

Transporte

El periódico del transporte y la logística en España **XXI**



2020

NUEVO

564,6 M

RÉCORD
HISTÓRICO

TONELADAS

17,5 M

TEUS

SMART
PORTS

MOTORES DEL
COMERCIO
EXTERIOR

CONECTIVIDAD
MARÍTIMA

POSICIÓN ESTRATÉGICA

HUB CUATRICONTINENTAL

PUERTOS DE
ESPAÑA

logistics made in Spain



Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía.
Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria.
Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.



www.portdebarcelona.cat

Contenido

Transporte
El periódico del transporte y la logística en España XXI
EDICIONES ESPECIALES

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

Susana Torre
Gema Lauzirika

Investigación

Dpto. de Documentación
de Transporte XXI

Preimpresión

Grupo XXI de
Comunicación Empresarial

Imprime

Gráficas Eujoa SA

Edita

Industria y Comunicación SA

(Grupo XXI de Comunicación)
Avda. Cervantes, 51. Ed. Cervantes
48970 Basauri (Vizcaya)
Tel. 944 400 000 - Fax 944 400 300
transporte@grupoxxi.com
www.TransporteXXI.com



■ ESPAÑA PORTUARIA	
Conectividad	3
Fachadas marítimas	4
■ TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA EN 2019	
Evolución general	8
Contenedores	10
■ TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2019	
Principales hitos	14
Evolución general	20
Evolución histórica	22
Graneles líquidos	26
Graneles sólidos	28
Mercancía general	30
Contenedores	32
Mercancía perecedera	40
Avituallamiento	60
Bunkering	62
Nuevos combustibles marinos	64
GNL	66
Vehículos	68
Short sea shipping	72
Carga rodada	76
Cruceros	80
Ferrocarril	88
■ EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR	
Conectividad	38
Alianzas navieras	42
Evolución de los fletes marítimos	50
■ PROJECT CARGO	
Mercado español	82
Panorama mundial	86
■ RETOS DE FUTURO	
Marco estratégico	6
Smart ports	52
Agenda 2020 para el Desarrollo Sostenible	56
Robotización	58
■ LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA	
Visión general	96
Consignatarios de buques	98
Terminalistas	100
Navieros	102
Remolcadores	104
■ COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA	
Visión general	106
Transporte marítimo internacional por regiones	108
Transporte marítimo internacional	110

Patrocinadores

España portuaria | Conectividad

COMUNICADOS CON EL MUNDO

España, entre los diez primeros países por conectividad marítima, logra colocar tres puertos, Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona, en el Top 30 del ranking mundial

España, el país de la UE con mayor longitud de costa, cerca de 8.000 kilómetros, sube un puesto en el 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular (*Liner Shipping Connectivity Index*, LSCI) y se coloca entre los diez primeros países del mundo mejor conectados. Así se desprende de los datos más recientes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad), correspondientes al año 2019 de este índice, que examina el nivel de acceso que tiene un país a las redes de transporte globales, tomando en cuenta las conexiones marítimas con que cuenta.

La clasificación está liderada, una vez más, la quinta consecutiva, por China y Singapur. El segundo, pese a mostrar un retroceso de 2,75 puntos con respecto al ejercicio anterior, sigue siendo una de las entradas al continente asiático y un importante centro de transbordo.

A continuación se encuentran Corea del Sur, Malasia, Estados Unidos, Hong Kong, Bélgica, Países Bajos, Reino Unido y España, cerrando el Top 10 mundial, que en los últimos años se ha disputado este puesto con Alemania.

PUERTOS ESPAÑOLES

La Unctad también ha publicado en su última edición las posiciones de los puertos de cada país. En España, que ha logrado colocar a tres instalaciones

TOP PAÍSES POR CONECTIVIDAD MARÍTIMA

#	PAÍS	2019	2018	2017	2016	2015	2006	%19/06
1	China	152	152	140	142	139	100	51,9%
2	Singapur	108	111	102	102	101	80	35,5%
3	Corea del Sur	105	102	99	100	98	68	53,5%
4	Malasia	94	94	91	95	92	65	45,2%
5	Estados Unidos	90	91	90	89	89	83	8,7%
6	Hong Kong	89	94	89	91	94	84	6,7%
7	Bélgica	88	88	88	85	86	76	15,9%
8	Países Bajos	88	89	83	84	83	73	21,3%
9	Reino Unido	85	89	86	89	87	79	7,1%
10	España	84	86	86	88	82	70	19,8%

TOP PUERTOS POR CONECTIVIDAD MARÍTIMA

#	PUERTO	País	2019	2018	2017	2016	2015	2006	%19/06
1	Shanghái	China	134	134	126	128	125	82	+64,5%
2	Singapur	Singapur	125	128	118	118	117	95	+31,3%
3	Pusan	Corea del Sur	114	112	109	110	108	77	+47,9%
4	Ningbo	China	114	116	107	104	101	56	+104,0%
5	Hong Kong	Hong Kong	103	108	103	104	107	100	+2,8%
6	Amberes	Bélgica	94	95	93	92	89	82	+15,0%
7	Róterdam	Holanda	93	94	88	90	90	77	+20,2%
8	Qingdao	China	93	92	89	88	78	48	+93,8%
9	Port Klang	Malasia	86	84	80	91	83	62	+39,2%
10	Kaohsiung	Taiwán	83	73	72	72	73	61	+36,3%
11	Xiamen	China	79	78	71	73	67	43	+82,4%
12	Xingang	China	78	78	75	68	64	40	+94,6%
13	Hamburgo	Alemania	77	78	75	81	76	73	+5,6%
14	Shekou	China	77	80	66	58	60	35	+122,9%
15	Jebel Ali	E.A.U.	75	76	71	65	62	38	+96,6%
16	Yantian	China	73	79	74	73	72	47	+56,0%
17	Nansha	China	67	58	53	52	48	19	+258,4%
18	Tanjung Pelepas	Malasia	67	64	63	63	65	34	+94,7%
19	Colombo	Sri Lanka	64	64	63	56	51	36	+77,3%
20	Dalian	China	63	63	62	63	62	39	+62,3%
21	El Pireo	Grecia	63	54	47	45	46	32	+97,2%
22	Bremerhaven	Alemania	62	66	65	65	63	50	+24,1%
23	Valencia	España	62	55	54	53	53	42	+45,5%
24	Yokohama	Japón	62	60	59	66	64	61	+0,9%
25	Kwangyang	Corea del Sur	61	61	59	62	62	35	+75,7%
26	Le Havre	Francia	61	65	59	61	54	45	+34,4%
27	Algeciras	España	60	63	62	60	54	33	+81,4%
28	Barcelona	España	60	53	52	51	52	41	+45,9%
29	Port Said	Egipto	57	54	46	49	50	39	+44,2%
30	Laem Chabang	Tailandia	55	46	44	46	44	35	+57,9%

Fuente: UNCTAD. Elaboración: TRANSPORTE XXI.
Índice que puntúa la accesibilidad mediante líneas de transporte marítimo regular.
Índice base 100=China 2006 / Hong Kong 2006.

NOVEDADES DEL ÍNDICE

Conexión directa. En la última edición del índice de la Unctad se incluye un componente nuevo, el número de países con conexión directa, por lo que se generó el cálculo en retrospectiva desde 2006 (base 100) en adelante.

Nueva serie. La nueva serie temporal reemplaza al LCSI anterior, que se había generado a partir de 2004.

Seis componentes. Con la nueva metodología, el índice se calcula en base a seis componentes principales: número de buques; capacidad total de transporte de contenedores de dichos buques; número de compañías de transporte marítimo; promedio del tamaño máximo de los buques; número de servicios y número de conexiones marítimas del país.

23

posición

que ocupa Valencia en el ranking mundial por conectividad

en el Top 30 mundial, Valencia lidera la clasificación nacional como el enclave con mayor conectividad, en el puesto 23 del ranking. Y sexto de Europa, solo superado por los gigantes del norte de Europa y el griego de El Pireo. Con una conectividad de 61,68 puntos, Valencia as-

ciende cinco posiciones con respecto a 2018 en un listado que analiza 900 puertos.

La evolución de los últimos años ha sido espectacular, ya que desde 2006, año en el que tenía un índice de 42,39, ha mejorado casi 20 puntos, fruto de la decidida apuesta de las grandes na-

vieras por el puerto valenciano, primero del Mediterráneo en el negocio del contenedor.

Los siguientes puertos españoles de la lista son Bahía de Algeciras y Barcelona, en los puestos 27 y 28 del top mundial, respectivamente, con una puntuación de 60,5 y 59,68.

España portuaria | Fachadas marítimas

ESPAÑA, CITA OBLIGADA CON LA LOGÍSTICA

La evolución del tráfico de los puertos españoles, repartidos entre las dos fachadas que rodean la Península Ibérica, la atlántica y la mediterránea, refleja el giro de 180 grados protagonizado por el comercio mundial en el último medio siglo, tras la irrupción de China

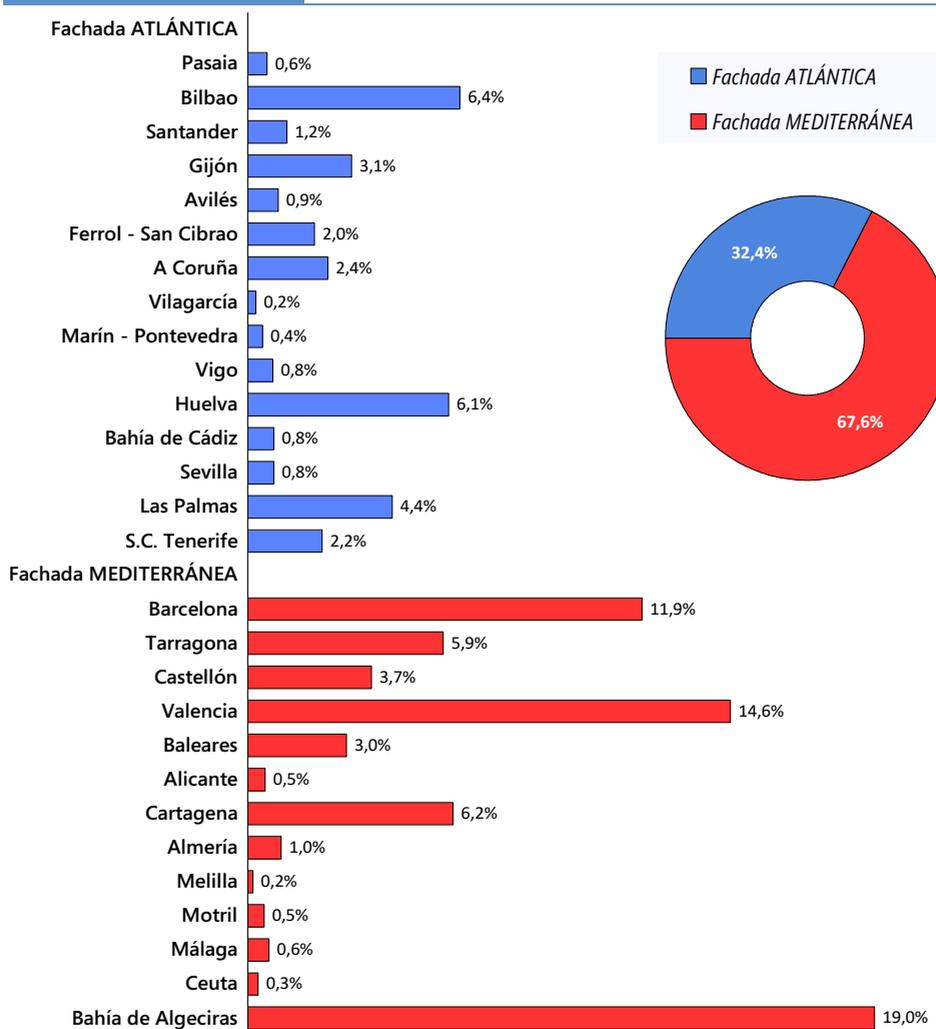
España, en el eje de una de las rutas marítimas internacionales más importantes del mundo, disfruta de una posición estratégica, no solo para atender los flujos Este-Oeste, sino también los tráficos Norte-Sur, entre Europa y África, sin perder de vista a América. Es decir, tiene casi todas las cartas en la mano para convertirse en un auténtico *hub* cuatricontinental. Su privilegiada ubicación no ha pasado desapercibida por los grandes armadores mundiales, cuya apuesta por el mercado español ha permitido engordar la estadística de tráficos en el último medio siglo. Una meteórica progresión en la que también ha influido el fuerte desembolso económico llevado a cabo en nuevas infraestructuras para modernizar las instalaciones, situadas hoy a la vanguardia mundial.

El sistema portuario español de titularidad estatal está formado por 28 autoridades portuarias, que gestionan un total de 46 puertos de interés general, cuya coordinación y control corresponden al Organismo Público Puertos del Estado (dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno español), que preside desde el pasado mes de febrero Francisco Toledo.

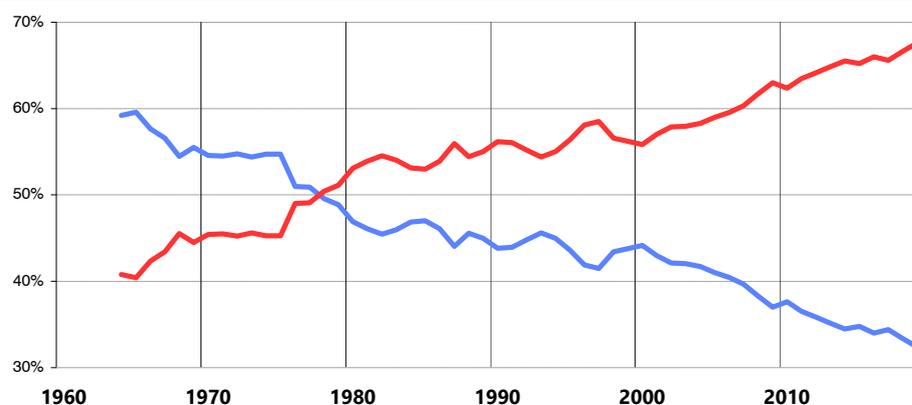
Los puertos españoles se reparten entre las dos fachadas que rodean la Península Ibérica, la atlántica y la mediterránea (ver mapa adjunto).

Su evolución dispar a lo largo de los últimos 50 años refleja a la perfección el giro de 180 grados protagonizado por el comercio mundial. Un nuevo escenario

TRÁFICO POR FACHADAS 2019



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR FACHADAS



Cuota de mercado sobre el tráfico total español. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

que responde a la irrupción de China como uno de los actores más importantes en la producción y el tráfico mundial.

Los datos no dejan lugar a dudas (ver gráfico adjunto).

En el año 1969, con un volumen de 66,36 millones de toneladas, los puertos del arco atlántico representaban el 55 por ciento del total, frente al 45 por ciento de cuota de los puertos mediterráneos, con un tráfico de 53,22 millones de toneladas. Cinco décadas después, el sistema ha dado un vuelco radical. En 2019, las dársenas localizadas en el mediterráneo movieron 373,12 millones de toneladas, lo que supone el 68 por ciento del total. El 32 por ciento restante corresponde a los puertos de la fachada atlántica, lo que supone una pérdida de 23 puntos porcentuales, con un volumen conjunto de 179,03 millones de toneladas. Es decir, desde el año 1979, los puertos mediterráneos han ganado casi 320 millones de toneladas, mientras que los enclaves localizados en el arco atlántico, más alejados de las principales rutas marítimas internacionales, solo han logrado captar en ese mismo período 113 millones de toneladas.

La brecha abierta no ha parado de crecer en este último medio siglo. Es más, durante el pasado año, el tráfico de los puertos de la fachada atlántica registró una caída del 2,6 por ciento con respecto al ejercicio anterior, mientras que las dársenas mediterráneas crecieron un 1,8 por ciento.

ALGECIRAS, LÍDER

En el eje mediterráneo, vuelve a sobresalir, un año más, el puerto de Algeciras, el primero de España, tras volver a superar los 100 millones de toneladas. En total, cerca de 105 millones de toneladas (sin incluir tráfico interior, aviación y pesca), con un crecimiento del 2,3 por ciento con respecto a 2018.

PUERTOS DE ESPAÑA

MARÍTIMA

LOS PUERTOS DE LA
FACHADA
MEDITERRÁNEA
CONCENTRAN EL
68% DEL TRÁFICO
DEL SISTEMA
PORTUARIO ESPAÑOL

PUERTOS DE ESPAÑA POR FACHADAS



A continuación se encuentra Valencia, que cerró 2019 con un avance del 5,7 por ciento, hasta superar los 80,7 millones de toneladas, seguido por Barcelona, que repitió registros, con un movimiento de 65,9 millones de toneladas. Estas tres dársenas controlan el 67,4 por ciento del tráfico registrado por el conjunto de puertos mediterráneos y el 45,6 por ciento del movimiento total del sistema portuario español, que cerró 2019 con 552,15 millones de toneladas.

Por su parte, en la fachada atlántica destaca Bilbao, en el norte de España, otrora primer puerto español en tráfico de mercancías. En 2019, la dársena vasca movió casi 35,4 millones de toneladas, con un ligero descenso del 0,4 por ciento, situándose como el cuarto puerto del sistema portuario español por volumen de mercancías. A continuación está Huelva, al sur del país, con 33,6 millones de toneladas y un crecimiento del 2,6 por ciento.



Puerto de Huelva

Conectando Europa. Abierto al mundo



Retos de futuro | Marco estratégico



Un momento de la presentación del avance del nuevo Marco Estratégico del sistema portuario español / PUERTOS DEL ESTADO

UN NUEVO MARCO ESTRATÉGICO PARA PUERTOS DE ÚLTIMA GENERACIÓN

Avanza su redacción tras concluir la primera fase con la puesta en común de las encuestas sectoriales a los empresarios y sindicatos

Los puertos españoles se enfrentan a días de incertidumbre fruto de la globalización y las tensiones comerciales, una complicada etapa en la que deberán contar con las herramientas más adecuadas para la explotación y gestión de sus instalaciones.

Para ello, los puertos deberán lograr un consenso en un Marco Estratégico que permita arropar diversas formas de entender la cultura de un negocio que hoy tiene en la digitalización y la automatización dos de sus retos más complicados. Así las cosas, Puertos del Estado ya trabaja en la elaboración de su nueva 'hoja de ruta' en colaboración con las Autoridades Portuarias. Este segundo Marco Estratégico, que responderá a los retos del sistema portuario de los próximos años, será el primero que se realiza con la participación de todos los agentes del sector.

De momento, ya ha concluido la primera fase con la puesta en común de las encuestas sectoriales a empresarios y sindicatos.

El organismo portuario, que preside Francisco Toledo, organizó un encuentro el pasado año para dar a conocer sus valoraciones acerca del desarrollo y funcionamiento de los puertos de interés general. En total, se recogió la opinión de 24 asociaciones y colectivos acerca del posicionamiento y funciones de los puertos, los modelos vigentes de gestión, promoción, financiación y prestación de servicios, el papel que desempeñan las propias Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, y una serie de medidas propuestas surgidas de un diagnóstico general.

Las empresas coinciden en que hay que aprovechar más y mejor las oportunidades que se derivan de la situación privilegiada del

sistema portuario en las redes de transporte y logística, y sus fortalezas en cuanto a capacidad infraestructural y potencia económica. No obstante, apuntan que queda un importante camino por recorrer, fundamentalmente en lo que se refiere a la accesibilidad terrestre, la regulación de los servicios portuarios y el régimen de aplicación de tasas, donde se viene reclamando mayor flexibilización para ser más competitivos en precios.

Junto ello, el sector es consciente de los esfuerzos que se han de realizar no solo en mejorar la eficiencia de las operaciones, sino en la consolidación de medidas dirigidas a reforzar la sostenibilidad, la seguridad y protección, la digitalización de procesos y la innovación, a fin de asegurar la contribución del sector al conjunto de la economía y la sociedad.

NUESTROS PUERTOS SON PUERTAS

Porque vivir en una isla no significa vivir aislado



Ports de Balears



PALMA • ALCÚDIA • MAÓ

EIVISSA • LA SAVINA

Autoritat Portuària de Balears

www.portsdebalears.com

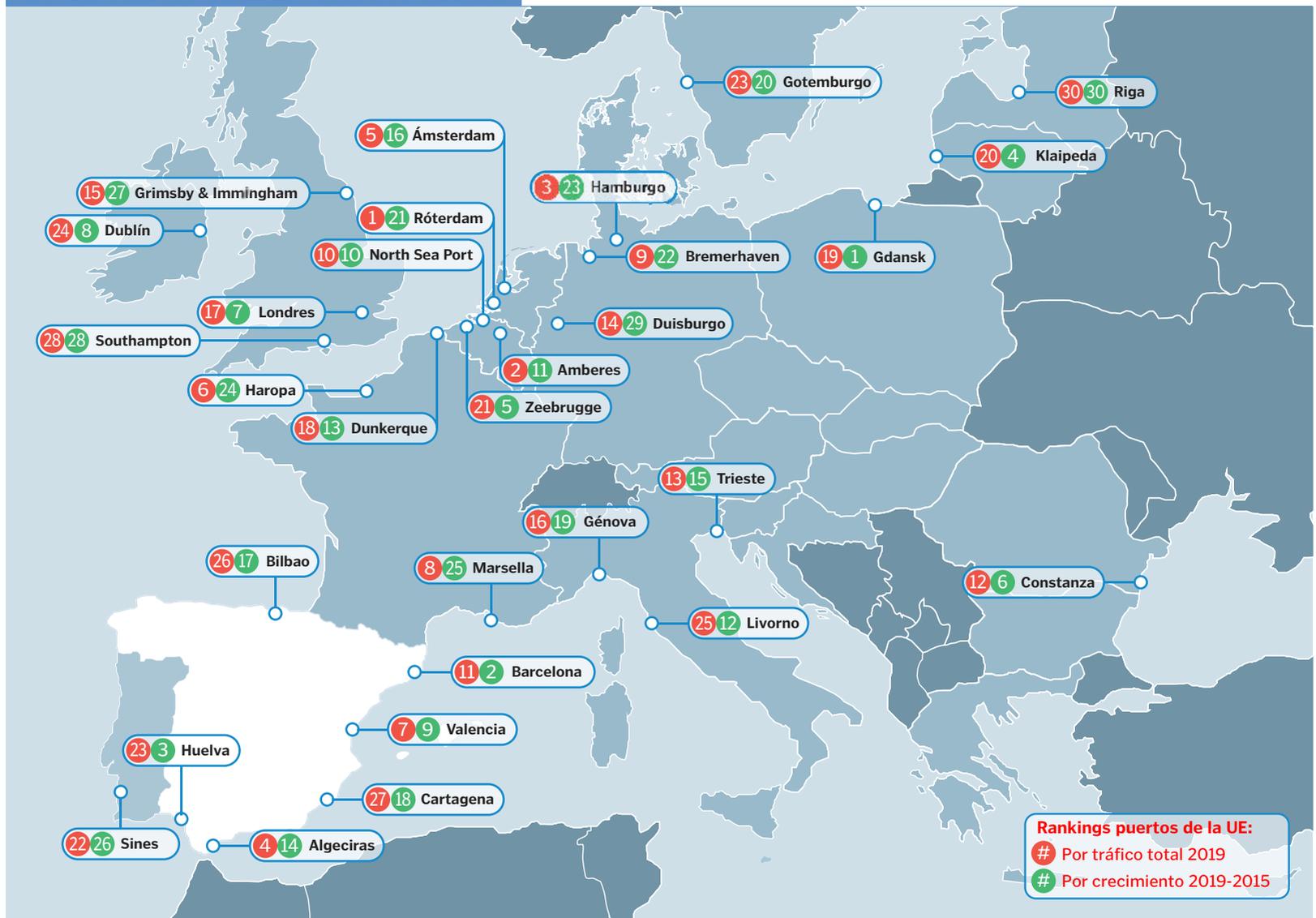
PUERTOS SON PUERTAS



En Illes Balears sabemos que nuestros puertos son las puertas de entrada y salida para dinamizar nuestra economía y nuestra sociedad. Prácticamente todo lo que necesitamos llega a nosotros a través de nuestros puertos y también son puertas de salida al sol, al mar, a la diversión, al ocio... al mundo. Nuestros puertos son puertas.

