2024	%24/23	%24/19
Fundición, hierro y acero	3.941	+26%	+45%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	2.169	+76%	-31%
Combustibles, aceites minerales	2.021	-29%	-51%
Minerales, escorias y cenizas	1.438	+17%	+521%
Grasas, aceite animal o vegetal	1.261	-14%	-29%
Resto	12.532	+8%	+14%
TOTAL	23.363	+9%	+1%

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | IMPORT-EXPORT

ESLABONES VITALES DEL COMERCIO

LOS PUERTOS ESPAÑOLES CANALIZAN MÁS DE DOS TERCIOS DEL COMERCIO EXTERIOR, CON UN PAPEL CLAVE EN LA LOGÍSTICA GLOBAL

La privilegiada ubicación geográfica de España, con sus más de 8.000 kilómetros de costa, remarca su papel como nodo logístico clave dentro del comercio internacional. Su red portuaria, integrada por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 autoridades portuarias, es un pilar esencial para el intercambio de bienes con el resto del mundo.

En 2024, los puertos españo-

les canalizaron el 67 por ciento del comercio exterior español, con un movimiento total de 285 millones de toneladas, según los datos provisionales de Puertos del Estado (ver cuadro adjunto). Es decir, canalizan más de dos tercios del comercio exterior.

Este desempeño sitúa a los puertos españoles como actores fundamentales en la economía, no solo como puertas de entra-

Vista de las instalaciones del puerto de Cartagena.



da y salida de mercancías, sino también como dinamizadores de la industria y la logística. Un análisis detallado de los tráfico revela que los puertos gestionaron el 51 por ciento de las exportaciones y el 79 por ciento de las importaciones del total del comercio exterior. Su rol, por tanto, es decisivo para la competitividad de las empresas españolas y la conexión con mercados internacionales.

Granel líquido, actor principal

Por tipo de carga, los graneles líquidos lideran las operaciones portuarias de comercio exterior, representando el 44 por ciento del total de entradas y salidas, con un movimiento de 126,7 millones de toneladas en 2024. Dentro de esta categoría, las importaciones alcanzaron los 100 millones de toneladas, con el puerto de Cartagena a la cabeza, seguido por Bilbao, Tarragona, Huelva y Algeciras. En exportaciones, Cartagena mantuvo su liderazgo, aunque Huelva le siguió de cerca.

El flujo total de graneles líquidos superó los 195 millones de toneladas, con un crecimiento del 0,7 por ciento respecto al año anterior. Este tipo de carga, estrechamente vinculado a la industria energética y química, es vital para sectores estratégicos como la refinación y la

petroquímica, reforzando el papel de los puertos en la cadena de suministro global.

Carga general y contenedores

Tras los graneles líquidos, la carga general supone el 29 por ciento del total del tráfico, con 39,2 millones de toneladas en importaciones y 42,8 millones en exportaciones.

En este segmento, Valencia lidera las operaciones, con 11,6 millones de toneladas en importaciones y 13,5 millones en exportaciones, acumulando el 30 por ciento del total de la carga general, con un movimiento superior a los 25 millones de toneladas. Es decir, 30 de cada 100 toneladas de carga general se mueven por el puerto de Valencia. Le siguen Barcelona y Algeciras, que también se beneficiaron del crecimiento del tráfico de contenedores.

Los puertos españoles superaron el pasado año la barrera de los 18 millones de TEU, consolidándose como *hubs* logísticos internacionales.

La Autoridad Portuaria de Valencia, en particular, mantiene su posición como el primer puerto de contenedores de España y el cuarto de la UE, solo por detrás de los tres gigantes del norte de Europa, Róterdam, Amberes-Zeebrugge y Hambur-

☎ | (+34) 962 699 060
✉ | info@saguntoti.com
📍 | Muelle Norte 2. s/n · 46520
Puerto de Sagunto (Valencia)

ist
Intersagunto Terminales

La terminal polivalente más moderna del arco mediterráneo español

ISO 9001 · 14001 · 45001

www.saguntoti.com



go, con conexiones directas con América, África y Asia.