Tráfico de los puertos de la Unión Europea en 2019 | Evolución general

TOP PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA POR TRÁFICO TOTAL EN 2019



El número corresponde a la posición en el ranking. Fuente: Autoridades portuarias. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

REPITIENDO REGISTROS

El tráfico marítimo, castigado por la desaceleración económica y las guerras comerciales, crece un 0,2% en el conjunto de los 30 primeros puertos de la UE

La desaceleración global de la economía y las guerras comerciales siguen haciendo mella en el transporte marítimo internacional, que ya perdió impulso en 2018, cuando sumó un crecimiento del 2,7 por ciento, muy por debajo del 4,1 por ciento del año anterior, según datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad).

La evolución de los volúmenes manejados a lo largo del pasado ejercicio por

los 30 primeros puertos de la Unión Europea en movimiento de mercancías, que controlan más de la quinta parte del tráfico mundial, refleja esta difícil coyuntura. En 2019, movieron en total más de 2.200 millones de toneladas, lo que supone un ligero avance del 0,2 por ciento. Un ejercicio plano, en línea con el balance de actividad del sistema portuario español.

Así se desprende del informe elaborado por TRANSPORTE XXI a partir de la

estadística proporcionada por las principales dársenas europeas, a falta de que se hagan públicos, como en años anteriores, los datos de tráfico de varios puertos británicos, encuadrados en este 'selecto club' del Top 30. Para los cálculos interanuales, se han tenido en cuenta solo aquellos enclaves con las cifras conocidas de los años comparados.

Las previsiones de cara a 2020 no son optimistas. El gigante Maersk, un buen

ALERTA POR EL CORONAVIRUS

Previsiones a la baja. El comercio mundial se mantendrá débil en el arranque de 2020 debido a las interrupciones provocadas por el coronavirus en China, que reducen el tráfico, según la Organización Mundial del Comercio.

Barómetro. El último Barómetro sobre el comercio de mercancías del organismo con sede en Ginebra se sitúa en 95,5, en comparación con un nivel de 96,6 en noviembre del pasado año, por debajo del 100, que es el valor de referencia del índice.

termómetro para pulsar la salud de esta industria, augura un "débil arranque de año" y alerta sobre el impacto del coronavirus, que "reduce visibilidad" de lo que se puede esperar. Además, no hay que perder de vista los efectos del 'Brexit' y la entrada en vigor de la nueva norma IMO 2020 para reducir el contenido de azufre en el combustible utilizado por los buques.

Al frente de la clasificación se mantiene Róterdam, que mueve más de doble de mercancías que su más inmediato perseguidor. En 2019, la dársena holandesa superó los 469,4 millones de toneladas, con un ligero avance del 0,1 por ciento. A continuación se encuentra el puerto de Amberes, que afianzó su segunda posición con un nuevo récord de tráfico por séptimo año consecutivo. En 2019, manipuló 238 millones de toneladas, con un crecimiento del 1,3 por ciento.

PUERTOS DE ESPAÑA

TOP 30 PUERTOS UNIÓN EUROPEA POR TRÁFICO TOTAL EN 2019

Rk	PUERTO	País	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
1	Róterdam	Países Bajos	469,40	468,98	+0%	467,00	46,12	466,40
2	Amberes	Bélgica	238,18	235,33	+1%	223,61	214,00	208,40
3	Hamburgo	Alemania	136,60	135,10	+1%	136,50	138,20	137,80
4	Algeciras	España	109,37	107,36	+2%	101,56	103,18	98,22
5	Ámsterdam	Países Bajos	105,00	101,80	+3%	100,80	96,50	97,00
6	Haropa (2)	Francia	90,00	94,74	-5%	92,88	87,06	91,44
7	Valencia	España	81,08	76,62	+6%	73,56	71,47	70,08
8	Marsella	Francia	79,00	81,00	-2%	80,60	81,00	81,70
9	Bremerhaven (1)	Alemania	73,16	74,05	-1%	74,18	73,80	73,40
10	North Sea Port (3)	Bélgica	71,40	70,30	+2%	66,60	62,30	s/d
11	Barcelona	España	67,67	67,76	-0%	61,37	48,65	47,05
12	Constanza	Rumania	66,60	61,30	+9%	58,38	59,50	56,34
13	Trieste	Italia	62,00	62,70	-1%	61,96	59,24	57,13
14	Duisburg	Alemania	61,10	65,30	-6%	68,30	66,80	68,50
15	Gr. & Irmingham	Reino Unido	s/d	55,60	-	54,03	54,40	59,10
16	Génova	Italia	53,66	55,80	-4%	56,08	50,79	51,30
17	Londres	Reino Unido	s/d	53,20	-	49,87	50,40	45,43
18	Dunkerque	Francia	53,00	51,60	+3%	50,40	46,70	46,60
19	Gdansk	Polonia	52,15	49,00	+6%	40,60	37,29	35,91
20	Klaipeda	Lituania	46,26	46,58	-1%	43,17	40,14	38,51
21	Zeebrugge	Bélgica	45,80	40,10	+14%	37,12	38,00	38,30
22	Sines	Portugal	41,80	49,70	-16%	49,91	51,00	43,90
23	Gotemburgo	Suecia	38,90	40,50	-4%	40,80	40,90	38,20
24	Dublín	Irlanda	38,14	38,00	+0%	36,43	34,93	32,84
25	Livorno (1)	Italia	37,30	36,50	+2%	33,64	32,82	32,72
26	Bilbao	España	35,56	35,70	-0%	34,31	32,07	32,88
27	Cartagena	España	34,55	33,94	+2%	34,69	31,88	32,67
28	Southampton	Reino Unido	s/d	34,50	-	34,47	36,05	37,66
29	Huelva	España	33,85	32,97	+3%	32,33	30,56	27,38
30	Riga	Letonia	32,76	36,43	-10%	33,67	33,67	37,07
Total Top 30 *			2.254,30	2.392,45	+0,2%	2.328,82	1.849,42	2.183,93

PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA QUE MÁS CRECEN EN TRÁFICO TOTAL

► PERIODO 2019-2018

Rk	PUERTO	2019	%19/18
1	Zeebrugge	45,80	+14%
2	Constanza	66,60	+9%
3	Gdansk	52,15	+6%
4	Valencia	81,08	+6%
5	Ámsterdam	105,00	+3%
6	Dunkerque	53,00	+3%
7	Huelva	33,85	+3%
8	Livorno (1)	37,30	+2%
9	Algeciras	109,37	+2%
10	Cartagena	34,55	+2%
Total *			+0,2%

► PERIODO 2019-2015

Rk	PUERTO	2019	%19/15
1	Gdansk	52,15	+45%
2	Barcelona	67,67	+44%
3	Huelva	33,85	+24%
4	Klaipeda	46,26	+20%
5	Zeebrugge	45,80	+20%
6	Constanza	66,60	+18%
7	Dublín	38,14	+16%
8	Valencia	81,08	+16%
9	Amberes	238,18	+14%
10	Livorno (1)	37,30	+14%
Total *			+7%

Millones de toneladas. Fuente: Autoridades portuarias. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(*) El total se ha calculado sólo con los puertos de los que se conocen los datos de todos los años listados.

(1) El tráfico de Livorno y Bremen/Bremerhaven es una estimación en base al tráfico del primer semestre.

(2) Puertos de Le Havre, Rouen y París. (3) Puertos de Gante y Zeeland.

ESPAÑA PISA FUERTE EN EL TOP 30

España sigue muy presente en el 'selecto club' de los 30 primeros puertos de la UE por tráfico de mercancías.

Hasta seis puertos se mantienen en esta lista, dos de ellos, Algeciras y Valencia, en el Top 10. Eso sí, la clasificación está liderada por los dos gigantes del norte de Europa, Róterdam y Amberes, que juntos superan ampliamente la carga total de los 46 puertos españoles de interés general.

Algeciras se consolida como cuarto puerto europeo tras volver a superar, por cuarto año consecutivo, la barrera de los 100 millones de toneladas, incluyendo avituallamiento, pesca y tráfico interior. En concreto, la dársena manipuló 109,4 millones de toneladas, con un crecimiento del 1,9 por ciento con respecto al año anterior. En la clasificación también brilla con luz

propia el puerto de Valencia, en séptima posición. Fue el que más creció de los diez primeros, un 5,8 por ciento, hasta los 81,1 millones de toneladas.

El siguiente puerto español de la lista es Barcelona, que sigue a las puertas de entrar entre los diez primeros de la UE. Tras el fuerte avance a doble dígito en 2018 (+11 por ciento), el segundo que más creció por detrás de Gdansk (Polonia), la dársena catalana repitió registros en 2019, con 67,6 millones de toneladas (-0,1 por ciento).

La presencia española en el Top 30 se completa con los puertos de Bilbao, que cerró 2019 con 35,6 millones de toneladas (-0,4 por ciento), Cartagena, con 34,5 millones de toneladas (+1,8 por ciento), y Huelva, que movió el pasado año 33,8 millones de toneladas, con un avance del 2,7 por ciento.

VAHLE

TECNOLOGÍA PORTUARIA PARA UN FUTURO VERDE

SISTEMAS DE TRANSMISIÓN
DE POTENCIA, DATOS Y POSICIONADO
PARA PUERTOS SOSTENIBLES



VAHLE ESPAÑA, S.A.U.

Ronda Industria 18 | 08210 Barberá del Vallés | España
www.vahle.es

Tráfico de los puertos de la Unión Europea en 2019 | Contenedores

LOS PUERTOS DEL SUR APRIETAN

El Pireo, que no ha parado de crecer desde la llegada de Cosco, asalta la cuarta plaza del ranking y el liderazgo del Mediterráneo, superando a Valencia y Algeciras

El negocio del contenedor en las dársenas europeas mantuvo el tipo en 2019 con un crecimiento de casi dos puntos, según el análisis realizado por TRANSPORTE XXI en base a los tráfico registrados por los 30 primeros puertos de la UE, que rozaron los 100 mi-

TOP PUERTOS U.E. POR TRÁFICO DE CONTENEDORES 2019

Rk	PUERTO	País	2019	2018	%18/17	2017	2016	2015
1	Róterdam	Países Bajos	14.811	14.513	+2%	13.734	12.385	12.235
2	Amberes	Bélgica	11.860	11.100	+7%	10.451	10.037	9.654
3	Hamburgo	Alemania	9.258	8.726	+6%	8.815	8.907	8.821
4	El Pireo	Grecia	5.650	4.886	+16%	4.120	3.737	3.360
5	Valencia	España	5.441	5.183	+5%	4.832	4.732	4.615
6	Algeciras	España	5.119	4.773	+7%	4.390	4.761	4.516
7	Bremerhaven	Alemania	4.857	5.448	-11%	5.509	5.535	5.479
8	Duisburg	Alemania	4.000	4.100	-2%	4.100	3.700	3.600
9	Felixstowe	Reino Unido	3.778	3.800	-1%	4.161	4.016	4.043
10	Barcelona	España	3.324	3.423	-3%	2.969	2.237	1.965
11	Le Havre	Francia	2.786	2.884	-3%	2.799	2.480	2.560
12	Marsaxlokk	Malta	2.720	3.310	-18%	3.150	3.080	3.064
13	Génova	Italia	2.615	2.609	+0%	2.622	2.298	2.243
14	Gioia Tauro	Italia	2.523	2.328	+8%	2.449	2.797	2.547
15	Gdansk	Polonia	2.073	1.949	+6%	1.581	1.299	1.091
16	Southampton	Reino Unido	s/d	1.970	-	2.008	2.040	1.956
17	Londres	Reino Unido	s/d	1.680	-	1.375	1.497	1.185
18	Zeebrugge	Bélgica	1.680	1.600	+5%	1.520	1.399	1.569
19	Marsella	Francia	1.485	1.380	+8%	1.362	1.252	1.220
20	Sines	Portugal	1.430	1.750	-18%	1.669	1.513	1.332
21	La Spezia	Italia	1.410	1.486	-5%	1.474	1.272	1.300
22	Las Palmas	España	1.006	1.141	-12%	1.183	946	901
23	Koper	Eslovenia	959	989	-3%	912	845	791
24	Liverpool	Reino Unido	s/d	818	-	762	729	682
25	Trieste	Italia	790	725	+9%	616	486	501
26	Livorno	Italia	784	748	+5%	734	800	781
27	Dublin	Irlanda	774	727	+6%	698	664	614
28	Gotemburgo	Suecia	772	750	+3%	644	798	820
29	Klaipeda	Lituania	703	750	-6%	472	443	392
30	Leixoes	Portugal	686	670	+2%	635	659	624
Total TOP 30 *			93.295	96.216	+1,7%	91.746	87.345	84.461

Datos en miles de TEUs. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: TRANSPORTE XXI.
(*) El total se ha calculado sólo con los puertos de los que se conocen los datos de todos los años listados. (1) Previsiones.

llones de TEUs. En concreto, el incremento fue del 1,7 por ciento, frente al 5 por ciento del año anterior, dando una sensación de agotamiento en la progresión de volúmenes. Para dicho cálculo solo se han tenido en cuenta los puertos de los que se conocen los datos de los años comparados (ver cuadro adjunto). La estadística muestra la ralentización del transporte marítimo, castigado en los últimos ejercicios por la desaceleración global de la economía y las guerras comerciales. Es más, el fuerte estirón en algunos enclaves responde a un reposicionamiento de los contenedores, fruto de los cambios de estrategia llevados a cabo por los principales armadores mundiales. Es decir, parece que no hay nuevas cajas en el mercado. En este sentido, el informe llevado a cabo por este periódico destaca el auge de los puertos mediterráneos, que siguen aumentando su oferta, apretando con nuevas infraestructuras y atractivos costes de escala

SAM
SERVICIOS ALGECIRAS MARÍTIMOS ALGECIRAS

PERSONAS TRAS LA LOGÍSTICA
Plataforma Logística Multimodal especializada en frío

Almacenamiento en seco | Almacenamiento en frío | Depósito de contenedores | Servicios de valor añadido

www.samalgeciras.com **Alonso** Group

PUERTOS DE ESPAÑA

a los gigantes del norte de Europa, léase Róterdam, Amberes y Hamburgo, que también crecieron el pasado año, aunque a menor ritmo que los tres primeros puertos del sur. De hecho, una de las principales novedades del ranking es la meteórica progresión del puerto de El Pireo, que ha asaltado la cuarta plaza, liderando el negocio en el mediterráneo, una posición que se han disputado en los últimos años los puertos españoles de Valencia y Algeciras. La dársena griega, que disparó sus tráfico el pasado año un 15,6 por ciento, hasta superar los 5,65 millones de TEUs, no ha parado de crecer desde el desembarco del gigante chino Cosco. En la última década, El Pireo ha multiplicado casi por siete sus volúmenes. El gran perjudicado es el puerto alemán de Bremen/Bremerhaven, que perdió su 'eterna' cuarta plaza, cayendo a la séptima posición, tras ser superado también por Valencia y Algeciras. Todo un hito, ya que desde finales de los años 60, los cuatro primeros puertos europeos por tráfico de contenedores han estado situados en el llamado eje Hamburgo-Le Havre. El puerto alemán movió cerca de 4,9 millones de TEUs el pasado año, lo que

PUERTOS QUE MÁS CRECEN EN TRÁFICO DE CONTENEDORES

▶ PERIODO 2019-2018

Rk	PUERTO	%19/18
1	El Pireo	+16%
2	Trieste	+9%
3	Gioia Tauro	+8%
4	Marsella	+8%
5	Algeciras	+7%
6	Amberes	+7%
7	Dublín	+6%
8	Gdansk	+6%
9	Hamburgo	+6%
10	Zeebrugge	+5%
Total top 30 *		+1,7%

▶ PERIODO 2019-2015

Rk	PUERTO	%19/15
1	Gdansk	+90%
2	Klaipeda	+79%
3	Barcelona	+69%
4	El Pireo	+68%
5	Trieste	+58%
6	Dublín	+26%
7	Amberes	+23%
8	Marsella	+22%
9	Koper	+21%
10	Róterdam	+21%
Total top 30 *		+15,7%

Datos en miles de TEUs. Fuente: AA.PP. Elaboración: TRANSPORTE XXI.
(*) El total se ha calculado sólo con los puertos de los que se conocen los datos de todos los años listados. (1) Previsiones.

supone un descenso del 10,9 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

SIN CAMBIOS EN LO MÁS ALTO

Por lo demás, la parte alta de la clasificación se mantiene sin cambios. Al frente del ranking sigue Róterdam, que cerró 2019 con un tráfico de 14,8 millones de TEUs, un 2,1 por ciento más que un año antes. Pese al buen arranque de año, en el último semestre de 2019 el crecimiento en el transbordo de contenedores fue prácticamente nulo. Además, según destacan desde la entidad portuaria holandesa, los envíos desde

(continúa en la página 12)

ESPAÑA MANTIENE TRES PUERTOS ENTRE LOS DIEZ PRIMEROS DE CONTENEDORES

España confirma su fortaleza en el negocio del contenedor al lograr mantener a tres puertos, Valencia, Algeciras y Barcelona, en el 'selecto club' de los diez primeros de la Unión Europea por tráfico de TEUs.

El primer puerto español de la lista es Valencia, en quinta posición del ranking, que volvió a superar en 2019, por segundo año consecutivo, los 5 millones de TEUs. En concreto, los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria que preside Aurelio Martínez (Valencia, Sagunto y Gandía) canalizaron 5,4 millones de TEUs, un 5 por ciento más que en 2018. Un crecimiento que podría haber sido aún mayor, de no ser por el desvío de contenedores en la última parte del ejercicio al puerto italiano de Gioia Tauro tras comprar MSC la terminal Medcenter.

A continuación se sitúa Algeciras, en sexto lugar. La dársena andaluza que preside Gerardo Landaluze, otrora líder del Mediterráneo, también superó los 5 millones de TEUs. Las dos terminales de contenedores, que gestionan APM Terminals Algeciras y TTIA, manipularon 5,1 millones de TEUs, lo que supone un avance del 7,3 por ciento, convirtiéndose en uno de los puertos europeos que más creció el pasado año, por detrás de El Pireo (Grecia), Trieste y Gioia Tauro (Italia) y Marsella (Francia). Cierra la lista el puerto de Barcelona, que pese a la caída del tráfico registrada el pasado año (-2,9 por ciento), ha logrado mantenerse en el Top 10 gracias a la progresión de los últimos años. De hecho, la dársena catalana que preside Mercè Conesa es la tercera que más ha crecido desde el año 2015. En concreto, un 69 por ciento. Un incremento que solo superan los puertos de Gdansk (Polonia) y Klaipeda (Lituania) en el mismo período. El puerto de Barcelona cerró el pasado ejercicio con un movimiento de 3,3 millones de TEUs.

Las tres primeras dársenas españolas suman, en conjunto, cerca de 14 millones de TEUs -menos de lo que mueve el puerto de Róterdam-, lo que supone casi el 80 por ciento del tráfico de contenedores en España y el 20 por ciento del total de los diez primeros puertos de la UE.

RÓTERDAM, AMBERES Y HAMBURGO LIDERAN EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR EN LA UNIÓN EUROPEA



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.

BBE
Bahía de Bizkaia Electricidad

www.bbe.es



(viene de la página 11)

Asia se cancelaron en noviembre y diciembre como consecuencia de la disminución de la producción y la desaceleración del comercio mundial.

A continuación se encuentra Amberes, que continúa su progresión. El puerto belga rozó la barrera de los 12 millones de TEUs (11,86 millones de TEUs) lo que supone un avance del 6,8 por ciento.

Completa el podio el puerto de Hamburgo, que rompió la tendencia negativa que arrastra desde 2015, al crecer un 6,1 por ciento en 2019, con casi 9,3 millones de TEUs. Con todo, el volumen sigue un 6,4 por ciento por debajo de su récord de 2007.

Así las cosas, el dominio de los puertos del norte de Europa, pese al gran protagonismo que siguen cogiendo los puertos del sur, es claro. Los tres primeros puertos suman 34,3 millones de TEUs, lo que supone más del 35 por ciento del conjunto del Top 30.

En la clasificación también destaca el crecimiento del puerto italiano de Gioia Tauro, que tras comprar MSC la terminal Medcenter logró captar volúmenes de la alianza '2M' procedentes de Valencia. La dársena cerró 2019 con un movimiento de 2,5 millones de TEUs, un 8,4 por ciento más que un año antes.

A continuación se encuentra la dársena polaca de Gdansk, que logró colarse en el Top 15 de puertos europeos, tras avanzar un 6,4 por ciento, hasta superar la barrera de los dos millones de TEUs.

EVOLUCIÓN DEL RANKING DE PUERTOS DE CONTENEDORES EN LA U.E.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Róterdam									
2	Amberes	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Amberes	Amberes	Amberes	Amberes
3	Hamburgo	Amberes	Amberes	Amberes	Amberes	Amberes	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo
4	Bremerhaven	El Pireo								
5	Valencia	Valencia	Valencia	Algeciras	Algeciras	Valencia	Algeciras	Valencia	Valencia	Valencia
6	Felixstowe	Algeciras	Algeciras	Valencia	Valencia	Algeciras	Valencia	Algeciras	El Pireo	Algeciras
7	Gioia Tauro	Felixstowe	Algeciras	Bremerhaven						
8	Algeciras	Duisburg	El Pireo	El Pireo	El Pireo	Duisburg	El Pireo	El Pireo	Duisburg	Duisburg
9	Zeebrugge	Marsaxlokk	Gioia Tauro	Gioia Tauro	Duisburg	El Pireo	Duisburg	Duisburg	Felixstowe	Felixstowe
10	Le Havre	Gioia Tauro	Duisburg	Duisburg	Gioia Tauro	Marsaxlokk	Marsaxlokk	Marsaxlokk	Barcelona	Barcelona

Elaboración: TRANSPORTE XXI.

DOMINIO DE LOS GIGANTES DEL NORTE DE EUROPA Y FUERTE CRECIMIENTO DEL SUR

La evolución del Top 10 de puertos de la Unión Europea por tráfico de contenedores a lo largo de la última década refleja, por un lado, el dominio aplastante de los gigantes del norte de Europa y, por otro, la meteórica progresión de los puertos del sur (ver gráfico adjunto).

Hasta el pasado año, las cuatro primeras dársenas de contenedores estaban encuadradas en el llamado eje Hamburgo-Le Havre. Una clasificación que se ha visto alterada el pasado año, con la consolidación del empuje de los puertos mediterráneos. El puerto griego de El Pireo, que irrumpió en el Top 10 en el año

2012, ha duplicado sus tráfico desde entonces. Un crecimiento que sitúa a la dársena griega en la cuarta posición del ranking, ocupada históricamente por el puerto alemán de Bremen/Bremerhaven. También adelanta a los puertos españoles de Valencia y Algeciras, que en los últimos años se han disputado el liderazgo del negocio del contenedor en el Mediterráneo.

En este 'selecto club' también aparece, en 2018, el puerto de Barcelona, tras varios años creciendo a doble dígito. El pasado año logró mantenerse entre los diez primeros, pese a la caída del 2,9 por ciento regis-

trada en el tráfico de contenedores, con un movimiento de 3,3 millones de TEUs.

Gran parte del crecimiento en los puertos mediterráneos está relacionado con el negocio del transbordo. Es el caso de los puertos de El Pireo y Algeciras, donde el tránsito tiene un peso muy significativo, mientras que Valencia y Barcelona, combinan importantes volúmenes de transbordo junto a tráfico de importación y exportación. No habrá que perder de vista, por lo tanto, la entrada en juego de la nueva terminal automatizada de Tánger-Med 2 (Marruecos), que provocará un reposicionamiento de los contenedores en el mediterráneo, que no solo afectará a los puertos de la zona del Estrecho, como Algeciras, Sines y Valencia, sino a hubs en la parte más central, como Gioia Tauro y Cagliari, en Italia, o Marsaxlokk, en Malta, que ya en 2018 se cayó del Top 10.

ELITECROSS[®]
SOLUTIONS
By DEBUSMAN

DEBUSMAN
Grupo Peisa

Soluciones Globales
Electromecánicas y Equipamiento Portuario

debusman@debusman.es | www.debusman.es

Bilbao
PORT **B**

Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao

Puerto de Bilbao, el N°1 en comercio exterior.

***Con la terminal de contenedores
de mayor calado de la Península Ibérica***



comercial@bilbaoport.eus | +34 944 871 200

www.bilbaoport.eus

Tráfico de los puertos españoles | Principales hitos

UNA HISTORIA DE ÉXITO, QUE SE

Los puertos españoles han duplicado sus tráfico en los últimos 30 años, fruto de la apuesta del sector privado. Estos son, por orden cronológico, los acontecimientos más importantes que han tenido lugar desde 1968 en los puertos españoles, una historia de éxito que se continúa escribiendo.

▶ 1968

Se aprueba la Ley sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, que establece una primera regulación sobre puertos autónomos. Además, se crea la Organización de Trabajos Portuarios, tras la entrada de España en la Organización Internacional del Trabajo.

▶ 1972

La empresa Marítima Valenciana, constituida en 1969, se hace con la gestión de una terminal en Valencia. Marítima Layetana arranca con la primera concesión que se otorgaba en Barcelona para la construcción y gestión de una terminal de contenedores.

▶ 1973

La naviera estadounidense Sealand anuncia el primer servicio semanal de contenedores entre España y Estados Unidos, con salidas directas desde Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

▶ 1974

En marzo se publica la Ordenanza del Trabajo de Estibadores Portuarios. España cuenta con una plantilla formada por 15.000 trabajadores en los muelles.

▶ 1975

Sealand abre su terminal de contenedores en el puerto de Algeciras junto a la española Naviera del Odiel.

▶ 1978

Se aprueba la Constitución Española, que determina la competencia exclusiva del Estado sobre los puertos de interés general y las señales marítimas. Bilbao, Huelva, Valencia y Barcelona se configuran como puertos autónomos.

▶ 1982

La naviera MSC constituye Mediterranean Shipping Company España, que establece su sede central en Valencia y abre agencia en Barcelona, junto a socios locales. Marítima Valenciana se hace con la gestión de una terminal pública de contenedores en Valencia.

▶ 1986

España entra en la UE. Maersk España, constituida en 1984, inaugura una terminal dedicada en el puerto de Algeciras. Se crean las sociedades estatales de estiba y desestiba para gestionar la bolsa de trabajadores portuarios.

▶ 1988

La Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques, que agrupa a las empresas consignatarias y estibadoras, firma con el sindicato Coordinadora el primer Acuerdo Marco para la Regulación de las Relaciones Laborales en la estiba.

▶ 1990

Autoterminal inicia su actividad en el puerto de Barcelona. Grupo Mestre constituye Terminal Catalunya (Tercat), y United Arab Shipping Company (UASC), elige el puerto de Valencia como su *hub* de transbordo en el Mediterráneo. El puerto de Valencia inicia las obras del proyecto de ampliación sur.

▶ 1991

El puerto de Bilbao inicia las obras de ampliación de sus instalaciones. Se crea la sociedad Ebhisa (European Bulk Handling Installation), que gestiona la terminal de graneles sólidos del puerto de Gijón. TCB se hace con una concesión en Barcelona para una terminal de contenedores.

▶ 1992

El Gobierno aprueba una nueva Ley de Puertos, que establece y regula el modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal.

▶ 1993

Los sindicatos Coordinadora y UGT y la patronal Anesco firman el segundo Acuerdo Marco para la Regulación de las Relaciones Laborales en el sector portuario. Se crean las empresas Flota Suardiaz, Tarragona Port Services, TMB, OPDR Canarias y las agencias Ibesmar-Sagemar, de Grupo Bolloré.

▶ 1994

La UE crea el Fondo de Cohesión, destinado a aquellos países cuyo PIB medio per cápita es inferior al 90 por ciento de la media comunitaria, con la finalidad de financiar infraestructuras relacionadas con el medio ambiente y los transportes.

▶ 1995

Se pone en marcha la nueva terminal de Maersk en Algeciras, que gestiona APM Terminals. Marítima Valenciana se adjudica la nueva terminal pública de contenedores de la ampliación sur del puerto de Valencia.

▶ 1997

El Gobierno aprueba una nueva Ley de Puertos, que regula la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura de los puertos de interés general. La constructora Dragados compra Temarsa en Sagunto a través de su filial Urbaser.

▶ 1998

Maersk se expande en el puerto de Algeciras. Las empresas Terport, Combiterminal y Terpoval se fusionan y crean TCV Stevedoring Company. Se crea Eurolíneas Marítimas (Baleària).

SIGUE ESCRIBIENDO

Además, se constituye Grimaldi Logística España y la naviera italiana inicia operaciones con una terminal propia en el puerto de Valencia.

▶ 1999

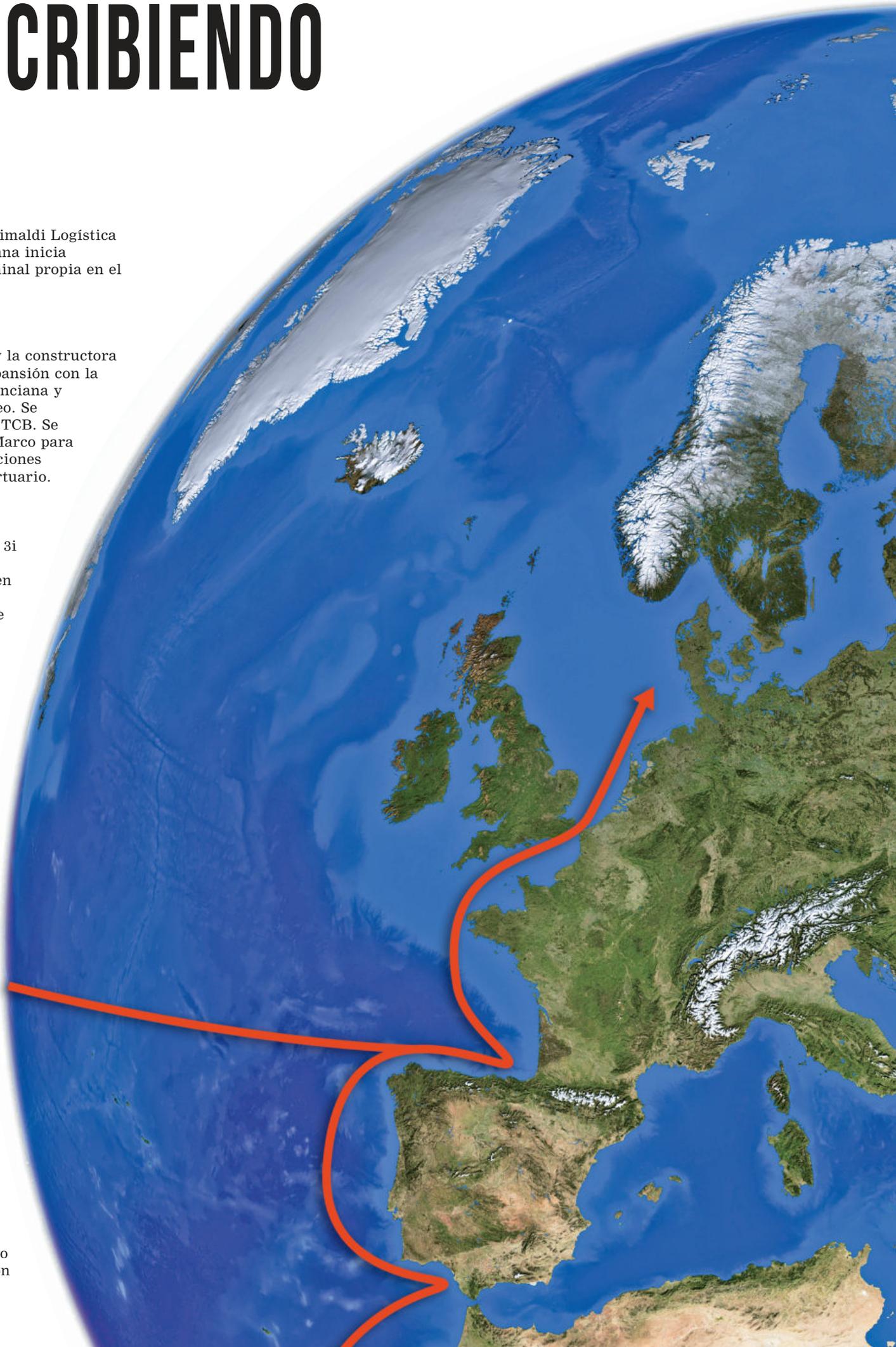
Maersk compra Sealand y la constructora Dragados continúa su expansión con la compra de Marítima Valenciana y Marítima del Mediterráneo. Se constituye Grup Maritim TCB. Se firma el tercer Acuerdo Marco para la Regulación de las Relaciones Laborales en el sector portuario.

▶ 2000

El fondo de capital riesgo 3i entra en Grup TCB. Dragados y MSC adquieren el 75 por ciento de las acciones de la terminal de contenedores de Opcsa y se constituye Abra Terminales Marítimas, nueva terminal de contenedores del puerto de Bilbao, impulsada por Dragados. Se ponen en marcha los puertos secos Santander-Ebro y Terminal Marítima Zaragoza, impulsados por los enclaves de Santander y Barcelona, respectivamente.

▶ 2001

La constructora Acciona se hace con la mayoría de la estibadora La Luz a través de su filial Terminal de Contenedores Mid Atlantic del puerto de Las Palmas. El puerto de Alicante da luz verde al proyecto de ampliación de sus instalaciones y a la iniciativa de la sociedad formada por la constructora OHL y Grupo Boluda, bajo una inversión mixta de alrededor de 100 millones. Se constituye formalmente Grupo Dragados-SPL.



Tráfico de los puertos españoles | Principales hitos

► 2002

Acciona se hace con Compañía Trasmediterránea y una serie de activos en terminales portuarias y empresas del sector ligadas a la naviera. Arrancan los proyectos de expansión de los puertos de Algeciras, Barcelona y Tarragona, con una inversión de 3.500 millones. Grup TCB extiende su negocio a Valencia y adquiere la mayoría accionarial en la terminal TCV.

► 2003

Unión Fenosa, Iberdrola y Endesa anuncian una inversión de 320 millones para la construcción de una planta regasificadora en el puerto de Sagunto. El puerto de Algeciras aprueba los proyectos para la ampliación de Isla Verde Exterior, con una inversión de 124 millones de euros. Mazda traslada de Amberes al puerto de Barcelona su *hub* para el sur de Europa e inicia operaciones en Autoterminal. El Gobierno aprueba una nueva Ley de Puertos.

► 2004

MSC se adjudica una terminal dedicada en Valencia y anuncia una inversión de 120 millones.

► 2005

Kia centraliza su distribución en el puerto de Sagunto. Dragados-SPL se adjudica la gestión de la nueva terminal dedicada de MSC en Valencia. Hutchison llega a un acuerdo con Grupo Mestre para la adquisición del 70 por ciento de Terminal Catalunya (Tercat).

► 2006

Tercat-Hutchison anuncia una inversión de 660 millones tras ganar el concurso de la nueva terminal de contenedores del puerto de Barcelona. Portobar Capital Limited, sociedad del banco germano Deutsche Bank, adquiere el paquete accionarial de 3i en Grup TCB. Banco Santander adquiere el 49 por ciento de la terminal de graneles Temagra en Valencia y Boluda compra La Luz a Acciona.

► 2007

El grupo Algeposa compra el 65 por ciento de Logística Puerto Sagunto y el fondo de inversión australiano Babcock & Brown adquiere la estibadora Tarragona Port Services en Tarragona, principal terminal de graneles sólidos del enclave. Toyota anuncia la instalación de su centro logístico en Sagunto y Dragados-SPL pone en marcha la terminal de graneles sólidos de

Santander tras una inversión de 50 millones, y compra la terminal de TMB en Bilbao a través de su filial ATM. El puerto de Algeciras saca a concurso una terminal de contenedores en Isla Verde Exterior.

► 2008

Bergé inicia operaciones en su nueva terminal pública de automóviles del puerto de Sagunto. El puerto de Algeciras adjudica a TTI Algeciras, de la surcoreana Hanjin Shipping, la construcción y explotación de una nueva terminal de contenedores. Valencia inicia la ampliación norte. Dubai Ports, en alianza con la israelí Zim, adquiere Contarsa, la estibadora que explota una terminal de contenedores en el puerto de Tarragona. ACS pone a la venta los activos nacionales de Dragados-SPL y Boluda vende el 50 por ciento de Terminales Marítimas del Sudeste a OHL.

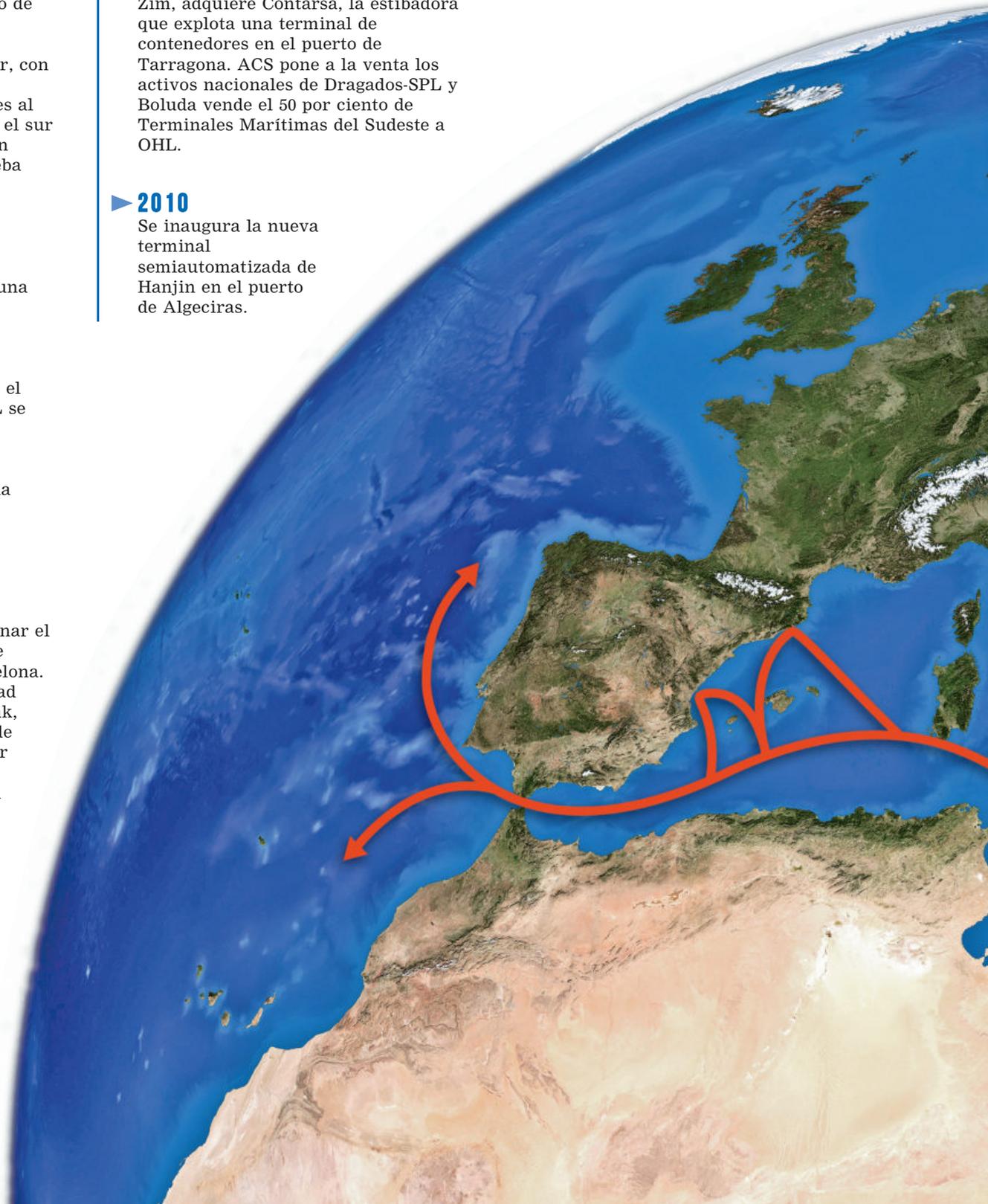
► 2010

Se inaugura la nueva terminal semiautomatizada de Hanjin en el puerto de Algeciras.

Nueva modificación de la Ley de Puertos. JP Morgan compra Dragados-SPL por 720 millones. Arranca la autopista del mar entre los puertos de Gijón y Nantes (Francia).

► 2011

Hutchison aumenta su capital en Tercat. Bergé compra la terminal Port Nou a sus socios Mestre y TCB, así como la estibadora Porlesa en Sagunto. Noatum (antigua Dragados-SPL), y Algeposa sellan un acuerdo en Bilbao con canje de acciones entre sus filiales Marmesda y SLP, respectivamente, para carga general y sólidos.



PUERTOS DE ESPAÑA

► 2012

OHL y Davila se hacen con una terminal de contenedores en Tenerife y la italiana Grimaldi se adjudica una terminal de carga rodada en el puerto de Barcelona. La terminal semiautomatizada de Hutchison en Barcelona inicia operaciones tras una inversión de 300 millones. La petrolera rusa Lukoil y Meroil inauguran una nueva terminal de líquidos en Barcelona.

► 2013

APM Terminals acomete mejoras en Algeciras para dar servicio a los buques de 18.000 TEUs y el grupo israelí ICL, propietario de Iberpotash, anuncia una inversión de 100 millones en una nueva terminal en el puerto de Barcelona. Además, Vopak inaugura nuevas instalaciones en la ampliación de Isla Verde Exterior en Algeciras.

► 2014

Maersk Line empieza a escalar con los buques de 18.270 TEUs en Algeciras. Hutchison anuncia la ampliación de su terminal del puerto de Barcelona con una inversión de 150 millones y TTI Algeciras plantea una inversión de 41 millones para ampliar un tercio su *hub* de Algeciras. La estiba vive un nuevo proceso de concentración

empresarial en el puerto de Bilbao: las empresas SLP y Agemasa inician los trámites para su fusión. El Tribunal de Luxemburgo declara ilegal el modelo laboral de la estiba en España.

► 2015

El puerto de Algeciras recibe la primera escala en Europa del “MSC Óscar”, de 19.224 TEUs, el mayor megabuque hasta esa fecha. Puertos del Estado elabora un borrador de reforma de la estiba para cumplir la sentencia del Tribunal de Luxemburgo. Bahía de Bizkaia Gas inaugura en el puerto de Bilbao su tercer tanque de almacenamiento de GNL. Arranca la autopista del mar entre los puertos de Vigo y Nantes (Francia), de la mano del Grupo Suardiaz. Grupo Alonso abre una nueva terminal polivalente en Sagunto. El grupo turco Yilport compra la portuguesa Tertir y desembarca en la Península Ibérica, sumando diez terminales, dos de ellas en España: Ferrol y Huelva. APM Terminals del grupo Maersk, adquiere Grup TCB, con una cartera de 11 terminales de contenedores en Europa y América Latina. El grupo portuario Alvargonzález desembarca en Valencia con la adquisición de la terminal Temagra.

► 2016

La naviera FRS refuerza la conectividad con Marruecos con una nueva línea desde el puerto de Motril.



Tráfico de los puertos españoles | Principales hitos

El grupo Noatum, a través de Marmedsa Noatum Maritime, entra en el puerto de Pasaia con la compra del 50 por ciento de UECC Ibérica, que gestiona la terminal de vehículos. El fondo de inversión de LuxemburgoKartesia Credit Opportunities adquiere el 51 por ciento de la terminal granelera Portsur del puerto de Castellón. Alvargonzález fortalece su expansión con la compra de una participación mayoritaria de Sitasa, estibadora ubicada en el puerto de Tarragona. La naviera Hyundai Merchant Marine (HMM) ultima la compra de TTIA, la instalación semiautomatizada de Algeciras. Pérez Torres Marítima refuerza su capacidad operativa en el puerto de Marín tras la llegada de Maersk. El grupo Algeposa se hace con todo el capital de la estibadora AGP tras adquirir el 50 por ciento a Ruiz de Velasco. El puerto de Algeciras supera los 100 millones de toneladas y se sitúa cuarto de la Unión Europea.

► 2017

La naviera Finnlines consolida su apuesta por el puerto de Bilbao con la incorporación de buques de mayor capacidad. El puerto de Ferrol entra en el negocio del contenedor con una línea al norte de Europa de

MacAndrews (ahora Containerships), que supone el estreno de la terminal de contenedores de FCT, del grupo Yilport. La naviera Grimaldi anuncia que fortalecerá el puerto de Valencia como el gran *hub* del mediterráneo para el tráfico de carga rodada con la instalación de su primer silo vertical para automóviles nuevos en España. Suardiaz amplía a Marruecos y Bélgica la autopista del mar de Vigo. Cosco desembarca en España tras hacerse con el control del holding Noatum Ports, que incluía las terminales de contenedores de los puertos de Bilbao y Valencia, el puerto seco de Coslada (Madrid) y la terminal ferroviaria de la Plataforma Logística de Zaragoza. Puertos del Estado, que coordina los puertos españoles de interés general, cumple 25 años con el reto de la transformación digital.

► 2018

Hutchison recrece la altura de sus grúas en el puerto de Barcelona para atender los buques de más de 18.000 TEUs. APM Terminals y TTIA garantizan un tráfico mínimo anual en el puerto de Algeciras de 2,8 millones de TEUs. El puerto de Valencia, que superó en 2018 los 5 millones de TEUs, inicia los estudios para rediseñar la futura terminal de contenedores de la

ampliación norte. El puerto de Algeciras, primera escala del buque "CMA CGM Antoine de Saint Exupery", de 20.776 TEUs, que marca un nuevo récord en España. Algeposa y Noatum continúa su expansión con la firma de una nueva alianza estratégica, extendiendo su relación en Bilbao y Tarragona a Huelva, Castellón, Sagunto, Avilés y Gijón. Las navieras Baleària y Fred. Olsen Express acuerdan operar rutas conjuntas entre la Península y Canarias.