Granel sólido, fuerte equilibrio
El tráfico de graneles sólidos representa el 27 por ciento del total portuario en 2024, con 76 millones de toneladas.
En importaciones, los puertos de Gijón, Tarragona y Cas-

67%
DEL COMERCIO
EXTERIOR ESPAÑOL
UTILIZA LA
VÍA MARÍTIMA

(pasa a la página 112)

BALANZA COMERCIAL DESEQUILIBRADA

Las importaciones a través de los puertos españoles superan ampliamente a las exportaciones, con un tráfico de 195,1 millones de toneladas, lo que supone el 68,4% del total del comercio exterior.

	2024			%24/23			%24/19		
	EXP	IMP	TOTAL	EXP	IMP	TOTAL	EXP	IMP	TOTAL
Cartagena	8,6	24,0	32,6	+5%	-6%	-3%	+17%	+2%	+6%
Bilbao	8,7	22,4	31,2	+5%	+5%	+5%	-13%	+3%	-2%
Valencia	14,4	16,1	30,5	-2%	-4%	-3%	-11%	+15%	+1%
Barcelona	12,0	17,5	29,5	+2%	-1%	+0%	-1%	-4%	-3%
Tarragona	4,2	22,5	26,8	+2%	-4%	-3%	+7%	-0%	+1%
Bahía de Algeciras	8,6	16,8	25,5	+10%	+1%	+4%	+8%	-0%	+2%
Huelva	6,2	16,5	22,7	+4%	-1%	+1%	+2%	-9%	-7%
Castellón	3,1	12,3	15,4	+9%	+14%	+13%	-36%	-2%	-12%
Gijón	3,1	10,1	13,1	+23%	+8%	+11%	+12%	-16%	-11%
A Coruña	2,7	9,1	11,9	+30%	+18%	+21%	+5%	+5%	+5%
Ferrol - San Cibrao	1,6	4,4	6,0	-27%	-11%	-16%	-28%	-49%	-45%
Santander	2,6	3,3	5,9	+3%	-10%	-5%	+5%	-6%	-1%
Almería	3,4	0,9	4,3	+1%	+13%	+4%	+18%	-42%	-3%
Avilés	1,9	2,2	4,1	-2%	+5%	+1%	+4%	-21%	-11%
Vigo	2,1	1,9	4,0	+20%	+10%	+15%	+32%	+29%	+31%
Pasaia	1,1	2,2	3,3	-5%	-2%	-3%	-17%	+25%	+7%
Sevilla	0,7	2,1	2,7	+22%	+6%	+10%	-35%	-1%	-12%
Marín - Pontevedra	0,7	1,8	2,5	+7%	+34%	+26%	-14%	+26%	+12%
Las Palmas	0,5	2,0	2,5	-13%	+4%	-0%	-48%	-9%	-20%
Motril	0,6	1,4	2,0	-1%	+26%	+17%	-17%	+111%	+46%
Alicante	0,9	0,9	1,8	+4%	+12%	+8%	-31%	+96%	+2%
S.C. Tenerife	0,7	1,0	1,8	+103%	-0%	+27%	+88%	-34%	-9%
Bahía de Cádiz	0,6	1,1	1,7	+37%	-37%	-21%	-26%	-4%	-13%
Málaga	0,5	1,0	1,6	+0%	-14%	-10%	-44%	+7%	-18%
Vilagarcía	0,3	0,8	1,1	-28%	+2%	-10%	+25%	+20%	+22%
Baleares	0,0	0,5	0,5	-41%	+38%	+33%	-72%	+31%	+20%
Ceuta	0,0	0,3	0,3	-0%	+54%	+52%	-84%	+9%	+1%
Melilla	0,0	0,0	0,0	-	-86%	-86%	-	-	-
TOTAL	90,0	195,1	285,1	+4%	+1%	+2%	-4%	-2%	-3%

Datos en millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado.

+34 956 506 750
(24h) +34 644 486 343
operaciones@amarresceuta.es
www.amarresceuta.es

Especialistas en Servicios de Amarre y Desamarre y Servicios de Lancha a bahía

Todo tipo de traslados a barcos en bahía
Suministro de agua, carga de hasta 60 toneladas
Suministro de aceite, capacidad de 25 toneladas
Mercancías hasta 25 Pallets
Traslado de defensas YOKOHAMAS

(viene de la página 111)

tellón destacaron, con 8, 7,6 y 6,4 millones de toneladas, respectivamente. En exportaciones, Cartagena y Bilbao lideraron la clasificación, con 3 y 2 millones de toneladas.