► 2019

ExxonMobil arranca sus operaciones en el puerto de Valencia, que utilizará como *hub* mediterráneo. APM Terminals Barcelona gana capacidad operativa en sus instalaciones del puerto catalán con la compra de nueva maquinaria, al tiempo que define el proyecto de automatización de su terminal. CSP Iberian Bilbao Terminal culmina la ampliación de su infraestructura ferroviaria en la terminal de contenedores, que permitirá operar trenes de 550 metros. El puerto de Algeciras traza su estrategia en el Estrecho de Gibraltar para la próxima década con el reto de situar su capacidad en 8,5 millones de TEUs a partir del año 2030.

**HUTCHISON PORTS
BEST**

**THE BEST
WELCOME TO
SOUTHERN
EUROPE**

- Leader in southern Europe with the highest productivity ratios
- Strategic location within a logistics hub being the main gateway for the Iberian and European market
- Semi-automated Terminal, flexible and with the most technological advancements in port industry
- One of the largest Rail Terminal in the Mediterranean Sea with excellent connections to the European Railway Network

Terminal Catalunya SAU · Av. Estany del Port 91 · Port de Barcelona
08820 El Prat de Llobregat, Spain · T 00 34 93 508 44 40 · F 00 34 93 508 44 41
info@best.com.es · www.best.com.es

PUERTOS DE ESPAÑA

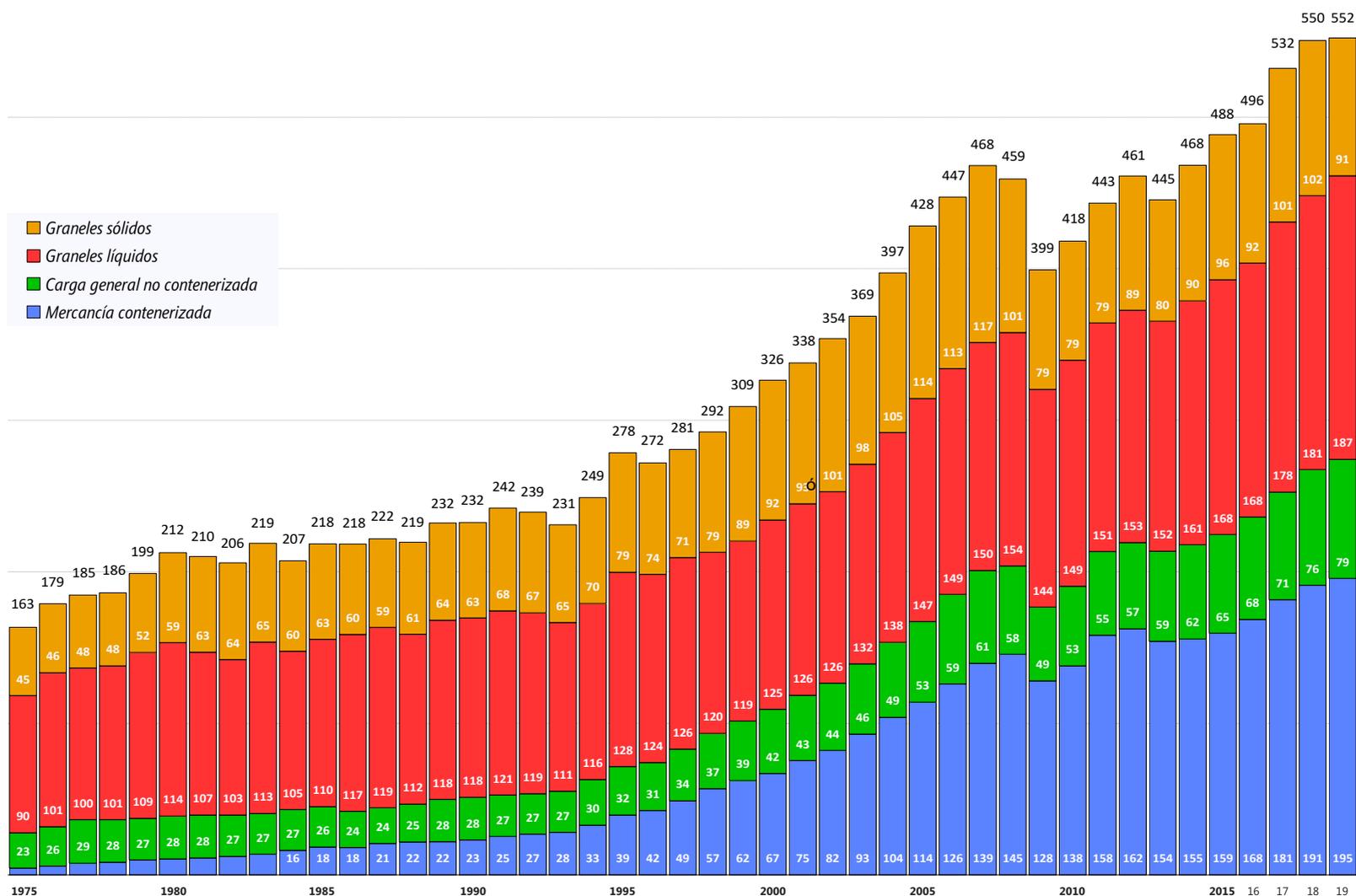
RESUMEN HISTÓRICO DEL TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES Y PRINCIPALES HITOS

AÑO	Tráfico total	Carga total	GRANELES		MERCANCÍA GENERAL			TEUs			Avituallamiento	Bunkering	Tráfico local	Ro-ro	BUQUES		
			Líquidos	Sólidos	total	contenerizada	no contener.	total	tránsito	import-export					cabotaje	mercantes	cruceros
1962	74,72	65,10	24,56	26,65	13,89	-	-	-	-	-	7,49	-	1,22	-	103.158	-	-
1970	146,09	133,08	75,34	35,65	22,09	-	-	-	-	-	9,66	-	2,13	-	104.469	-	-
1975	176,12	163,32	90,44	45,21	27,67	4,36	23,31	435	-	-	8,72	-	2,88	-	109.779	-	-
1980	226,99	212,49	114,37	59,40	38,72	10,36	28,37	1.157	-	-	9,49	-	3,68	-	107.482	-	-
1985	231,55	218,42	110,50	63,14	44,78	18,29	26,48	1.859	-	-	8,51	-	3,51	-	83.490	-	-
1990	248,03	232,40	118,33	62,97	51,10	22,91	28,19	2.417	-	-	7,79	-	6,90	-	98.530	-	-
1995	290,70	278,43	128,21	78,91	71,30	39,36	31,94	3.949	-	-	7,39	-	4,24	-	95.005	-	-
2000	338,45	326,34	124,85	92,30	109,19	66,86	42,33	7.052	-	-	8,44	5,53	3,39	-	119.790	-	-
2002	366,46	353,79	126,44	100,99	126,36	82,01	44,35	8.097	-	-	9,18	6,33	3,23	-	113.824	3.004	2.740
2003	381,91	368,62	131,72	97,88	139,03	92,65	46,38	9.060	-	-	9,69	6,57	3,34	-	118.033	3.244	3.352
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	148,81	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	120.211	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	167.119	4.361	10.170
2019	564,61	564,61	187,14	90,98	274,03	195,42	78,61	17.467	9.401	6.056	2.010	9,96	7,92	2,30	170.467	4.250	10.662

Récords

Datos en millones de toneladas, salvo contenedores (miles de TEUs), pasajeros (miles) y buques (unidades). Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO TOTAL DE CARGA EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



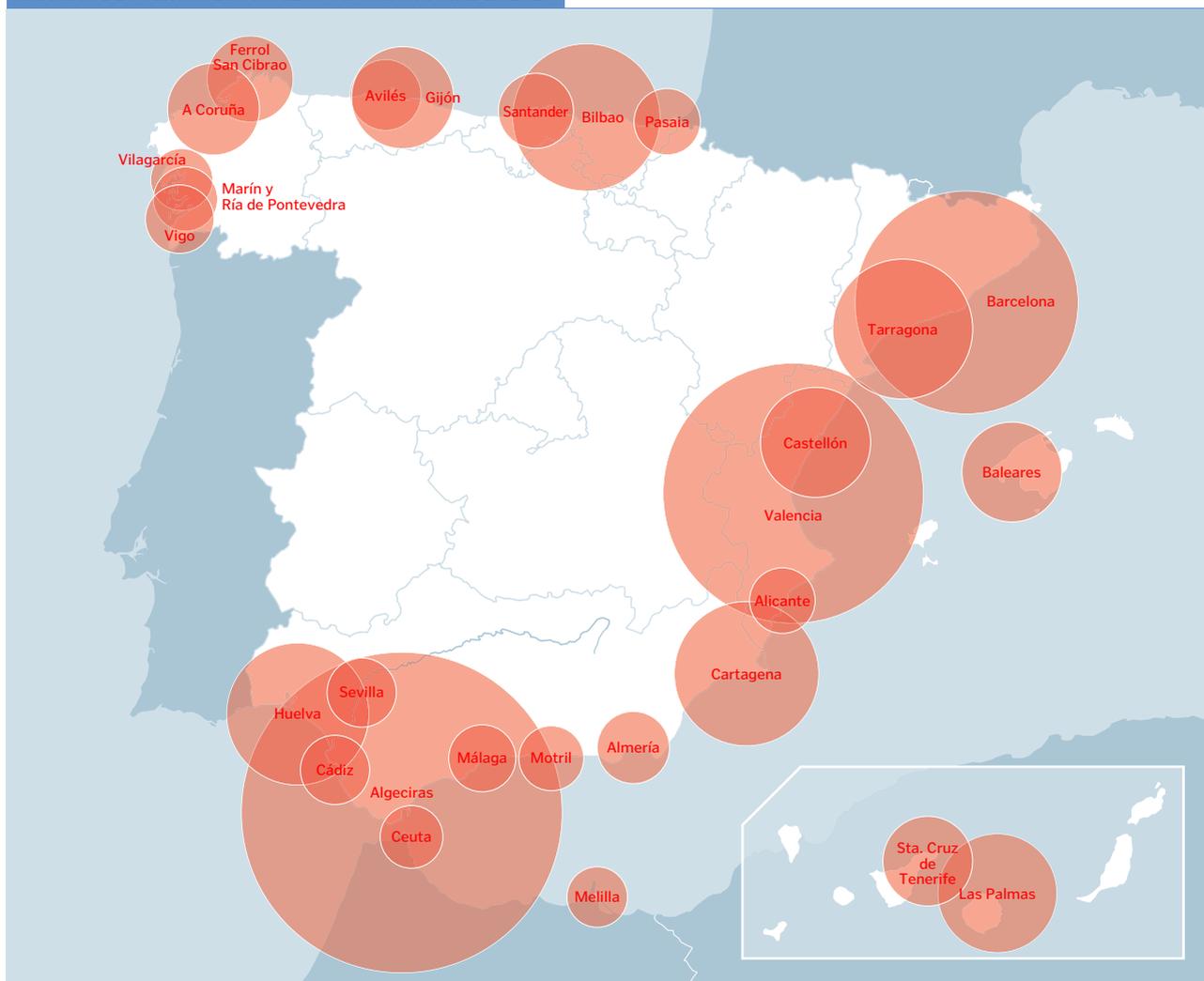
Datos en millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Evolución general

ESPAÑA CIERRA UN EJERCICIO PLANO

Los puertos, pese a la desaceleración económica y la crisis del carbón, marcan un nuevo récord al superar los 552 millones de toneladas en 2019, con un ligero avance del 0,3%

RANKING DE PUERTOS ESPAÑOLES POR CARGA TOTAL EN 2019



Toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

PLATAFORMAS INTERMODALES

Tránsito. Las mercancías en tránsito representan el 28 por ciento del tráfico total situando a los puertos españoles como una de las principales alternativas para la conexión entre continentes.

Autopistas del mar. El tráfico ro-ro en vehículos industriales cargados con mercancías, que utilizan el transporte marítimo como mejor opción para determinadas distancias, supera los 65 millones de toneladas. Es decir, cerca de 3 millones de plataformas embarcan o desembarcan en los puertos españoles.

Suben las escalas. El número de buques que transitaban por los puertos españoles ascendió a 170.467 unidades, un 2 por ciento más que en 2018. Son barcos de mayor porte, ya que las toneladas de arqueo bruto (GT) se situaron en 2.391 millones, con un incremento del 3,8 por ciento.

La desaceleración de la economía y la crisis del carbón han terminado por pasar factura al sistema portuario español, que cierra un ejercicio plano. Las fuertes caídas registradas en los dos últimos meses de 2019, un 6,4 por ciento en noviembre y un 7,6 por ciento en diciembre, dejan el acumulado anual de los puertos españoles en 552 millones de toneladas, lo que supone un ligero avance del 0,3 por ciento. Un movimiento que se eleva hasta los 564,6 millones de toneladas, incluyendo pesca, avituallamiento y tráfico interior (+0,2 por

ciento). Un nuevo máximo histórico.

De acuerdo a la forma de presentación de las mercancías, todos los envases mostraron un comportamiento positivo a excepción de los graneles sólidos, seriamente afectados por la política de descarbonización del modelo energético.

El mayor crecimiento tuvo lugar en el apartado de los graneles líquidos, que suponen el 34 por ciento del total. En concreto, avanzaron hasta los 187 millones de toneladas, un 3,5 por ciento más que en el año anterior, empujados por

tráficos como el del gas natural o los biocombustibles, que pasaron de 16,2 millones de toneladas en 2018 a 22,1 millones en 2019 (+36,4 por ciento).

Por su parte, la mercancía general, el grupo más numeroso con un peso próximo al 50 por ciento, creció un 2,5 por ciento, hasta los 274 millones de toneladas, propiciada por el incremento de cargas como los minerales no metálicos (+18 por ciento) o los piosos y forrajes (+14 por ciento). Del conjunto de este apartado, el 71,3 por ciento corresponde a carga general en contenedor, con

195,4 millones de toneladas, rozando los 17,5 millones de TEUs (+1,5 por ciento). Dentro de este capítulo, sobresalen los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona, que suman 13,8 millones de TEUs, es decir, controlan el 79,5 por ciento del negocio del contenedor en España.

La otra cara de la moneda son los graneles sólidos, que se desplomaron un 11 por ciento el pasado año, hasta los cerca de 91 millones de toneladas. La principal causa de este retroceso se encuentra en el descenso del tráfico de carbón, que pasó de 26,4 millones

PUERTOS DE ESPAÑA

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Evolución histórica

RANKING DE AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2019 Y DESGLOSE DE TRÁFICOS

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2008	2000	1990
BAHÍA DE ALGECIRAS												
CARGA TOTAL miles Tn	104.849	102.544	96.330	96.862	91.950	87.965	85.635	83.269	77.221	69.615	44.016	24.538
MERCANCÍA GENERAL	73.279	69.062	65.453	67.773	62.475	61.183	60.050	58.614	52.280	47.520	22.984	6.932
GRANELES LÍQUIDOS	30.722	31.763	28.775	27.310	27.344	25.179	24.041	22.700	23.374	20.507	18.205	16.061
GRANELES SÓLIDOS	848	1.718	2.103	1.779	2.131	1.603	1.544	1.955	1.567	1.589	2.828	1.545
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	109.374	107.361	101.556	103.177	98.224	94.935	90.905	88.877	83.172	74.846	47.560	26.347
CONTENEDORES TEUs	5.119.456	4.773.158	4.389.851	4.761.444	4.515.768	4.556.492	4.342.993	4.114.231	3.602.631	3.327.616	2.009.122	552.555
VALENCIA												
CARGA TOTAL miles Tn	80.756	76.426	73.249	70.996	69.601	66.629	64.553	65.663	65.476	59.454	25.218	11.976
MERCANCÍA GENERAL	75.445	71.972	67.767	64.661	63.102	58.728	57.944	59.822	58.571	48.320	18.839	6.527
GRANELES LÍQUIDOS	3.120	1.910	3.203	3.803	3.814	5.221	4.165	3.664	4.530	5.969	1.741	2.113
GRANELES SÓLIDOS	2.192	2.544	2.279	2.532	2.685	2.680	2.445	2.177	2.374	5.165	4.638	3.336
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	81.076	76.621	73.560	71.470	70.084	67.020	65.010	66.193	65.768	59.772	25.394	12.172
CONTENEDORES TEUs	5.441.037	5.182.665	4.832.156	4.732.136	4.615.196	4.441.949	4.327.838	4.469.754	4.327.371	3.602.112	1.308.010	387.162
BARCELONA												
CARGA TOTAL miles Tn	65.937	65.895	60.070	47.513	45.921	45.314	41.377	41.487	42.846	50.545	29.805	18.030
MERCANCÍA GENERAL	45.745	46.340	41.121	31.666	29.440	27.600	26.389	26.370	28.546	34.934	17.585	6.444
GRANELES LÍQUIDOS	16.121	15.298	14.484	11.416	12.055	12.949	10.615	10.431	10.762	12.105	8.966	7.438
GRANELES SÓLIDOS	4.071	4.257	4.466	4.431	4.426	4.765	4.374	4.686	3.539	3.506	3.254	4.148
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	67.672	67.756	61.367	48.653	47.050	46.347	42.421	42.570	44.291	51.809	30.160	18.421
CONTENEDORES TEUs	3.324.196	3.422.978	2.968.757	2.236.961	1.965.241	1.893.300	1.718.779	1.756.429	2.033.549	2.569.549	1.387.570	447.920
BILBAO												
CARGA TOTAL miles Tn	35.448	35.583	34.195	31.949	32.400	30.820	29.602	28.953	31.728	37.980	27.519	25.205
MERCANCÍA GENERAL	9.945	10.335	9.868	9.499	9.672	9.881	9.419	9.630	9.867	9.657	8.302	4.376
GRANELES LÍQUIDOS	20.822	20.491	19.784	18.087	18.200	16.345	15.761	15.061	17.861	23.057	14.764	14.413
GRANELES SÓLIDOS	4.681	4.758	4.543	4.362	4.528	4.594	4.422	4.262	4.000	5.266	4.453	6.416
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	35.562	35.695	34.307	32.067	32.875	31.007	30.073	29.506	32.001	39.398	28.639	30.066
CONTENEDORES TEUs	628.425	638.447	604.871	596.689	627.302	630.888	606.827	610.133	572.785	557.345	434.362	189.005
CARTAGENA												
CARGA TOTAL miles Tn	34.365	33.733	34.532	31.725	32.579	32.445	29.374	30.103	22.656	25.649	17.232	13.684
MERCANCÍA GENERAL	1.248	1.460	1.534	1.394	1.284	1.218	1.139	993	1.128	910	481	1.150
GRANELES LÍQUIDOS	26.007	25.676	27.178	25.026	25.741	25.919	23.720	24.230	17.863	20.110	13.751	11.245
GRANELES SÓLIDOS	7.111	6.597	5.820	5.305	5.554	5.308	4.516	4.880	3.665	4.629	3.000	1.289
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	34.549	33.942	34.688	31.884	32.670	32.513	29.508	30.412	22.734	25.753	17.349	13.794
CONTENEDORES TEUs	66.765	84.156	89.931	96.127	91.726	88.976	80.955	66.594	72.320	46.755	39.501	21.446
HUELVA												
CARGA TOTAL miles Tn	33.609	32.767	32.177	30.381	27.216	27.246	26.369	28.506	26.645	20.621	17.806	10.009
MERCANCÍA GENERAL	1.144	985	785	486	480	720	735	754	454	450	934	379
GRANELES LÍQUIDOS	26.676	25.120	24.905	24.136	21.599	21.863	21.489	22.921	21.689	13.646	11.665	6.263
GRANELES SÓLIDOS	5.789	6.662	6.487	5.759	5.137	4.663	4.146	4.831	4.502	6.525	5.207	3.366
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	33.849	32.967	32.333	30.557	27.375	27.444	26.500	28.636	26.889	20.722	17.871	10.138
CONTENEDORES TEUs	73.686	69.016	58.166	11.822	7.834	5.774	3.247	19	52	0	0	2
TARRAGONA												
CARGA TOTAL miles Tn	32.711	32.001	33.621	31.329	32.935	31.772	27.891	33.072	31.723	32.969	27.357	24.244
MERCANCÍA GENERAL	1.812	2.168	2.080	1.995	2.237	2.677	2.591	3.134	3.736	1.531	932	616
GRANELES LÍQUIDOS	21.145	19.844	22.036	20.269	22.306	19.387	17.924	19.050	18.700	19.017	17.190	17.067
GRANELES SÓLIDOS	9.755	9.988	9.505	9.065	8.391	9.708	7.375	10.889	9.286	12.421	9.235	6.561
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	32.802	32.084	33.700	31.352	33.035	31.882	28.061	33.241	31.939	33.152	27.573	24.826
CONTENEDORES TEUs	47.983	58.106	62.888	83.666	89.862	148.636	147.554	188.872	225.748	45.903	44.855	18.327
LAS PALMAS												
CARGA TOTAL miles Tn	24.140	24.343	24.342	20.193	20.981	20.070	19.432	22.388	22.798	23.742	14.300	7.507
MERCANCÍA GENERAL	15.637	16.720	16.933	13.539	14.112	14.747	14.419	17.494	17.357	17.884	8.737	4.021
GRANELES LÍQUIDOS	8.050	7.148	6.850	6.120	6.386	4.845	4.678	4.518	4.919	4.719	4.129	2.779
GRANELES SÓLIDOS	453	474	560	534	484	478	335	375	522	1.140	1.434	707
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	26.626	26.974	27.022	22.802	23.580	22.217	21.853	24.833	25.490	25.954	16.206	9.715
CONTENEDORES TEUs	1.006.322	1.140.545	1.183.327	945.534	901.101	977.541	1.017.401	1.207.939	1.296.978	1.312.120	621.104	216.724
CASTELLÓN												
CARGA TOTAL miles Tn	20.697	21.108	17.882	17.043	16.445	15.590	13.880	12.909	13.076	13.531	9.845	7.845
MERCANCÍA GENERAL	2.998	3.289	3.584	3.489	3.154	3.001	2.929	2.481	2.138	1.752	612	477
GRANELES LÍQUIDOS	10.602	10.394	7.835	8.355	8.654	8.396	7.848	7.313	7.694	7.761	7.670	6.933
GRANELES SÓLIDOS	7.097	7.425	6.464	5.199	4.637	4.193	3.103	3.114	3.245	4.017	1.563	435
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	20.721	21.138	17.911	17.077	16.474	15.618	13.913	12.947	13.118	13.589	9.889	7.895
CONTENEDORES TEUs	202.828	229.093	240.895	226.903	214.663	206.551	193.969	160.934	130.963	88.208	19.783	3.835
GIJÓN												
CARGA TOTAL miles Tn	17.378	19.654	21.736	18.341	21.179	18.897	17.768	17.128	15.077	19.203	19.485	11.570
MERCANCÍA GENERAL	1.977	1.691	1.618	1.502	1.359	1.817	2.028	1.695	1.466	902	616	247
GRANELES LÍQUIDOS	900	769	898	815	915	861	792	950	1.038	1.432	1.451	1.244
GRANELES SÓLIDOS	14.500	17.193	19.220	16.024	18.905	16.219	14.947	14.482	12.574	16.870	17.418	10.079
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	17.399	19.699	21.821	18.407	21.278	18.996	17.872	17.235	15.189	19.331	19.807	11.801
CONTENEDORES TEUs	75.688	79.294	76.348	65.811	61.922	53.547	62.406	48.607	35.860	26.095	19.204	6.507

PUERTOS DE ESPAÑA

RANKING DE AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2019 Y DESGLOSE DE TRÁFICOS

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2008	2000	1990
BALEARES												
CARGA TOTAL miles Tn	16.507	16.207	15.409	14.676	13.318	12.639	11.425	11.561	11.200	13.222	10.230	6.122
MERCANCÍA GENERAL	13.740	13.096	12.245	11.584	10.577	9.872	8.691	8.408	7.985	9.018	6.726	3.784
GRANELES LÍQUIDOS	1.545	1.696	1.553	1.542	1.525	1.447	1.425	1.529	1.578	2.074	1.622	1.099
GRANELES SÓLIDOS	1.221	1.415	1.611	1.551	1.216	1.319	1.310	1.624	1.637	2.131	1.882	1.239
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	16.797	16.454	15.649	14.927	13.526	12.854	11.694	11.783	11.519	13.466	10.574	6.389
CONTENEDORES TEUs	120.369	121.437	120.762	130.268	89.640	69.777	61.565	57.907	67.514	176.186	282.451	171.486
A CORUÑA												
CARGA TOTAL miles Tn	13.418	15.292	14.761	13.527	13.764	11.610	11.408	12.824	11.300	12.429	11.655	11.380
MERCANCÍA GENERAL	973	1.102	915	1.012	938	1.044	1.159	1.436	1.228	1.684	296	181
GRANELES LÍQUIDOS	8.970	9.337	8.789	8.170	7.914	6.256	6.561	7.208	6.601	7.455	7.632	9.078
GRANELES SÓLIDOS	3.475	4.853	5.057	4.345	4.912	4.311	3.688	4.180	3.472	3.290	3.727	2.121
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	13.664	15.704	15.199	13.920	14.153	11.957	11.700	13.133	11.671	12.849	12.614	12.590
CONTENEDORES TEUs	6	27	3	214	152	1.969	5.163	4.760	5.581	7.918	2	193
SANTA CRUZ DE TENERIFE												
CARGA TOTAL miles Tn	12.417	12.360	12.943	12.958	12.041	11.681	12.274	13.683	13.805	17.072	15.881	12.026
MERCANCÍA GENERAL	7.187	7.411	7.391	6.385	5.902	5.507	5.302	5.608	5.767	6.326	5.851	3.411
GRANELES LÍQUIDOS	4.808	4.502	5.138	6.158	5.733	5.736	6.483	7.507	7.261	9.394	8.529	7.650
GRANELES SÓLIDOS	423	447	414	415	407	438	488	567	778	1.352	1.502	965
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	13.070	13.052	13.675	13.614	12.618	12.411	13.149	14.639	14.778	18.211	16.974	13.198
CONTENEDORES TEUs	410.908	508.891	467.144	370.645	345.457	325.708	308.943	322.100	349.273	397.788	393.371	150.306
FERROL - SAN CIBRAO												
CARGA TOTAL miles Tn	11.170	13.675	13.548	12.506	12.760	13.053	12.511	13.698	12.051	12.830	8.456	1.243
MERCANCÍA GENERAL	762	762	779	755	725	895	982	896	687	824	588	223
GRANELES LÍQUIDOS	2.312	2.156	2.313	2.345	2.194	2.659	2.531	2.297	2.678	2.225	823	46
GRANELES SÓLIDOS	8.095	10.757	10.456	9.406	9.840	9.499	8.999	10.505	8.686	9.781	7.045	974
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	11.184	13.708	13.584	12.519	12.777	13.092	12.540	13.714	12.067	12.860	8.499	1.278
CONTENEDORES TEUs	8.276	4.532	455	885	958	770	922	915	542	499	63	0
SANTANDER												
CARGA TOTAL miles Tn	6.557	5.957	5.599	4.813	5.560	5.270	4.929	5.095	5.072	5.439	5.262	4.082
MERCANCÍA GENERAL	2.587	2.304	1.888	1.850	1.770	1.847	1.700	1.629	1.683	1.365	1.240	773
GRANELES LÍQUIDOS	324	340	234	140	271	234	240	229	328	342	379	690
GRANELES SÓLIDOS	3.647	3.314	3.476	2.823	3.519	3.189	2.989	3.237	3.060	3.732	3.643	2.619
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	6.585	5.984	5.622	4.867	5.641	5.318	4.979	5.152	5.127	5.506	5.349	4.141
CONTENEDORES TEUs	14.316	10.539	6.945	1.268	1.165	824	1.169	1.136	2.140	1.435	3.358	380
ALMERÍA**												
CARGA TOTAL miles Tn	5.558	6.965	6.290	5.390	6.391	5.072	4.811	5.354	4.530	5.612	8.875	6.721
MERCANCÍA GENERAL	1.089	585	640	666	605	653	645	639	596	701	547	305
GRANELES LÍQUIDOS	57	44	32	28	23	12	13	12	3	3	991	232
GRANELES SÓLIDOS	4.412	6.337	5.619	4.695	5.763	4.406	4.152	4.704	3.931	4.907	7.337	6.183
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	5.639	7.061	6.381	5.467	6.465	5.141	4.874	5.432	4.618	5.850	8.964	6.803
CONTENEDORES TEUs	23.476	9.361	6.606	6.291	6.102	6.343	7.259	6.134	4.010	630	255	828
AVILÉS												
CARGA TOTAL miles Tn	5.088	4.968	4.752	4.909	5.109	4.804	4.628	5.072	5.065	4.885	4.074	3.749
MERCANCÍA GENERAL	1.572	1.174	1.214	1.363	1.218	1.181	1.179	1.081	1.245	1.235	1.095	1.846
GRANELES LÍQUIDOS	718	620	658	625	631	611	637	598	523	535	650	554
GRANELES SÓLIDOS	2.797	3.174	2.880	2.921	3.260	3.013	2.813	3.393	3.297	3.115	2.329	1.349
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	5.146	5.025	4.807	4.971	5.174	4.860	4.683	5.126	5.117	4.945	4.138	3.823
CONTENEDORES TEUs	4	5	0	2	0	0	2	8	22	7.615	12	0
SEVILLA												
CARGA TOTAL miles Tn	4.355	4.413	4.526	4.790	4.657	4.371	4.386	4.573	4.599	4.585	4.480	3.036
MERCANCÍA GENERAL	1.768	1.973	1.901	2.310	2.309	2.374	2.277	2.401	2.243	2.012	1.522	737
GRANELES LÍQUIDOS	293	269	423	230	274	258	285	359	358	229	262	176
GRANELES SÓLIDOS	2.294	2.171	2.202	2.250	2.074	1.740	1.824	1.813	1.998	2.344	2.695	2.123
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	4.381	4.436	4.559	4.820	4.689	4.398	4.410	4.601	4.633	4.629	4.492	3.070
CONTENEDORES TEUs	136.627	138.130	105.566	145.672	161.671	161.595	140.404	156.193	164.642	130.452	91.095	30.811
BAHÍA DE CÁDIZ												
CARGA TOTAL miles Tn	4.340	3.839	3.987	3.498	3.248	3.410	3.584	3.742	4.044	4.880	4.490	2.820
MERCANCÍA GENERAL	1.149	1.415	1.660	1.329	1.328	1.476	1.621	1.817	2.024	2.589	2.499	1.783
GRANELES LÍQUIDOS	1.332	687	579	405	296	158	95	109	169	174	217	250
GRANELES SÓLIDOS	1.859	1.736	1.748	1.764	1.624	1.776	1.868	1.815	2.118	2.118	1.775	786
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	4.441	3.956	4.115	3.660	3.411	3.543	3.728	3.881	4.106	5.007	4.653	3.145
CONTENEDORES TEUs	57.839	68.544	82.188	74.321	67.312	85.462	92.332	96.215	92.215	126.408	76.361	79.095
VIGO												
CARGA TOTAL miles Tn	4.161	4.136	3.967	3.862	4.027	3.797	3.907	3.738	3.969	4.619	3.511	2.695
MERCANCÍA GENERAL	3.817	3.770	3.638	3.566	3.680	3.434	3.537	3.360	3.456	4.102	2.962	1.382
GRANELES LÍQUIDOS	47	94	68	60	60	65	80	75	79	58	45	888
GRANELES SÓLIDOS	298	272	262	235	288	299	289	303	433	458	504	424
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	4.384	4.362	4.234	4.120	4.293	4.087	4.186	4.066	4.329	5.064	3.877	3.225
CONTENEDORES TEUs	181.195	220.466	219.438	218.044	223.699	204.163	208.555	198.517	212.120	247.873	145.460	67.348

PUERTOS DE ESPAÑA

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Evolución histórica

RANKING DE AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2019 Y DESGLOSE DE TRÁFICOS

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2008	2000	1990
MÁLAGA												
CARGA TOTAL miles Tn	3.516	3.222	2.813	2.856	2.270	2.216	2.799	5.047	5.333	4.620	3.646	9.141
MERCANCÍA GENERAL	1.958	1.438	987	940	794	982	1.854	4.160	4.373	3.162	395	568
GRANELES LÍQUIDOS	84	81	151	168	106	138	76	105	66	116	1.998	7.639
GRANELES SÓLIDOS	1.474	1.702	1.675	1.748	1.370	1.095	869	782	894	1.343	1.253	934
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	3.605	3.320	2.922	2.955	2.335	2.317	2.876	5.154	5.448	4.742	3.765	9.242
CONTENEDORES TEUs	209.229	125.035	86.247	119.847	43.369	87.989	296.350	336.265	476.997	428.623	4.062	3.051
PASAIA												
CARGA TOTAL miles Tn	3.198	3.089	2.920	3.394	3.739	3.452	2.906	3.050	3.196	4.726	4.605	3.737
MERCANCÍA GENERAL	2.167	2.086	2.085	2.295	2.044	1.943	1.694	1.630	1.949	2.374	1.630	2.329
GRANELES LÍQUIDOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160	583
GRANELES SÓLIDOS	1.031	1.003	834	1.099	1.694	1.509	1.212	1.420	1.247	2.351	2.816	824
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	3.245	3.138	2.975	3.455	3.793	3.503	2.956	3.102	3.252	4.774	4.671	3.824
CONTENEDORES TEUs	0	15	8	6.818	3.266	29	0	0	0	0	0	19.379
ALICANTE												
CARGA TOTAL miles Tn	2.895	3.161	3.422	3.443	2.587	2.451	2.338	2.238	2.241	2.764	2.981	2.500
MERCANCÍA GENERAL	1.423	1.508	1.503	1.495	1.286	1.282	1.337	1.463	1.431	1.570	1.305	711
GRANELES LÍQUIDOS	32	61	41	43	57	59	61	59	86	108	161	1.079
GRANELES SÓLIDOS	1.441	1.593	1.877	1.904	1.244	1.110	940	717	724	1.087	1.514	710
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	2.918	3.191	3.448	3.472	2.617	2.462	2.348	2.255	2.251	2.803	3.047	2.556
CONTENEDORES TEUs	171.264	162.571	164.410	159.664	133.880	139.273	148.135	158.274	154.185	150.827	113.110	39.883
MOTRIL**												
CARGA TOTAL miles Tn	2.737	2.820	2.335	2.153	1.956	1.898	1.923	2.015	2.069	2.371	-	-
MERCANCÍA GENERAL	803	920	775	505	341	317	317	277	194	194	-	-
GRANELES LÍQUIDOS	1.322	1.341	1.050	1.197	1.162	1.150	1.125	1.191	1.273	1.420	-	-
GRANELES SÓLIDOS	612	558	510	451	452	431	481	547	602	757	-	-
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	2.774	2.853	2.362	2.191	1.987	1.928	1.958	2.048	2.090	2.390	-	-
CONTENEDORES TEUs	612	343	8.770	2.626	183	1.717	5.982	6.455	4.404	0	-	-
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA												
CARGA TOTAL miles Tn	2.438	2.514	2.501	2.322	2.114	1.900	1.843	1.859	1.812	1.628	1.567	533
MERCANCÍA GENERAL	1.550	1.584	1.585	1.274	1.115	1.046	1.016	1.053	959	780	863	192
GRANELES LÍQUIDOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
GRANELES SÓLIDOS	889	930	916	1.047	999	854	826	806	854	847	704	322
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	2.472	2.542	2.523	2.348	2.142	1.927	1.872	1.891	1.849	1.673	1.684	659
CONTENEDORES TEUs	76.645	87.405	88.938	67.087	42.654	29.568	30.243	39.978	37.669	29.160	29.147	401
CEUTA												
CARGA TOTAL miles Tn	1.729	1.711	1.881	1.935	1.649	1.763	1.892	2.067	2.056	2.183	2.266	2.825
MERCANCÍA GENERAL	832	845	869	1.036	997	963	971	933	865	996	723	888
GRANELES LÍQUIDOS	872	834	995	876	627	767	858	984	1.050	1.115	1.479	1.898
GRANELES SÓLIDOS	25	32	17	22	26	33	63	150	141	72	64	39
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	2.495	2.448	2.546	2.479	2.110	2.312	2.509	2.782	2.803	2.820	2.896	3.596
CONTENEDORES TEUs	10.797	11.129	16.036	21.790	18.191	19.383	19.027	16.120	11.450	15.488	11.480	4.042
VILAGARCÍA												
CARGA TOTAL miles Tn	1.315	1.208	1.202	1.106	1.025	983	963	1.007	811	1.133	990	415
MERCANCÍA GENERAL	653	592	587	601	527	534	498	456	272	304	289	79
GRANELES LÍQUIDOS	183	168	194	184	95	126	262	205	200	322	279	115
GRANELES SÓLIDOS	480	448	421	321	403	323	203	347	339	506	421	220
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	1.321	1.211	1.206	1.112	1.030	989	966	1.012	820	1.137	1.002	511
CONTENEDORES TEUs	41.257	35.039	34.508	32.323	30.573	33.297	33.153	26.664	12.228	16.631	0	0
MELILLA												
CARGA TOTAL miles Tn	858	868	1.147	1.142	1.009	983	966	955	864	746	783	458
MERCANCÍA GENERAL	774	787	1.061	1.059	935	905	896	862	763	641	633	408
GRANELES LÍQUIDOS	76	76	79	77	70	72	61	72	68	71	86	35
GRANELES SÓLIDOS	7	5	7	6	3	7	9	21	33	34	63	14
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	862	874	1.153	1.163	1.032	1.006	989	983	895	770	802	470
CONTENEDORES TEUs	17.924	22.206	36.421	39.445	34.356	34.966	35.800	33.600	26.912	21.688	18.049	6.134
TOTAL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL												
CARGA TOTAL miles Tn	552.148	550.458	532.138	495.608	488.428	468.102	445.373	461.056	443.264	459.053	326.335	232.400
MERCANCÍA GENERAL	274.033	267.373	252.466	236.031	224.405	217.828	213.319	219.095	213.263	203.736	109.186	51.105
en contenedor	195.420	191.028	181.453	168.294	159.276	155.489	153.955	162.139	157.968	145.403	66.860	22.913
convencional	78.613	76.344	71.013	67.737	65.129	62.339	59.363	56.956	55.294	58.333	42.327	28.192
GRANELES LÍQUIDOS	187.140	180.719	178.243	167.583	168.051	160.713	151.825	153.377	150.750	153.964	124.845	118.330
GRANELES SÓLIDOS	90.975	102.366	101.429	91.993	95.972	89.561	80.229	88.584	79.251	101.353	92.304	62.965
OTROS TRÁFICOS miles Tn	12.463	13.099	13.085	13.897	14.010	13.982	13.160	14.146	14.702	14.769	12.114	15.635
PESCA FRESCA	207	224	243	233	220	237	230	236	238	215	282	947
AVITUALLAMIENTO	9.958	10.295	10.119	10.324	10.182	10.101	9.829	10.434	10.939	10.829	8.444	7.788
TRÁFICO LOCAL	2.297	2.579	2.722	3.340	3.607	3.644	3.102	3.476	3.525	3.725	3.388	6.900
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	564.611	563.557	545.222	509.505	502.438	482.084	458.533	475.203	457.966	473.822	338.449	248.035
CONTENEDORES TEUs	17.467.130	17.203.134	15.951.635	15.154.303	14.293.243	14.206.487	13.896.973	14.084.753	13.920.161	13.334.924	7.051.787	2.416.820
BUQUES MERCANTES	170.467	167.119	155.631	151.564	146.732	138.705	131.127	133.582	140.383	121.713	119.790	98.530

Datos 2019 provisionales. (*) Incluye pesca, avituallamiento y tráfico local. (**) Motril formó parte de la Autoridad Portuaria de Almería hasta 2005. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Valenciaport donde todo conecta



Con una ubicación estratégica inmejorable en la nueva era digital, **Valenciaport** conecta todas las cosas: el Hinterland más potente de la Península Ibérica, más de 1000 puertos en el mundo, los operadores líderes del sector, las infraestructuras y equipamientos más avanzados, la innovación, la calidad, la tecnología, la sostenibilidad, pero, sobre todo, las personas.

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Graneles líquidos

LOS FLUJOS CON MEJOR COMPORTAMIENTO

Aumentan el 3,5%, al registrar el sistema portuario español un volumen de 187,1 millones de toneladas

El sistema portuario español saldó el pasado ejercicio con un volumen de 187,1 millones de toneladas de graneles líquidos, el segundo gran grupo de mercancías, con una cuota que llegó al 33,9 por ciento en 2019, después de la carga general. Esta actividad supuso un incremento del 3,5 por ciento en relación a los 180,7 millones de toneladas de este tipo de flujos que pasaron por los muelles en el ejercicio precedente. Se ha convertido así en el tipo de tráfico que más creció en el sistema portuario español. Este avance ha sido fruto del empuje de "tráficos como el de gas natural o los biocombustibles", señala Puertos del Estado. Los primeros pasaron de los 11,2 millones de tonela-

das en 2018 a los 15,6 millones en 2019. Los segundos, de los 5 millones a los 6,5 millones.

Bahía de Algeciras se mantiene como primer puerto en graneles líquidos de la red a pesar de descender el 3,3 por ciento en estos flujos ante el incremento medio del conjunto del sistema. En total, la dársena andaluza movió 30,7 millones de toneladas de graneles líquidos en 2019, frente a los 31,7 millones de toneladas de 2018, un año que saldó con un avance de dos dígitos (+11 por ciento). Esta actividad supone que el enclave mantiene una cuota del 16,4 por ciento de los flujos líquidos del conjunto del sistema portuario español.

En los siguientes puestos

ALGECIRAS SE MANTIENE COMO PRIMER PUERTO A PESAR DEL RETROCESO

HUELVA SALTA DEL TERCER AL SEGUNDO PUESTO DE LA CLASIFICACIÓN

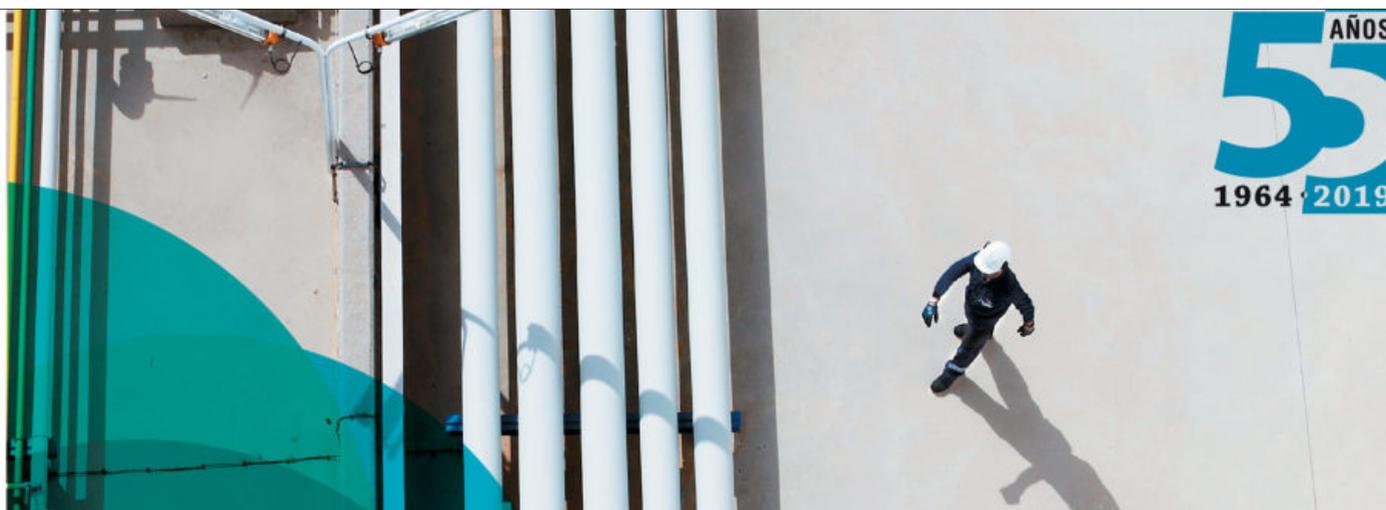
TRÁFICO DE GRANELES LÍQUIDOS

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Bahía de Algeciras	30,72	31,76	-3%	28,77	27,31	27,34
Huelva	26,68	25,12	+6%	24,90	24,14	21,60
Cartagena	26,01	25,68	+1%	27,18	25,03	25,74
Tarragona	21,14	19,84	+7%	22,04	20,27	22,31
Bilbao	20,82	20,49	+2%	19,78	18,09	18,20
Barcelona	16,12	15,30	+5%	14,48	11,42	12,06
Castellón	10,60	10,39	+2%	7,83	8,35	8,65
A Coruña	8,97	9,34	-4%	8,79	8,17	7,91
Las Palmas	8,05	7,15	+13%	6,85	6,12	6,39
S.C. Tenerife	4,81	4,50	+7%	5,14	6,16	5,73
Valencia	3,12	1,91	+63%	3,20	3,80	3,81
Ferrol - San Cibrao	2,31	2,16	+7%	2,31	2,35	2,19
Baleares	1,55	1,70	-9%	1,55	1,54	1,52
Bahía de Cádiz	1,33	0,69	+94%	0,58	0,40	0,30
Motril	1,32	1,34	-1%	1,05	1,20	1,16
Gijón	0,90	0,77	+17%	0,90	0,81	0,91
Ceuta	0,87	0,83	+5%	0,99	0,88	0,63
Avilés	0,72	0,62	+16%	0,66	0,63	0,63
Santander	0,32	0,34	-5%	0,23	0,14	0,27
Sevilla	0,29	0,27	+9%	0,42	0,23	0,27
Vilagarcía	0,18	0,17	+9%	0,19	0,18	0,09
Málaga	0,08	0,08	+3%	0,15	0,17	0,11
Meiella	0,08	0,08	-0%	0,08	0,08	0,07
Almería	0,06	0,04	+29%	0,03	0,03	0,02
Vigo	0,05	0,09	-50%	0,07	0,06	0,06
Alicante	0,03	0,06	-48%	0,04	0,04	0,06
Marín - Pontevedra	0,00	0,00	-	-	0,00	0,00
Pasaia	-	-	-	-	-	-
Total	187,14	180,72	+4%	178,24	167,58	168,05

Millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

de cabeza del ranking si se han producido novedades. El puerto de Huelva salta del tercer lugar al segundo desbancando a Cartagena. Y es que la rada andaluza registró una actividad de 26,7 millones de toneladas de graneles líquidos, creciendo el doble que la media, el 6,2 por ciento más. Con el objetivo de reforzar

estos flujos, la Autoridad Portuaria ha sacado a concurso una terminal multi-cliente para graneles líquidos energéticos y otros compatibles en la zona del puerto exterior de Huelva. La futura concesión deberá aportar un mínimo de dos millones de toneladas anuales al tráfico del enclave a partir del quinto



**Flexible tanking.
Certified.**

TEPSA es una empresa pionera en la actividad de recepción, almacenamiento y reexpedición de graneles líquidos divididos en tres grupos: petrolíferos, químicos y biocarburantes. Somos un aliado estratégico para la logística de nuestros clientes gracias a la flexibilidad y el compromiso, de acuerdo con los estándares más elevados de calidad, seguridad y medio ambiente.