Este segmento está estrechamente vinculado a la actividad industrial, especialmente a la producción de cemento, acero y productos químicos, esenciales para sectores como la construcción y la automoción.

Cartagena y Bilbao, a la cabeza

Los datos analizados revelan que el puerto de Cartagena se mantiene como el principal aliado del comercio exterior español, con un movimiento de 32,6 millones de toneladas de import-export en 2024. Sin embargo, registró una caída del 3 por ciento. El repunte del 5 por ciento en sus tráficos de exportación no logró compensar el descenso del 6 por ciento registrado en las importaciones.

CARTAGENA, PRINCIPAL ALIADO DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

El puerto de Bilbao ocupa la segunda posición, con un crecimiento del 5 por ciento en sus tráficos de importación y exportación, sustentado en su fuerte actividad en graneles líquidos.

A continuación aparecen los puertos de Valencia y Barcelona, que presentan un equilibrio entre entradas y salidas: Valencia registró 30,5 millones de toneladas (-3 por ciento), mientras que Barcelona se mantuvo estable en 29,5 millones.

Sostenibilidad

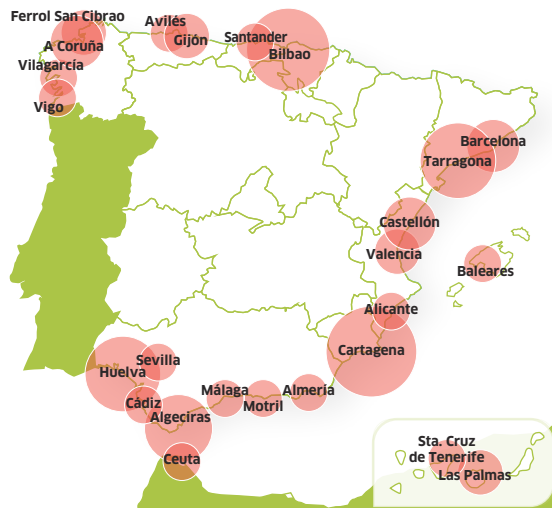
El papel de los puertos españoles en el comercio exterior es indiscutible, pero su futuro pasa por afrontar retos clave como la digitalización, la descarbonización y la adaptación a nuevas normativas medioambientales.

La modernización de infraestructuras y la mejora de la conectividad intermodal serán fundamentales para consolidar su competitividad y reforzar su posición como motores del comercio internacional.

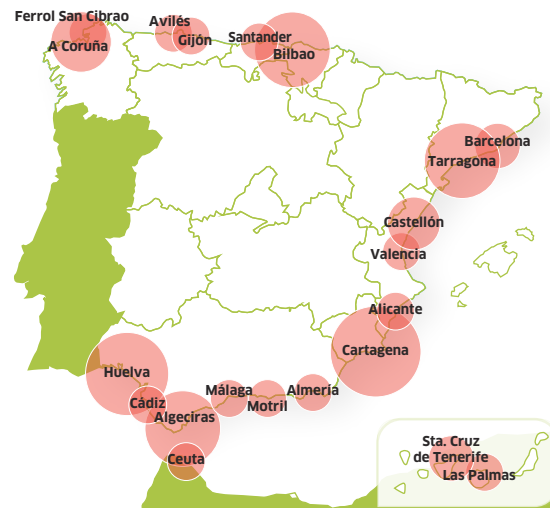
LOS GRANELES LÍQUIDOS MARCAN EL PASO

Las importaciones y exportaciones de graneles líquidos a través del sistema portuario nacional, con un movimiento total de 126,7 millones de toneladas, representan casi la mitad del comercio exterior español, con una cuota del 44,4%.