La formación, implicación y compromiso de nuestro equipo humano garantiza la eficacia de nuestros servicios.

BARCELONA | BILBAO | TARRAGONA | VALENCIA
www.tepsa.es

 **TEPSA**

PUERTOS DE ESPAÑA

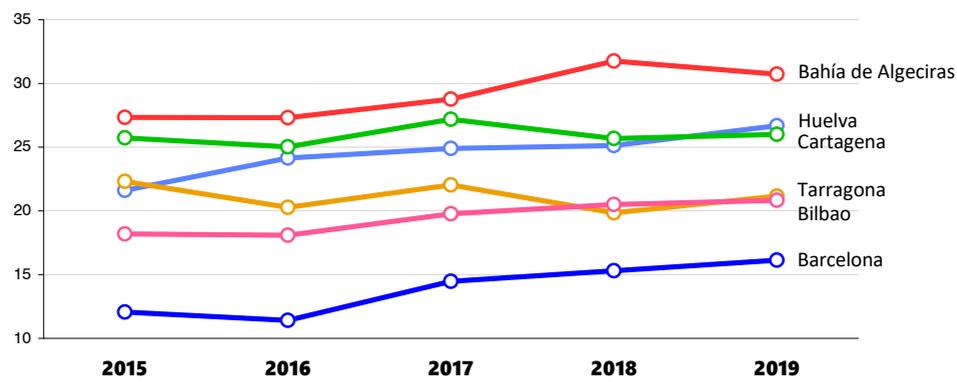
año de funcionamiento. Dispondrá de una zona de atraque de 250 metros, con una posible ampliación de 130 metros, y 72.857 metros cuadrados de superficie.

El puerto de Cartagena ha retrocedido de la segunda a la tercera posición con un avance del 1,3 por ciento, hasta los 26 millones de toneladas. Las principales mercancías, petróleo, gasoil y fuel, se mantuvieron estables, mientras que el GNL (Gas Natural Licuado) creció de forma destacada, alrededor del 90 por ciento, sobre todo la importación debido a un mayor uso como combustible para el transporte.

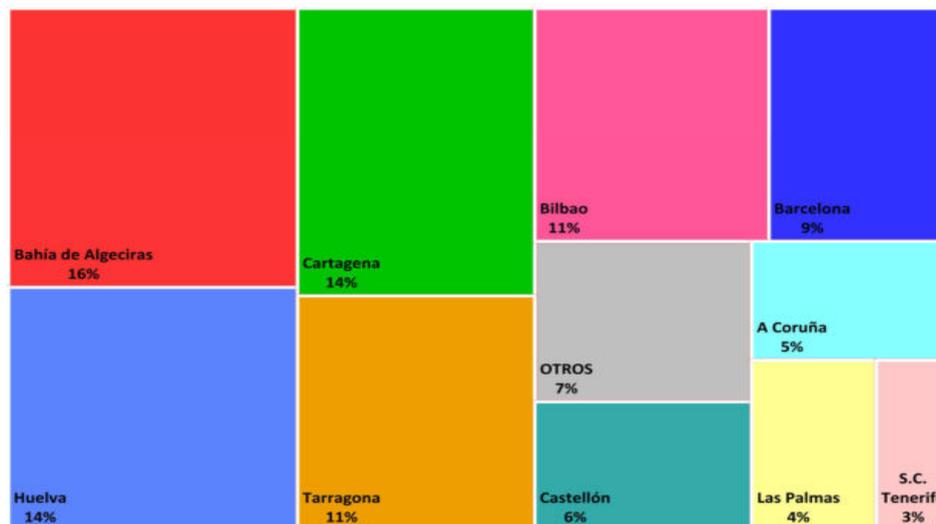
También se produjeron movimientos en el cuarto y quinto puesto del ranking. El puerto de Tarragona saltó de la quinta a la cuarta posición en detrimento de Bilbao. La dársena catalana registró un tráfico de 21,1 millones de toneladas de graneles líquidos, el 6,5 por ciento más que en 2018. Registró récords históricos en algunos productos, como el crudo de petróleo, con 9,72 millones de toneladas, y los gases butano y propano, con 1,8 millones de toneladas.

El puerto de Bilbao, quinto, saldó el ejercicio con un volumen de 20,8 millones de toneladas y un crecimiento del 1,6 por ciento.

TRÁFICO DE GRANELES LÍQUIDOS



► 2019



Millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

LOS QUE MÁS CRECEN

93,9%. Ha destacado el crecimiento porcentualmente del puerto de la Bahía de Cádiz, que ha pasado de las 686.986 toneladas de 2018 a superar el millón de toneladas, exactamente 1,3 millones, en 2019. Ello supone un crecimiento, ni más ni menos que del 93,9 por ciento.

63,4%. Tampoco se ha quedado atrás el puerto de Valencia al sumar 3,1 millones de toneladas de graneles líquidos, frente a los 1,9 millones del ejercicio precedente. Ello se traduce en un avance del 63,4 por ciento.

BALEARIA
CARGO

Transporte de mercancías
Creciendo a tu lado

NAVEGAMOS
COMO SOMOS

por eso nuestros
buques usan gas
natural licuado.

balearia.com

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Graneles sólidos

LA DESCARBONIZACIÓN PASA FACTURA

Los flujos de graneles sólidos se desploman cayendo dos dígitos, el 11,1% menos, como consecuencia de la nueva política de transición energética hacia fuentes más limpias

Los graneles sólidos han sido los 'culpables' del estancamiento de tráficos que registraron los muelles españoles al caer dos dígitos el año pasado. Estos flujos, con un peso del 16,5 por ciento, saldaron con 90,9 millones de toneladas el año 2019, el 11,1 por ciento menos que en 2018, que ya fue un año de estancamiento para este tipo de tráficos. Y dentro de los graneles sólidos, el 'culpable' tuvo nombre propio, el carbón, que ha pasado de 26,4 millones de toneladas en 2018 a los 17,6 millones en 2019. Es la factura de la transición energética hacia energías más limpias.

Los tráficos de la terminal European Bulk Handling Installation (Ebhi) del puerto de Gijón, el primero granelero por la actividad de las centrales térmicas y de las industrias siderúrgicas, tuvieron mucho que ver con esta desfavorable evolución.

La terminal, que concentra más del 66 por ciento de los graneles sólidos del enclave asturiano, perdió más de tres millones de toneladas, pasando de los 12,8 millones movidos en 2018 a los 9,7 millones en 2019. La dársena cerró con una actividad total de 14,5 millones de toneladas, frente a

TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Gijón	14,50	17,19	-16%	19,22	16,02	18,91
Tarragona	9,75	9,99	-2%	9,51	9,07	8,39
Ferrol - San Cibrao	8,10	10,76	-25%	10,46	9,41	9,84
Cartagena	7,11	6,60	+8%	5,82	5,30	5,55
Castellón	7,10	7,43	-4%	6,46	5,20	4,64
Huelva	5,79	6,66	-13%	6,49	5,76	5,14
Bilbao	4,68	4,76	-2%	4,54	4,36	4,53
Almería	4,41	6,34	-30%	5,62	4,70	5,76
Barcelona	4,07	4,26	-4%	4,47	4,43	4,43
Santander	3,65	3,31	+10%	3,48	2,82	3,52
A Coruña	3,47	4,85	-28%	5,06	4,35	4,91
Avilés	2,80	3,17	-12%	2,88	2,92	3,26
Sevilla	2,29	2,17	+6%	2,20	2,25	2,07
Valencia	2,19	2,54	-14%	2,28	2,53	2,68
Bahía de Cádiz	1,86	1,74	+7%	1,75	1,76	1,62
Málaga	1,47	1,70	-13%	1,68	1,75	1,37
Alicante	1,44	1,59	-10%	1,88	1,90	1,24
Baleares	1,22	1,42	-14%	1,61	1,55	1,22
Pasaia	1,03	1,00	+3%	0,83	1,10	1,69
Marín - Pontevedra	0,89	0,93	-4%	0,92	1,05	1,00
Bahía de Algeciras	0,85	1,72	-51%	2,10	1,78	2,13
Motril	0,61	0,56	+10%	0,51	0,45	0,45
Vilagarcía	0,48	0,45	+7%	0,42	0,32	0,40
Las Palmas	0,45	0,47	-4%	0,56	0,53	0,48
S.C. Tenerife	0,42	0,45	-5%	0,41	0,41	0,41
Vigo	0,30	0,27	+10%	0,26	0,23	0,29
Ceuta	0,02	0,03	-23%	0,02	0,02	0,03
Melilla	0,01	0,01	+35%	0,01	0,01	0,00
Total	90,98	102,37	-11%	101,43	91,99	95,97

Millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

los 17,2 millones de 2018 (-15,6 por ciento). Contabilizó la caída de 1,9 millones de toneladas de carbón siderúrgico y mineral de hierro, mientras que manipuló 9,6 millones de toneladas

en 2018. El carbón térmico también registró un retroceso de 1,8 millones de toneladas sobre los 3,7 millones movidos durante el ejercicio anterior. El cierre de centrales térmicas y la

LA TERMINAL DE GRANELES DEL PUERTO DE GIJÓN SE DEJÓ MÁS DE TRES MILLONES DE TONELADAS

EL PUERTO DE TARRAGONA RESULTÓ MENOS PERJUDICADO POR LA CRISIS DEL CARBÓN POR LA DIVERSIFICACIÓN

menor actividad de algunas industrias electrointensivas en Asturias y Castilla y León fueron algunos de los principales detonantes de la caída de los graneles sólidos.

EL FERROL, TAMBIÉN

El puerto de Tarragona saltó de la tercera a la segunda posición desbancando a Ferrol-San Cibrao, que también resultó damnificado por la transición energética. En el caso de la instalación catalana, la apuesta por la diversificación ha permitido compensar la bajada del carbón de los últimos años. Este producto sumó 2,3 millones de toneladas en 2019, frente a una media de entre 3 y 6 millones de toneladas en años anteriores. Al compensarlo con otros tráficos como el de cereales, piensos y harinas, que batieron récord, la dársena ha cerrado los flujos de sólidos con un descenso modesto, del 2,3 por ciento, hasta los 9,75 millones de toneladas.

Entre las primeras instalaciones, Ferrol-San Cibrao es la que ha registrado un retroceso más acusado, del 24,7 por ciento, hasta los 8,1 millones de toneladas. Ello se debió sobre todo a la caída del carbón y, en menor medida, a la bauxita y la



TOLDOS PARA CONTENEDORES MARÍTIMOS
 PROTECCIÓN A MEDIDA DE EMBALAJES Y PIEZAS • MANTAS TÉRMICAS
 RETRACTILADOS DE GRANDES DIMENSIONES
 MANGUERAS PARA CARGA DE GRANELES SÓLIDOS
 TOLDOS PARA CAMIÓN • CARPAS Y ALMACENES TEMPORALES
 CORTINAS SEPARADORAS PARA NAVES Y ALMACENES
 DEPÓSITOS FLEXIBLES PARA LÍQUIDOS • IMPERMEABILIZACIONES
 PANCARTAS Y MALLAS PUBLICITARIAS DE GRAN FORMATO

www.titanindustrial.es

PROTECCIÓN INTEGRAL DE MERCANCÍAS



Edif. Bolueta • Ctra Bilbao-Galdakano 2, 1ª pl. • 48004 Bilbao (Vizcaya) Spain • Tel.: (+34) 944 128 015 • info@titanindustrial.es

PUERTOS DE ESPAÑA

INVERSIONES EN TERMINALES

70.000 toneladas. El puerto de Huelva, refuerza su actividad granelera con la nueva terminal de Algeposá Huelva, participada por los grupos Algeposá y Noatum. Se trata de una instalación para tráficó agroalimentarios de 16.000 metros cuadrados de superficie, que eleva en 70.000 toneladas la capacidad de almacenaje del operador en el puerto onubense.

37 millones. Las terminales graneleras del puerto de Castellón, quinto, invertirán 37 millones de euros a lo largo de 2020, según ha anunciado Francisco Toledo, presidente del puerto de Castellón. Se trata de cuatro proyectos para mejorar la eficiencia y la protección ambiental de este tipo de tráficó.

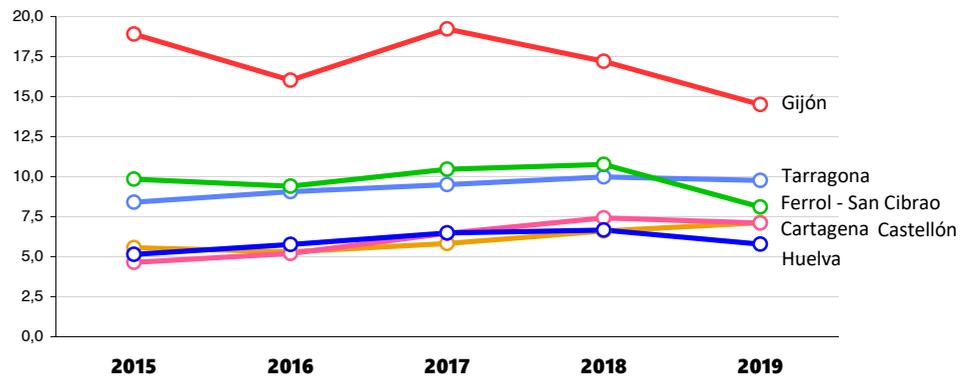
alúmina. El primero, ligado a la actividad eléctrica en As Pontes, registró un descenso del 54,3 por ciento. La bauxita y la alúmina, productos empleado en la planta de Alcoa Aluminio de San Cibrao, bajaron el 6,5 por ciento y 2,6 por ciento, respectivamente.

LA EXCEPCIÓN

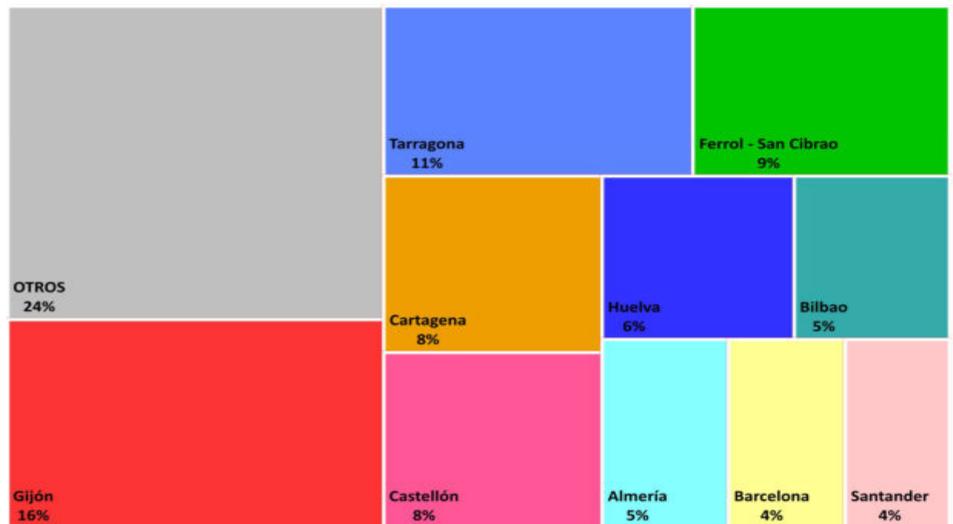
Rompió la tendencia decreciente el puerto de Cartagena al registra una actividad de 7,11 millones de toneladas y un avance del 7,8 por ciento. Y ello se tradujo en saltar de la sexta a la cuarta posición, adelantando a Castellón y Huelva. Un balance positivo debido, sobre todo, al buen comportamiento de las mercancías agroganaderas y alimentarias.

El puerto de Castellón, que ocupa la quinta posición, saldó el pasado ejercicio con 7,10 millones de toneladas y un retroceso del 4,2 por ciento. Huelva, sexto, registró una actividad de 5,8 millones de toneladas, frente a los 6,6 millones que tuvo en el ejercicio precedente. Y ello se tradujo en un descenso del 13,1 por ciento.

TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS



► 2019



Millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

DEPOSA

Depósitos Portuarios Bilbao 1951

+34 944 611 852 • webmaster@deposa.euskalnet.net

20.000
Capacidad m³

500
Mts de muelle

www.deposa.net



TERMINAL PARA ALMACENAMIENTO DE GRÁNELES LÍQUIDOS AGROALIMENTARIOS



TERMINAL MARÍTIMA
GRANADA
MOTRILSHIPPING

ESTIBA Y CONSIGNACIONES

TERMINAL MARÍTIMA GRANADA Y MOTRIL SHIPPING

Todos los servicios de la cadena logística que puede necesitar en el Puerto de Motril, empresa estibadora, transporte, almacenaje, consignatarios, agentes de aduana y Forwarding, a su servicio 24 horas, 365 días al año.

TERMINAL MARÍTIMA GRANADA

Empresa estibadora

+34 607 063 274

f.lorenzo@tmaritimagranada.com

PUERTO DE MOTRIL • Muelle de Costa s/n
18613 Motril • Granada • España

MOTRIL SHIPPING

Agencia de Consignaciones,
Aduanas y Forwarding

+34 647 667 336

consignaciones@motrilshipping.com



www.tmaritimagranada.com

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Mercancía general

UNOS TRÁFICOS QUE AVANZAN EN UN EJERCICIO COMPLICADO

La mercancía general crece el 2,5% en el sistema portuario español, con 274 millones de toneladas, alcanzando una cuota cercana al 50%

La mercancía general es uno de los tráfico que se salvó del balance plano que registró el sistema portuario español en 2019. El volumen de mercancía general movido en los muelles alcanzó los 274 millones de toneladas, frente a los 267,4 millones de 2018, es decir, casi 6,7 millones de toneladas más. Y ello ha supuesto cerrar el ejercicio con un incremento del 2,5 por ciento en comparación con el precedente.

Esta evolución estuvo "propiciada por el incremento de tráfico como los minerales no metálicos (+18 por ciento), los piensos y forrajes (+14 por ciento) o las frutas, hortalizas y legumbres (+8 por ciento)", destacan desde Puertos del Estado. La mercancía general acumula así un crecimiento del 22,1 por ciento en el último lustro, ganando 49,62 millones de toneladas entre 2015 y 2019.

Un año más, crece el peso de este segmento de actividad y se acerca al 50 por ciento: la mercancía general supuso el 49,6 por cien-

TRÁFICO DE MERCANCÍA GENERAL

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Valencia	75,44	71,97	+5%	67,77	64,66	63,10
Bahía de Algeciras	73,28	69,06	+6%	65,45	67,77	62,47
Barcelona	45,74	46,34	-1%	41,12	31,67	29,44
Las Palmas	15,64	16,72	-6%	16,93	13,54	14,11
Baleares	13,74	13,10	+5%	12,24	11,58	10,58
Bilbao	9,94	10,34	-4%	9,87	9,50	9,67
S.C. Tenerife	7,19	7,41	-3%	7,39	6,39	5,90
Vigo	3,82	3,77	+1%	3,64	3,57	3,68
Castellón	3,00	3,29	-9%	3,58	3,49	3,15
Santander	2,59	2,30	+12%	1,89	1,85	1,77
Pasaia	2,17	2,09	+4%	2,09	2,29	2,04
Gijón	1,98	1,69	+17%	1,62	1,50	1,36
Málaga	1,96	1,44	+36%	0,99	0,94	0,79
Tarragona	1,81	2,17	-16%	2,08	1,99	2,24
Sevilla	1,77	1,97	-10%	1,90	2,31	2,31
Avilés	1,57	1,17	+34%	1,21	1,36	1,22
Marín - Pontevedra	1,55	1,58	-2%	1,59	1,27	1,12
Alicante	1,42	1,51	-6%	1,50	1,49	1,29
Cartagena	1,25	1,46	-15%	1,53	1,39	1,28
Bahía de Cádiz	1,15	1,42	-19%	1,66	1,33	1,33
Huelva	1,14	0,98	+16%	0,79	0,49	0,48
Almería	1,09	0,58	+86%	0,64	0,67	0,60
A Coruña	0,97	1,10	-12%	0,91	1,01	0,94
Ceuta	0,83	0,85	-2%	0,87	1,04	1,00
Motril	0,80	0,92	-13%	0,77	0,51	0,34
Melilla	0,77	0,79	-2%	1,06	1,06	0,94
Ferrol - San Cibrao	0,76	0,76	+0%	0,78	0,76	0,73
Vilagarcía	0,65	0,59	+10%	0,59	0,60	0,53
Total	274,03	267,37	+2%	252,47	236,03	224,41

Millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO

71%. Las tres primeras Autoridades Portuarias en mercancía general, Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona, suman más de 194 millones de toneladas, lo que supone que acaparan ceca del 71 por ciento del total de estos flujos que registra el sistema portuario español.

86%. Destaca porcentualmente el incremento de actividad que ha registrado el puerto de Almería al superar el millón de toneladas, avanzando el 86 por ciento.

to del total de flujos que se movieron en el sistema portuario español, seis décimas más que en 2018.

Del total de 274 millones de toneladas, el 71,3 por ciento correspondió a volúmenes en contenedores. Y ello supone 195,4 millones de toneladas y un avance del 2,3 por ciento (4,4 millones de toneladas ganadas). Unas décimas más de crecimiento registró la mercancía general convencional al sumar 78,6 millones de toneladas y un avance del 2,9 por ciento (2,3 millones de toneladas más).

Los tráfico de tránsito fueron los más numerosos con un peso del 56 por ciento en las operaciones de mercancía general. Estos flujos aumentaron el 4,1 por ciento, hasta alcanzar los 154,2 millones de toneladas, frente a los 148,1 millones del ejercicio precedente.

VALENCIA, LÍDER

No se han producido cambios en los primeros puestos de la clasificación. Lidera los flujos de mercancía general la Autoridad Portuaria de Valencia con una actividad de 75,4 millones de toneladas y un crecimiento por encima de la media, el 4,8 por ciento más. Destaca la mercancía general en contenedores, con un peso superior al 80 por ciento al sumar 60,8 millones de toneladas y un avance del 5,1 por ciento, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria de Valencia. De esta actividad, 24,5 millones de toneladas correspondieron a operaciones de importación, exportación y cabotaje, que sumaron un avance del 5,8 por ciento. Los 36,3



**CONSIGNACIONES
TOROYBETOLAZA**





CONSIGNATARIOS, ESTIBADORES, ALMACENISTAS Y AGENTES DE ADUANA

Servicio semanal regular con Finnlines (salidas todos los miércoles) en RORO, Container y Convencional desde Bilbao a: Zeebrugge, Amberes, Helsinki, Paldiski y San Petersburgo - Con trasbordo: Aarhus, Travemunde y Rostock

www.torobe.com

CENTRAL:
San Vicente, 8 - Edif. Albia, Pta. 5ª
48001 BILBAO
Tel.: +34 94 425 26 00
Fax: +34 94 425 26 49-50
finlines.bilbao@torobe.com

SUCURSALES:
Bilbao, Santurce, Pasajes, Gijón,
Avilés y Azuqueca de Henares.

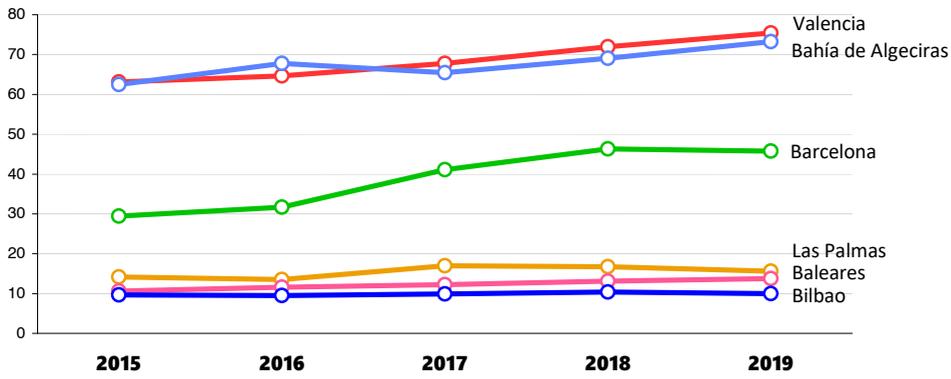
Con servicio de transporte "Puerta a Puerta"

Cubiertos: 95.000 m2

Descubiertos: 112.000m2

PUERTOS DE ESPAÑA

TRÁFICO DE MERCANCÍA GENERAL



► 2019



Millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

LA MERCANCÍA GENERAL EN CONTENEDORES TIENE UN PESO SUPERIOR AL 80% EN LOS PUERTOS VALENCIANOS

ALGECIRAS CRECIÓ EL TRIPLE QUE LA MEDIA DEL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO

millones de toneladas restantes se movieron en operaciones de transbordo, registrando así un crecimiento del 4,6 por ciento.

En cuanto a la mercancía general convencional en las radas valencianas sumó 14,6 millones de toneladas y un incremento del 3,5 por ciento. En este caso, las operaciones de importación, exportación y tráfico nacional acapararon 14,5 millones de toneladas y un crecimiento del 3,5 por ciento, mientras que el transbordo apenas superó las 78.000 toneladas (+13,5 por ciento).

Sigue en el segundo puesto del ranking en mercancía general el puerto de la Bahía de Algeciras al sumar 73,3 millones de toneladas y triplicar el crecimiento medio, avanzando el 6,1 por ciento más en comparación con el año 2018. Ganó así 4,2 millones de toneladas.

El puerto de Barcelona mantuvo la tercera posición de la clasificación, con 45,7 millones de toneladas, aunque experimentó un retroceso del 1,3 por ciento en relación al ejercicio precedente.



TRAMARCO
YOUR PARTNER IN THE STRAIT OF GIBRALTAR



TRANSATLANTICA MARÍTIMA DE CONSIGNACIONES S.L.
Recinto Portuario de Algeciras - Muelle Isla Verde S/N
11207 Algeciras (Cádiz) - Spain

TOURAFRICA INTERNATIONAL LIMITED
Airport Car Park, Unit 2 | British Lines Road
P.O.Box 355 - Gibraltar

+34 851 000 422

+34 647 365 897

www.tramarco.es
projectcargo@tramarco.es



Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Contenedores

EL TRÁFICO DE CONTENEDORES ALCANZA UN NUEVO RÉCORD

Los puertos españoles rozan los 17,5 millones de TEUs en 2019, con un crecimiento superior al 1,5%

El sistema portuario español volvió a superar el pasado año la barrera de los 17 millones de TEUs. En concreto, el tráfico rozó los 17,5 millones de TEUs, nuevo récord histórico.

La estadística refleja la apuesta de los grandes armadores mundiales por España, que consolida su posición como principal enlace interoceánico del sur de Europa. Solo en los tres últimos años, los puertos españoles han logrado captar más de 1,5 millones de cajas nuevas.

Pese a la buena evolución del negocio, la desaceleración global de la economía y las guerras comerciales terminaron por pasar factura. El tráfico de contenedores creció en España un 1,5 por ciento en 2019, frente al avance del 8 por ciento registrado en el año anterior. De hecho, un total de 17 autoridades portuarias, de las 28 del sistema portuario español, perdieron tráfico a lo largo del pasado ejercicio.

Al frente de la clasificación se mantiene el puerto de Valencia, que rebasó, por segundo año consecutivo, los 5 millones de TEUs, afianzando su posición en el Mediterráneo. En 2019, los tres recintos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia (Valencia, Sagunto y Gandía), canalizaron 5,4 millones de

TRÁFICO DE CONTENEDORES

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Valencia	5.441	5.183	+5%	4.832	4.732	4.615
Bahía de Algeciras	5.119	4.773	+7%	4.390	4.761	4.516
Barcelona	3.324	3.423	-3%	2.969	2.237	1.965
Las Palmas	1.006	1.141	-12%	1.183	946	901
Bilbao	628	638	-2%	605	597	627
S.C. Tenerife	411	509	-19%	467	371	345
Málaga	209	125	+67%	86	120	43
Castellón	203	229	-11%	241	227	215
Vigo	181	220	-18%	219	218	224
Alicante	171	163	+5%	164	160	134
Sevilla	137	138	-1%	106	146	162
Baleares	120	121	-1%	121	130	90
Marín - Pontevedra	77	87	-12%	89	67	43
Gijón	76	79	-5%	76	66	62
Huelva	74	69	+7%	58	12	8
Cartagena	67	84	-21%	90	96	92
Bahía de Cádiz	58	69	-16%	82	74	67
Tarragona	48	58	-17%	63	84	90
Vilagarcía	41	35	+18%	35	32	31
Almería	23	9	+151%	7	6	6
Melilla	18	22	-19%	36	39	34
Santander	14	11	+36%	7	1	1
Ceuta	11	11	-3%	16	22	18
Ferrol - San Cibrao	8	5	+83%	0	1	1
Motril	1	0	+78%	9	3	0
A Coruña	0	0	-78%	0	0	0
Avilés	0	0	-20%	-	0	-
Pasaia	-	0	-	0	7	3
Total	17.467	17.203	+2%	15.952	15.154	14.293

Miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

TEUs, un 5 por ciento más que en 2018, es decir, el triple de la media nacional. La entidad logró cazar más de 258.000 TEUs nuevos, fruto del aumento de operaciones de navieras como MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco y Hapag-Lloyd, entre otras.

A continuación se encuentra el puerto de Algeciras.

Las dos terminales de contenedores de la dársena, gestionadas por APM Terminals y TTIA, también lograron superar los 5 millones de TEUs, con un avance del 7,3 por ciento, ligeramente por encima de las previsiones iniciales.

En tercera posición se encuentra el puerto de Barcelona, que tras varios



ALEATICA
Smart & Sustainable Infrastructure

Your Gateway
to Global Markets





tcval.cl



6,4 hectáreas
1.800.000 t
9,5 m de calado
550 m línea de atraque para rodado, proyecto, convencional y cruceros.



tctenerife.es



15,0 hectáreas
620.000 TEU
16 m de calado
700 m línea de atraque para rodado, proyecto y contenedores.



tmsalc.com



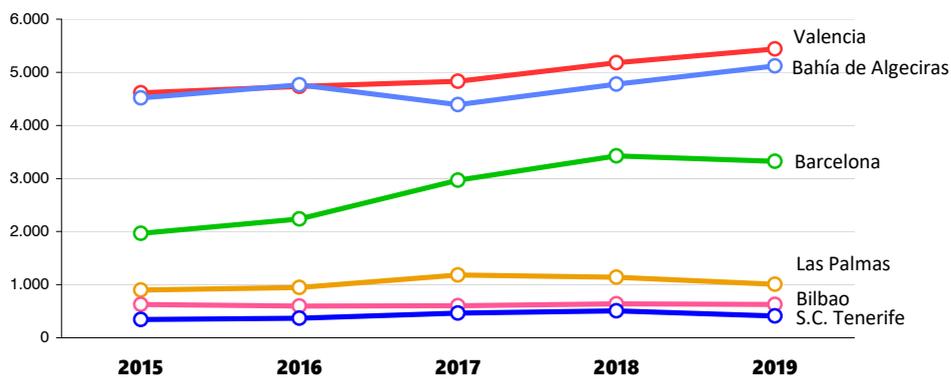
36,5 hectáreas
400.000 TEU
14 m de calado
1.290 m línea de atraque para rodado, proyecto, contenedores, graneles sólidos y pasajeros.

PUERTOS DE ESPAÑA

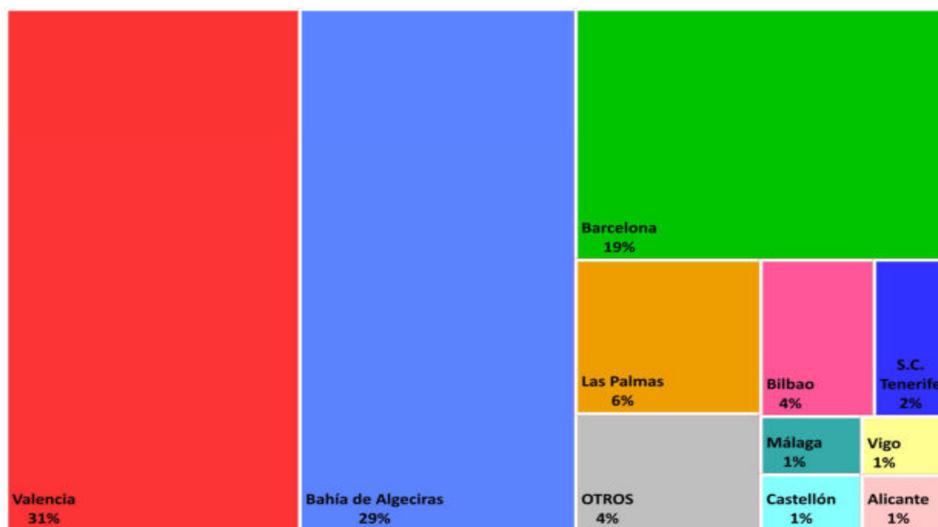
ALGECIRAS SIGUE LOS PASOS DE VALENCIA Y TAMBIÉN SUPERA LOS 5 MILLONES DE TEUS

LOS TRES PRIMEROS PUERTOS CONTROLAN EL 80% DEL NEGOCIO DEL CONTENEDOR EN ESPAÑA

TRÁFICO DE CONTENEDORES



► 2019



Miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

años creciendo a un ritmo de doble dígito, cerró el pasado ejercicio con 3,3 millones de TEUs y una caída del 2,9 por ciento. Los tres primeros puertos

españoles en tráfico de contenedores sumaron 14 millones de TEUs, lo que supone casi el 80 por ciento del negocio. En la estadística destaca,

además, el fuerte crecimiento del puerto de Málaga, más del 67 por ciento, gracias a la apuesta de Noatum Maritime. La terminal polivalente que ex-

plota el grupo portuario movió más de 200.000 TEUs en 2019, una cifra que no lograba superar desde 2012, cuando registró 296.350 TEUs. El crecimiento se debe al fuerte aumento de los volúmenes de tránsito de Maersk, con tres escalas semanales, en una línea que conecta con Algeciras, Tánger-Med, Manzanillo, Newark, Panamá, Buenaventura y Guayaquil, así como a los tráficos de las navieras WEC Lines, Naviera Tamarán (JSV) y Hapag-Lloyd.

El puerto que más creció fue Almería (+151 por ciento), con 23.476 TEUs. Un aumento que responde a la puesta en servicio en 2018 de las líneas con Algeciras y Valencia, que además de transportar los productos del Grupo Cosentino -impulsor de estos servicios con Maersk y MSC-, están siendo usadas por un centenar de empresas de las provincias de Almería, Granada y Jaén para sus flujos. También destaca el crecimiento del puerto de Ferrol, casi un 83 por ciento, con un tráfico de 8.276 TEUs. La terminal de contenedores que explota el grupo Yilport logró sumar a la línea de la naviera Containerships, el tráfico de importación asiático de CMA CGM para el norte de Galicia, que hace escala en el puerto de Algeciras.



BERGÉ
Moved by Logistics

#tuoperadordereferencia

**Somos
logística**

bergelogistics.com

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Contenedores

AL SERVICIO DEL COMERCIO EXTERIOR

El tráfico de import-export supera los 6 millones de TEUs, con un crecimiento del 3%

El tráfico de contenedores de importación y exportación, el 35 por ciento del total, mantiene la senda del crecimiento. Los puertos españoles superaron en 2019 la barrera de los 6 millones de TEUs, nuevo máximo histórico, tras registrar un crecimiento del 3 por ciento.

El 66 por ciento de la carga se concentra en dos puertos: Valencia y Barcelona, que suman 4 millones de TEUs. Es decir, siete de cada diez contenedores de import-export transitan por sus muelles.

Al frente de la clasificación se encuentra Valencia, que disparó sus volúmenes el pasado año un 7,3 por ciento, con cerca de 2,3 millones TEUs. Los contenedores llenos finalizaron el ejercicio con un alza del 3,8 por ciento, destacando los buenos datos obtenidos por las exportaciones, que aumentaron un 5,5 por ciento, mientras las importaciones subieron un 4,9 por ciento. Los contenedores

CONCENTRACIÓN DE LOS TRÁFICOS

Eje mediterráneo. Los puertos de Valencia y Barcelona lideran el tráfico de contenedores de import-export, con una amplia ventaja sobre sus más inmediatos perseguidores.

Más de 100.000 TEUs. Solo seis autoridades portuarias (Valencia, Barcelona, Algeciras, Bilbao, Castellón y Vigo), de las 28 del sistema portuario español, superan los 100.000 TEUs. En conjunto, suman 5,6 millones de TEUs, el 92 por ciento del tráfico total de contenedores de importación y exportación.

vacíos, por su parte, avanzaron un 8,9 por ciento. Unos datos que reflejan el papel del puerto de Valencia como "factor clave para la economía valenciana y española por su privilegiada situación geoestratégica que le permite atender al 55,5 por ciento del PIB español y más del 60 por ciento del comercio exterior de nuestro país", destacan desde la entidad portuaria que preside Aurelio Martínez.

En segunda posición se mantiene el puerto de Barcelona, pese a la caída del 2 por ciento, tras cerrar 2019 con un movimiento de 1,7 millones de TEUs. Sin embargo, el puerto de Barcelona sigue potenciando su papel como facilitador del comercio exterior, en tanto que los contenedores llenos de exportación y de importación se mantienen como el grupo más numeroso. Asia es el principal continente de origen y destino de los contenedores que canaliza el puerto ca-

TRÁFICO DE CONTENEDORES IMPORT-EXPORT

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Valencia	2.290	2.134	+7%	2.013	2.007	1.946
Barcelona	1.694	1.735	-2%	1.680	1.571	1.463
Bahía de Algeciras	708	576	+23%	380	373	370
Bilbao	552	567	-3%	531	527	553
Castellón	192	214	-10%	204	197	194
Vigo	157	190	-17%	151	148	162
Las Palmas	84	84	+1%	101	81	69
Marín - Pontevedra	66	74	-11%	72	55	37
Gijón	56	58	-4%	59	54	55
Cartagena	53	68	-23%	75	64	61
S.C. Tenerife	40	47	-15%	53	42	36
Tarragona	39	49	-19%	49	54	54
Málaga	25	25	+3%	21	15	21
Almería	21	7	+221%	6	6	3
Alicante	19	14	+40%	17	18	17
Huelva	15	17	-15%	13	8	5
Santander	14	11	+36%	7	1	1
Bahía de Cádiz	10	12	-16%	27	24	34
Ferrol - San Cibrao	8	4	+117%	0	1	1
Sevilla	4	6	-36%	5	5	8
Melilla	4	6	-39%	12	14	12
Ceuta	3	2	+7%	0	0	0
Vilagarcía	1	1	+8%	1	1	1
Motril	1	0	+78%	0	0	-
Baleares	0	0	+47%	0	0	0
A Coruña	0	0	-77%	0	0	0
Avilés	0	0	-20%	-	-	-
Pasaia	-	0	-	0	7	3
Total	6.056	5.900	+3%	5.478	5.272	5.106

Miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Lifting Global Trade...

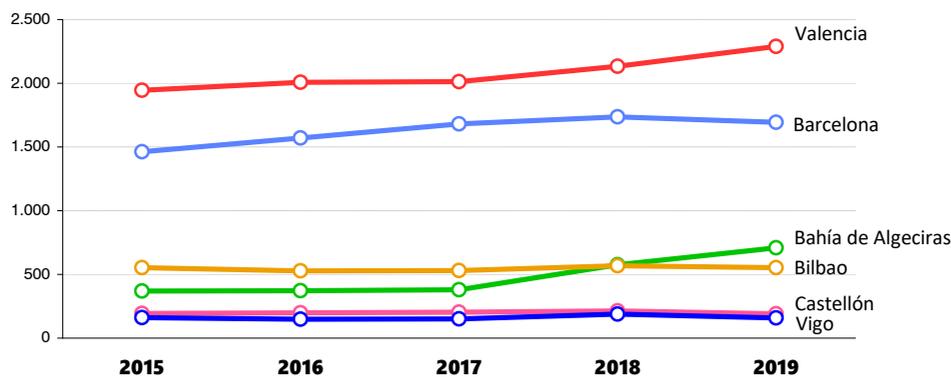
APM TERMINALS

In Barcelona we lift a lot more than containers

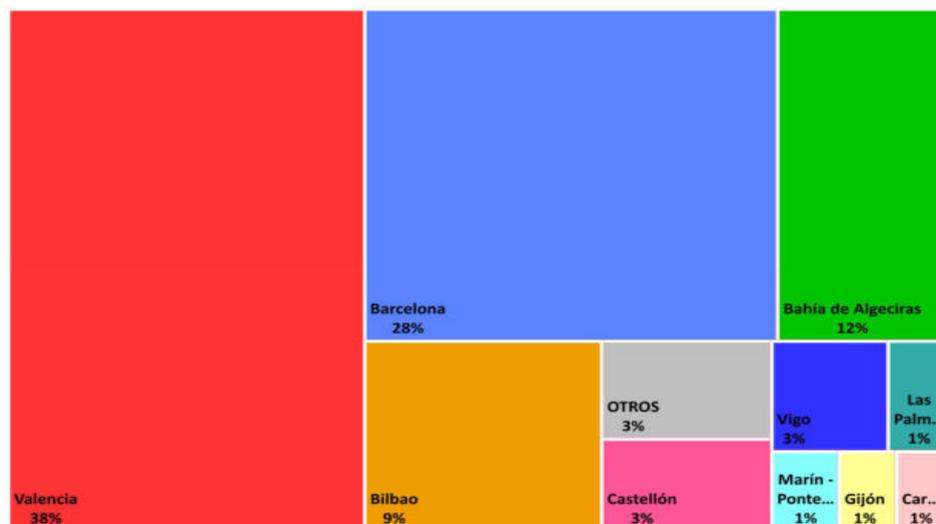
PUERTOS DE ESPAÑA

talán, con el 42 por ciento de las exportaciones y el 75 por ciento de las importaciones. Y China se consolida como el principal socio comercial, ya que recibe el 11 por ciento de los contenedores de exportación y es el origen del 42 por ciento de las importaciones. Completa el podio el puerto de Algeciras, con una progresión meteórica en los tráficó de importación y exportación, una de las grandes apuestas de la dársena. En 2019, Algeciras movió 708.369 TEUs, lo que supone un avance del 23 por ciento. Un porcentaje que se eleva por encima del 90 por ciento con respecto a 2015. Es decir, en los últimos cinco años, Algeciras ha duplicado sus flujos de import-export, tras lograr captar 339.000 TEUs nuevos. “Seguimos creciendo en contenedores llenos de import-export, en un 14 y un 8 por ciento, respectivamente”, subrayan desde el organismo portuario que preside Gerardo Landaluce. Unos datos que sitúan a la dársena del Estrecho como el principal puerto en este apartado en el sur de la Península.

TRÁFICO DE CONTENEDORES IMPORT-EXPORT



► 2019



Miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

VALENCIA Y BARCELONA, MOTORES DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

ALGECIRAS DISPARA SUS VOLÚMENES DE IMPORT-EXPORT UN 23% EN 2019



GRUPO RAMINATRANS INTERNATIONAL FORWARDERS

VALENCIA · ALICANTE · BARCELONA · MADRID · BILBAO
 ZARAGOZA · ALGECIRAS · GRAN CANARIA
 CASTELLÓN · PALMA DE MALLORCA · RIBARROJA · VIGO · SEVILLA
 RIGA · MIAMI · CIUDAD DE MÉXICO · GUADALAJARA (MX)
 NUEVA DELHI · KUALA LUMPUR · BANGLADESH · BANGKOK
 NINGBO · SHENZHEN · QINGDAO · HONG KONG
 SHANGHAI · XIAMEN · DALIAN · XINGANG · TIANJIN



Logistics Solutions



raminatrans@raminatrans.com www.raminatrans.com

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Contenedores

PUENTES DE CONEXIÓN ENTRE CONTINENTES

Los puertos españoles superan los 9,4 millones de TEUs de transbordo en 2019, más de la mitad del tráfico total de contenedores, con un avance del 1,4% con respecto al año anterior

El tráfico de transbordo de contenedores sigue ganando protagonismo en los muelles españoles. Los puertos cerraron el pasado ejercicio con un crecimiento del 1,4 por ciento, hasta superar los 9,4 millones de TEUs en tránsito, lo que supone más de la mitad del movimiento total de contenedores (54 por ciento). Es más, en los últimos cinco años, el sistema portuario español ha logrado sumar casi 2 millones de TEUs nuevos de transbor-

do. Unos números que sitúan a los puertos españoles como una de las principales alternativas para la conexión entre continentes, en un entorno de creciente competencia. La principal instalación de tránsito internacional en España es Algeciras, que concentra el 47 por ciento de este tráfico (ver cuadro adjunto). El puerto cerró el año 2019 con un crecimiento del 5 por ciento, hasta alcanzar un movimiento de 4,4 millones de TEUs. Un

ALGECIRAS CONCENTRA CASI LA MITAD DEL TRÁFICO DE TRANSBORDO DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL

2020, UN AÑO DE INCERTIDUMBRE ANTE LA VOLATILIDAD DE LOS TEUS EN TRÁNSITO

TRÁFICO DE CONTENEDORES EN TRÁNSITO

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Bahía de Algeciras	4.410	4.195	+5%	4.008	4.383	4.144
Valencia	2.938	2.826	+4%	2.632	2.514	2.509
Barcelona	1.397	1.444	-3%	1.068	432	282
Las Palmas	447	584	-23%	616	433	438
Málaga	170	86	+99%	49	89	8
S.C. Tenerife	13	104	-88%	65	3	2
Vigo	9	11	-14%	10	9	6
Castellón	8	7	+7%	31	24	9
Marín - Pontevedra	5	7	-28%	13	7	2
Bilbao	2	1	+16%	3	3	2
Resto	2	3	-27%	8	25	26
Total	9.401	9.268	+1%	8.501	7.923	7.427

Miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

registro que supone el 86 por ciento del tráfico de contenedores de la dársena andaluza, que arranca un año de incertidumbre tras el anuncio de Maersk, que comunicó a finales del pasado año una reducción del 30 por ciento de sus tráficos en la dársena en 2020. Es decir, alrededor de 700.000 movimientos menos, lo que supone cerca de un millón de TEUs. Tras Algeciras, y a gran distancia, se encuentra Valencia, que se mantiene como el segundo puerto español en tráfico de transbordo. Los tres recintos gestionados por la entidad portuaria (Valencia, Sagunto y Gandía) canalizaron 2,9 millones de TEUs en tránsito, con un crecimiento del 4 por ciento. Un

avance que no fue mayor debido al cambio de tendencia en el último trimestre del pasado año, provocado por la ligera pérdida de volúmenes globales de transbordo. Un descenso que responde a la irrupción en el tablero del Mediterráneo del puerto italiano de Gioia Tauro, tras comprar MSC la terminal Medcenter. Una operación que derivó en el desvío de volúmenes de la alianza '2M', formada por las navieras Maersk Line y MSC. La instalación más afectada por la reducción de los tráficos es la terminal de CSP Spain, bajo el control accionario de la asiática Cosco Shipping Ports. Un dato que refleja la alta volatilidad de este segmento de negocio en los puertos.