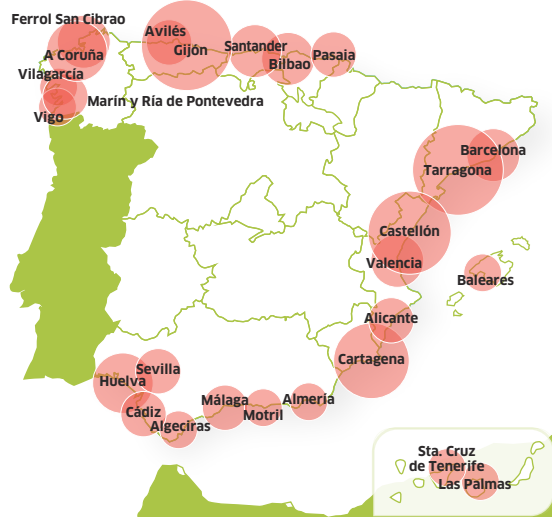
IMPORT GRANELES LÍQUIDOS



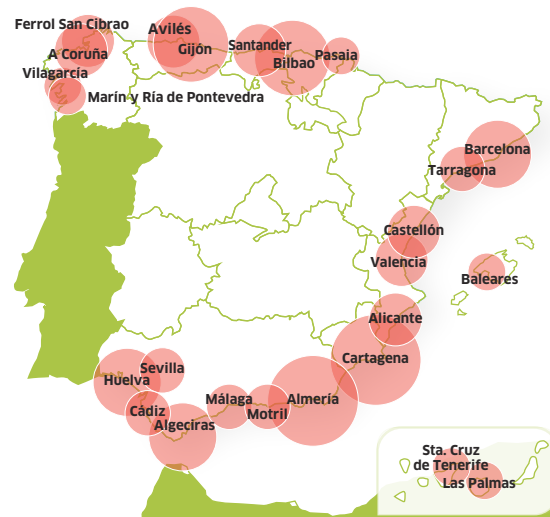
EXPORT GRANELES LÍQUIDOS



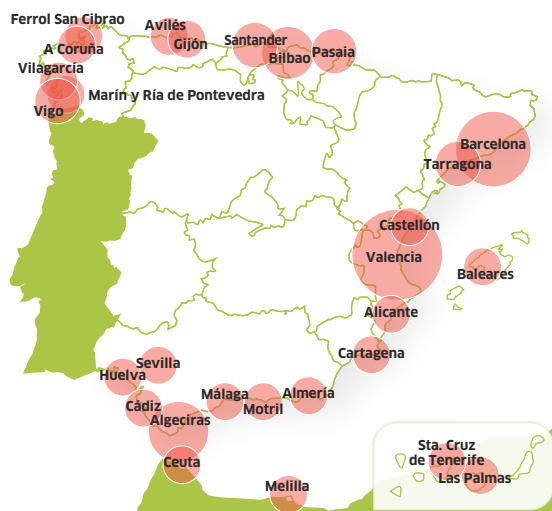
IMPORT GRANELES SÓLIDOS



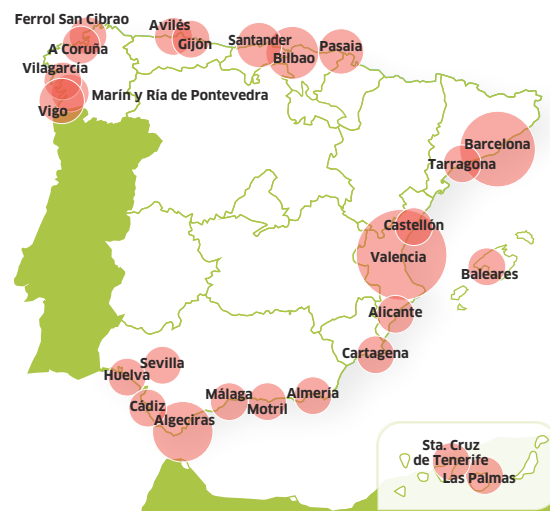
EXPORT GRANELES SÓLIDOS



IMPORT MERCANCÍA GENERAL



EXPORT MERCANCÍA GENERAL



Fuente: Puertos del Estado.

LA MEJOR INFORMACIÓN **LOGÍSTICA** SIEMPRE A TU ALCANCE

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRIPTORES

SÍGUENOS:

@TransporteXxi 
company/TransporteXXI 

INFÓRMATE:

(+34) 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com

A stylized white outline of the map of Spain is set against a dark blue background. Red dots, representing ports, are placed along the coastlines. A dashed white line connects these dots, tracing the path of the coast. The text "LOS PUERTOS NOS DAN FORMA" is written in large, white, sans-serif capital letters on the left side of the map.

LOS PUERTOS NOS DAN FORMA

Conectamos mar y tierra para
contribuir al desarrollo económico,
medioambiental y social del país.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado
The logo of Puertos del Estado, consisting of three stylized, overlapping white lines that suggest a ship's hull or a wave.