LIGERO PASO ATRÁS EN LA RECUPERACIÓN DE LOS TRÁFICOS DE CABOTAJE

El tráfico de contenedores entre los puertos españoles registró un ligero retroceso del 1 por ciento en 2019. Pese a este paso atrás en la recuperación de los volúmenes de cabotaje, el sistema portuario logró volver a superar los 2 millones de TEUs. Eso sí, el tráfico doméstico continúa lejos de los 2,21 millones de TEUs registrados en 2007, su techo histórico. El mercado canario mantiene su fortaleza. Los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife,

que cerraron un ejercicio plano, lideran el ranking con un movimiento de 474.767 y 358.372 TEUs, respectivamente. En conjunto, suman más de 833.000 TEUs, el 41 por ciento del tráfico total de cabotaje. En tercera y cuarta posición se encuentran los puertos de Barcelona, con 233.140 TEUs (-1,5 por ciento) y Valencia, con 212.958 TEUs (-4,1 por ciento). A continuación aparecen los puertos de Alicante (+2,3 por ciento), Sevilla (+0,5 por ciento) y Baleares

TRÁFICO DE CONTENEDORES DE CABOTAJE

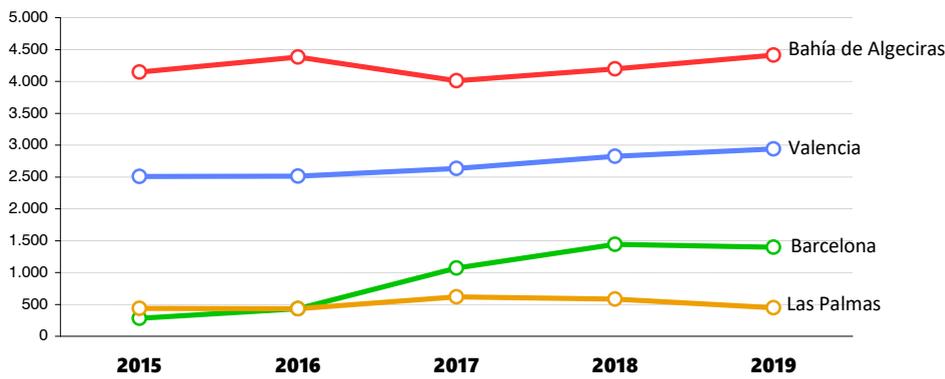
PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Las Palmas	475	474	+0%	466	432	394
S.C. Tenerife	358	358	+0%	349	325	307
Barcelona	233	237	-1%	250	242	217
Valencia	213	222	-4%	201	204	160
Alicante	151	148	+2%	144	137	117
Sevilla	133	132	+1%	101	141	153
Baleares	120	121	-1%	120	130	90
Bilbao	75	70	+6%	71	67	72
Huelva	59	50	+17%	44	3	3
Bahía de Cádiz	47	56	-16%	55	50	34
Vilagarcía	40	34	+18%	34	32	30
Gijón	20	21	-6%	18	12	6
Vigo	15	20	-28%	23	27	29
Melilla	14	16	-12%	24	26	23
Málaga	14	15	-8%	16	16	15
Cartagena	14	16	-16%	15	32	30
Tarragona	9	9	-10%	10	11	11
Ceuta	8	9	-4%	16	22	18
Marín - Pontevedra	6	6	-5%	4	5	4
Castellón	3	8	-60%	6	6	12
Almería	2	3	-12%	0	0	3
Bahía de Algeciras	1	1	-19%	3	5	2
Resto	0	1	-66%	1	3	0
Total	2.010	2.029	-1%	1.972	1.927	1.729

Miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

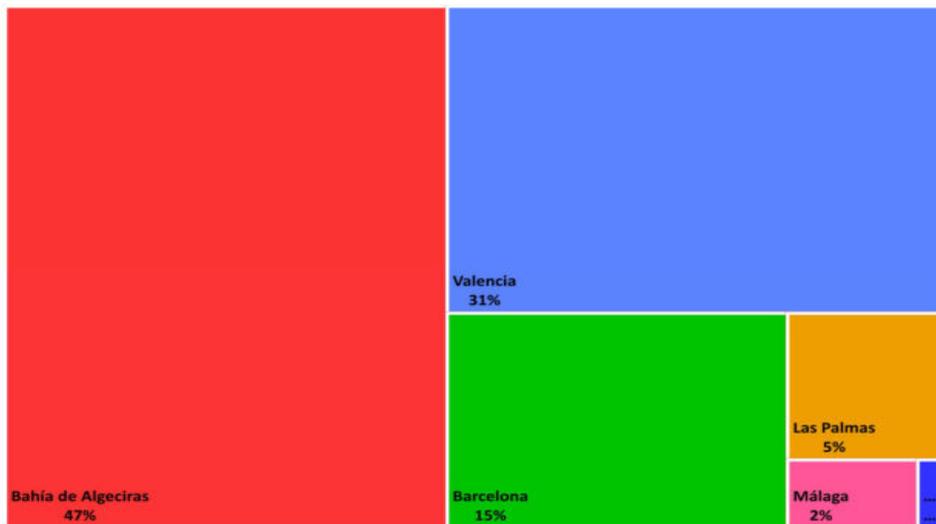
(-0,7 por ciento), todos ellos con más de 100.000 TEUs, marcando cierta distancia con el siguiente escalón, que ocupa Bilbao, con 74.676 TEUs, tras crecer un 6,2 por ciento. El puerto que más progreso en el tráfico de cabotaje fue Vilagarcía, gracias a las líneas con Canarias. La terminal de contenedores de la dársena gallega, que explota el grupo Boluda, rozó los 40.000 TEUs de cabotaje, lo que supone un 18,2 por ciento más que un año antes. En la estadística también destaca la evolución de Huelva, que disparó su tráfico un 17 por ciento en 2019, hasta superar los 59.000 TEUs, gracias a las líneas regulares con Canarias. Cinco años atrás, en 2015, el tráfico en la puerto andaluz no llegaba a superar los 2.800 TEUs.

PUERTOS DE ESPAÑA

TRÁFICO DE CONTENEDORES EN TRÁNSITO



► 2019



Miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

En tercer lugar, con un tráfico de transbordo por encima del millón de TEUs, se sitúa el puerto de Barcelona, con casi 1,4 millones de TEUs y un descenso del 3,3 por ciento.

Los tres primeros puertos españoles en este tipo de tráfico concentran el 93 por ciento de los contenedores en tránsito, con 8,7 millones de TEUs.

En la estadística también destaca el espectacular crecimiento del puerto de Málaga, cerca de un 99 por ciento. La terminal polivalente de la dársena andaluza, que explota la Noatum Maritime, cerró el año 2019 con un tráfico de 170.307 TEUs de tránsito, frente a los 85.654 TEUs registrados un año antes. El fuerte estirón responde a los volúmenes de transbordo de la naviera Maersk, a través de la línea regular, con tres escalas semanales, que conecta con los puertos de Algeciras, Tánger-Med, Manzanillo, Newark, Panamá, Buenaventura y Guayaquil.

Por último, aunque con volúmenes más reducidos, en la clasificación destaca, igualmente, el avance registrado por los puertos de Cádiz, con 773 TEUs en tránsito (+49 por ciento); Bilbao, con 1.730 TEUs (+16 por ciento) y Castellón, con un movimiento de 7.688 TEUs (+7 por ciento).

54

por ciento

del tráfico de TEUs en España corresponde a transbordo



- ✓ Transporte terrestre, aéreo y marítimo
- ✓ Almacenaje y distribución
- ✓ Grupajes con Ceuta y diarios con Melilla
- ✓ Cargas diarias completas en frío y en seco con Melilla
- ✓ Embarques a Argelia y a Beni-Enzar/Nador (Marruecos)
- ✓ Despacho de contenedores / Transitarios



- ✓ OFICINAS EN MÁLAGA Y ALMERÍA
- ✓ HEAD OFFICE: MELILLA (melilla@cabrerologistic.com)

TEL. +34 95 268 19 28 • +34 95 268 40 29



www.cabrerologistic.com



El negocio del contenedor | Conectividad



Vista aérea de las instalaciones del puerto de Valencia, que superó el pasado año los 5 millones de TEUs, por segundo año consecutivo.

ENLAZANDO DISTANCIAS CORTAS

Los puertos españoles mejoran su conectividad marítima un 13% en los últimos cuatro años, con Valencia, Algeciras y Barcelona a la cabeza con mayores servicios de *short sea*

Los puertos españoles han mejorado su conectividad marítima en los últimos cuatro años, según el balance del período 2016-2019 del Índice de Conectividad Portuaria (ICP) elaborado por la Fundación Valenciaport.

En concreto, los puertos mejoraron un 13 por ciento su conectividad marítima, según los datos de este barómetro, que tiene periodicidad semestral y cuenta con el aval de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad).

Entre los puertos españoles, Bahía de Algeciras fue el enclave que más aumentó su conectividad, mientras que Valencia reúne el valor más alto del barómetro del sistema portuario español.

Este índice permite realizar una radiografía de la conectividad de los tráficos de Transporte Marítimo de

Corta Distancia (TMCD) para mercancías en contenedor desde los puertos españoles.

El ICP surgió a partir del índice desarrollado por la Unctad, denominado *Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)*, en el que basa su metodología para la medición de la conectividad portuaria de los puertos españoles.

El barómetro utiliza la base de datos LinePort elaborada por Fundación Valenciaport, que proporciona los datos sobre la oferta de transporte marítimo necesarios para el desarrollo del ICP.

La base de datos proporciona información homogénea y detallada acerca de los servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia ofertados desde los puertos españoles.

El índice mide la conectividad de los puertos españoles considerando exclu-

EL ÍNDICE ICP SITÚA A LOS ENCLAVES DE VALENCIA, ALGECIRAS Y BARCELONA COMO LOS QUE DISPONEN DE MAYORES SERVICIOS MARÍTIMOS DE CORTA DISTANCIA CON UNA GRAN VENTAJA SOBRE EL RESTO DE RADAS

sivamente los servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia según la definición de la *European Shortsea Network*. Es decir, los servicios regulares que conectan los puertos españoles con los puertos de países miembros de la Unión Europea o con los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

Como resultado final, el ICP genera un valor de 100 para el puerto con el mayor índice promedio en el primer semestre de 2016. Así, para los siguientes semestres se ha tomado como referencia el máximo valor obtenido por cada variable el primer semestre del año 2016.

De este modo, en los semestres siguientes puede analizarse la evolución de la conectividad de cada puerto español, evaluando

si las políticas implementadas para mejorar su conectividad son efectivas.

En un contexto internacional, donde la gran mayoría del comercio internacional se realiza por vía marítima, la conectividad constituye un elemento esencial para las empresas importadoras y exportadoras.

La fragmentación de las cadenas de valor globales ejerce presión sobre los puertos para conseguir una mayor integración en las redes de transporte internacional, con el objetivo de continuar siendo competitivos y crear valor para las empresas.

FACTOR DE COMPETITIVIDAD

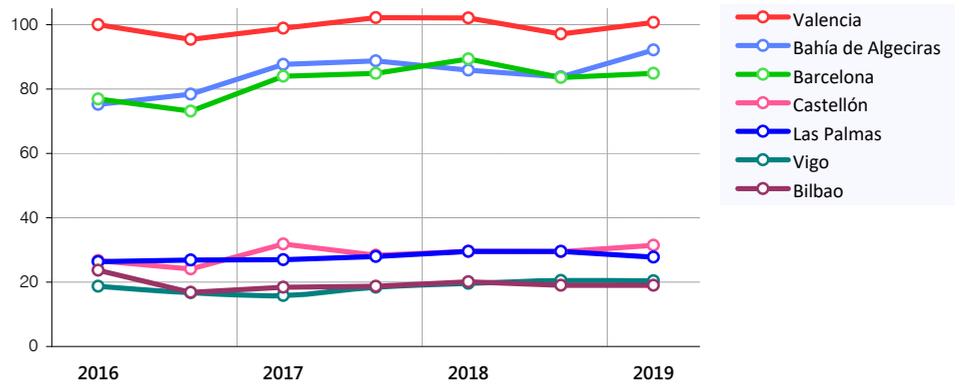
Ante este reto, la conectividad portuaria ha emergido como uno de los principales factores de competitividad portuaria.

Por ello, fruto de la importancia de esta variable, los gestores portuarios vienen

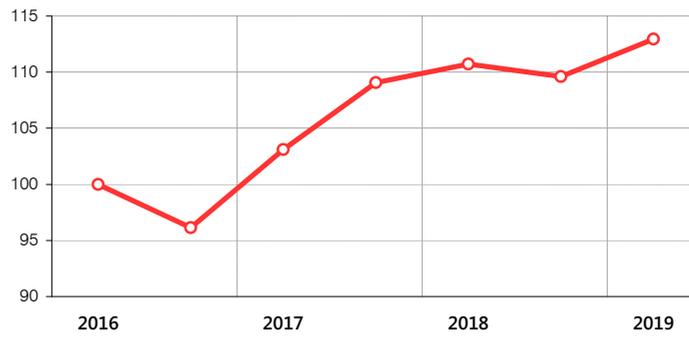
PUERTOS DE ESPAÑA



ÍNDICE DE CONECTIVIDAD PORTUARIA (ICP)



GLOBAL DE PUERTOS ANALIZADOS



Nota: el ICP genera un valor de 100 para el puerto con el mayor índice promedio en el primer semestre de 2016. Así, para los siguientes semestres se ha tomado como referencia el máximo valor obtenido por cada variable el primer semestre de 2016. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

realizando esfuerzos en el diseño e implementación de políticas que mejoren su conectividad, dirigidas entre otras cosas, a incentivar establecimiento de servicios marítimos regulares y empresas navieras. Con este propósito, en las últimas décadas, los puertos se han embarcado en un proceso de transforma-

ción para adaptarse al entorno dinámico en el que operan y atender las necesidades que demandan las navieras. Así, medidas como la inversión en infraestructuras portuarias y la digitalización se han llevado a cabo para permitir la escala de buques de mayor tamaño y mejorar la eficiencia de su operativa.



YILPORT IBERIA:

Una fuerte Red en La Península Ibérica; Terminales excelentes en Andalucía y Galicia

www.yilport.com



Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Mercancía perecedera

España, primer país exportador del mundo de frutas y hortalizas, y el cuarto por tráfico total, cuenta con dos grandes aliados para afianzar su posición en el mercado internacional: el transporte por carretera y los puertos, que disponen de almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de metros cúbicos de capacidad y más de 300.000 metros de línea de atraque.

En el año 2019, el sistema portuario español manipuló más de 12 millones de toneladas de productos hortofrutícolas, con un crecimiento del 4 por ciento respecto al ejercicio anterior. Una cifra que revela el fuerte protagonismo del negocio *reefer* en los muelles españoles.

Del tráfico total, más de 2 millones de toneladas correspondieron a exportaciones de productos españoles, que se incrementaron un 14 por ciento. La carga en tránsito, por su parte, alcanzó los 5,5 millones de toneladas, un 13,4 por ciento más que un año antes.

La clasificación está liderada por el puerto de Algeciras, que cerró el pasado año con un movimiento de 4,7 millones de toneladas, casi medio millón más que un año antes, con un crecimiento del 11 por ciento. El recinto portuario del Estrecho de Gibraltar cuenta

EL NEGOCIO 'REEFER', AL ALZA

Los puertos españoles superaron la barrera de los 12 millones de toneladas de productos hortofrutícolas en 2019, con un avance del 4%

TRÁFICO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Bahía de Algeciras	4.738	4.254	+11%	4.017	4.066	3.715
Valencia	2.087	1.720	+21%	1.673	1.760	1.676
Barcelona	1.934	1.727	+12%	1.324	441	348
Las Palmas	859	915	-6%	972	875	904
S.C. Tenerife	586	700	-16%	607	605	555
Bahía de Cádiz	304	359	-15%	335	284	257
Tarragona	188	509	-63%	138	171	161
Bilbao	167	157	+7%	136	197	170
Marín - Pontevedra	149	139	+7%	125	118	115
Baleares	144	170	-15%	174	164	185
Alicante	137	149	-8%	166	159	132
Huelva	112	56	+100%	48	41	49
Cartagena	105	230	-55%	88	107	86
Motril	92	82	+12%	53	37	19
Gijón	88	77	+15%	74	65	70
Sevilla	87	89	-2%	101	120	123
Almería	73	40	+83%	42	35	32
Málaga	50	53	-7%	16	15	9
Castellón	39	52	-26%	57	41	35
Santander	28	28	+0%	22	0	2
Vilagarcía	18	10	+72%	5	4	3
Melilla	17	21	-17%	65	78	65
Vigo	17	18	-10%	18	22	20
Ceuta	14	12	+12%	18	13	9
Pasaia	2	3	-15%	7	6	-
A Coruña	-	-	-	-	-	-
Avilés	-	-	-	-	-	-
Ferrol - San Cibrao	-	-	-	-	-	-
Total	12.035	11.572	+4%	10.279	9.424	8.742

Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ALGECIRAS LIDERA EL RANKING ESPAÑOL CON UN VOLUMEN DE MÁS DE 4,7 MILLONES DE TONELADAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS EN 2019

con una capacidad de almacenamiento en frío de 30.300 *palets*, al tiempo que las dos terminales de contenedores, gestionadas por APM terminals Algeciras y TTIA, disponen de 5.000 conexiones para tráfico *reefer*. Entre las principales novedades para este año, el puerto ha logrado mejorar los tiempos de imputación desde países productores como Costa Rica, México, República Dominicana, Colombia o Perú.

A continuación del puerto andaluz se sitúa Valencia, que también progresa a un ritmo de doble dígito. La entidad portuaria superó el pasado año los dos millones de toneladas, un 21 por ciento más que un año antes.

Completa el podio el puerto de Barcelona, que rozó los 2 millones de toneladas en 2019, tras registrar un avance del 12 por ciento.

En la lista también destaca el protagonismo de los puertos de las Islas Cana-



¿Quieres ser más eficiente?

Mejora tu logística: **Alquila o Compra cualquiera de nuestros productos.**

Elige entre una amplia gama de productos y servicios para mejorar tus procesos logísticos. La solución integral que buscas te la ofrece Alfaland.



www.alfaland.es

+34 691 839 392

info@alfaland.es

PUERTOS DE ESPAÑA

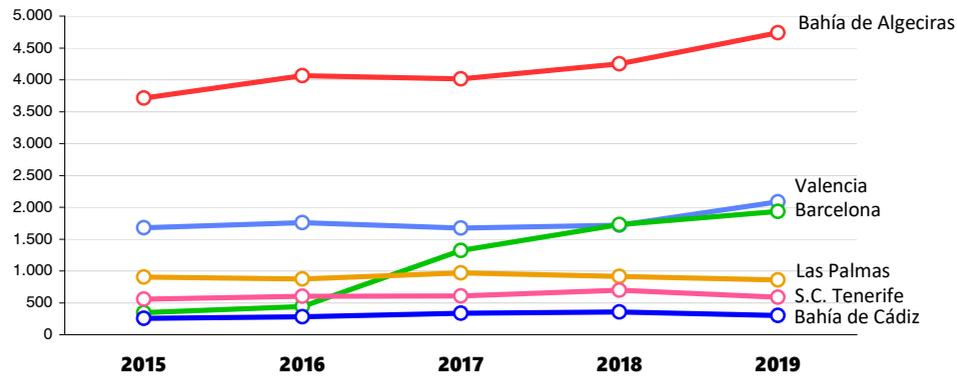
rias, gestionados por las Autoridades Portuarias de Las Palmas y Tenerife, pese al descenso de sus tráfico, con 859.000 y 586.000 toneladas, respectivamente. Los cinco primeros puertos españoles, con un volumen conjunto de más de 10,2 millones de toneladas de productos hortofrutícolas, controlan el 85 por ciento del tráfico.

En la estadística destaca, a su vez, el fuerte estirón de Huelva, que ha duplicado su tráfico en 2019, hasta las 112.000 toneladas.

AUTOPISTAS DEL MAR

También sobresale el puerto de Almería, con un crecimiento del 83 por ciento y 73.000 toneladas, que sigue dando pasos para la puesta en marcha de una autopista del mar con la dársena de Sète, al sur de Francia, para el transporte de frutas y verduras frescas en barco. Una apuesta intermodal incluida también en la 'hoja de ruta' del puerto de Cartagena, que lleva años trabajando en el establecimiento de una línea marítima de corta distancia con el sur de Francia y el norte de Italia.

TRÁFICO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS



► 2019



Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

LA HUERTA DEL MUNDO

Capacidad. Los puertos españoles disponen de almacenes frigoríficos con más de 2 millones de metros cúbicos de capacidad. Además, cuentan con más de 300.000 metros de línea de atraque, puntos de inspección fronteriza (PIF) y servicios fitosanitarios.

Concentración. Los cinco primeros puertos españoles en tráfico de productos hortofrutícolas, que suman en conjunto más de 10,2 millones de toneladas, canalizan el 85 por ciento del total.

AGRO
Merchants Group

LOS TIEMPOS
PUEDEN ESTAR
CAMBIANDO,
PERO NOSOTROS
SEGUIMOS
ENTREGANDO

El alcance de AGRO en toda Europa, basado en la inversión local continua, garantiza que podamos proporcionar soluciones integrales de cadena de frío.

Hemos crecido, de manera responsable y sostenible, para ofrecer una gama de servicios de valor añadido a través de nuestra incomparable red de ocho almacenes en España y Portugal.

Con ubicaciones en puertos estratégicos, proporcionamos beneficios tangibles y marcamos la diferencia para todos nuestros clientes.

Global Cold Chain Solutions Delivered Locally

Para más información visite

agromerchants.com

info@agromerchants.com



El negocio del contenedor | Alianzas navieras

LAS ALIANZAS ASIENTAN SUS TRÁFICOS EN ESPAÑA

Los consorcios '2M', 'The Alliance' y 'Ocean Alliance' reafirman sus compromisos con los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona



SOPRENDE EL BAJO NÚMERO DE PEDIDOS DE MAERSK LINE

MSC MANTIENE UNA SÓLIDA APUESTA POR EL GIGANTISMO

Durante 2020 los consorcios '2M', 'The Alliance' y 'Ocean Alliance', formados por las principales navieras mundiales, mantendrán sus compromisos con los puertos españoles. Algeciras, Barcelona y Valencia continúan con los servicios interoceánicos que tenían el año pasado dentro del consorcio, con líneas directas con norte de Europa, Extremo Oriente y América, principalmente. La mayoría mejora sus frecuencias y aumenta el tamaño de sus buques.

La alianza '2M', formada por Maersk Line y MSC, consolidará una oferta de bodega de 7.957.225 TEUs en el arranque de 2020, lo que posiciona al consorcio como el líder del mercado marítimo de línea regular de contenedores.

En el mercado, de acuerdo a los datos de Alphaliner, sorprende el bajo número de buques (18) y TEUs en cartera (42.760) que la naviera danesa Maersk Line tiene previsto incorporar en los próximos meses, así como su reducido tamaño medio, alrededor de 2.500 TEUs por unidad.

Una situación que podría indicar un movimiento de compra por parte del primer armador mundial que comenzó 2020 con una bodega de 4,19 millones de TEUs, una flota de 707 buques, 314 en propiedad en sus diferentes compañías filiales y 393 charteados. El tamaño medio de los buques propios de la danesa es de 7.500 TEUs, mientras que los fletados es sensiblemente inferior, con una capacidad en el entorno de

(continúa en la página 44)



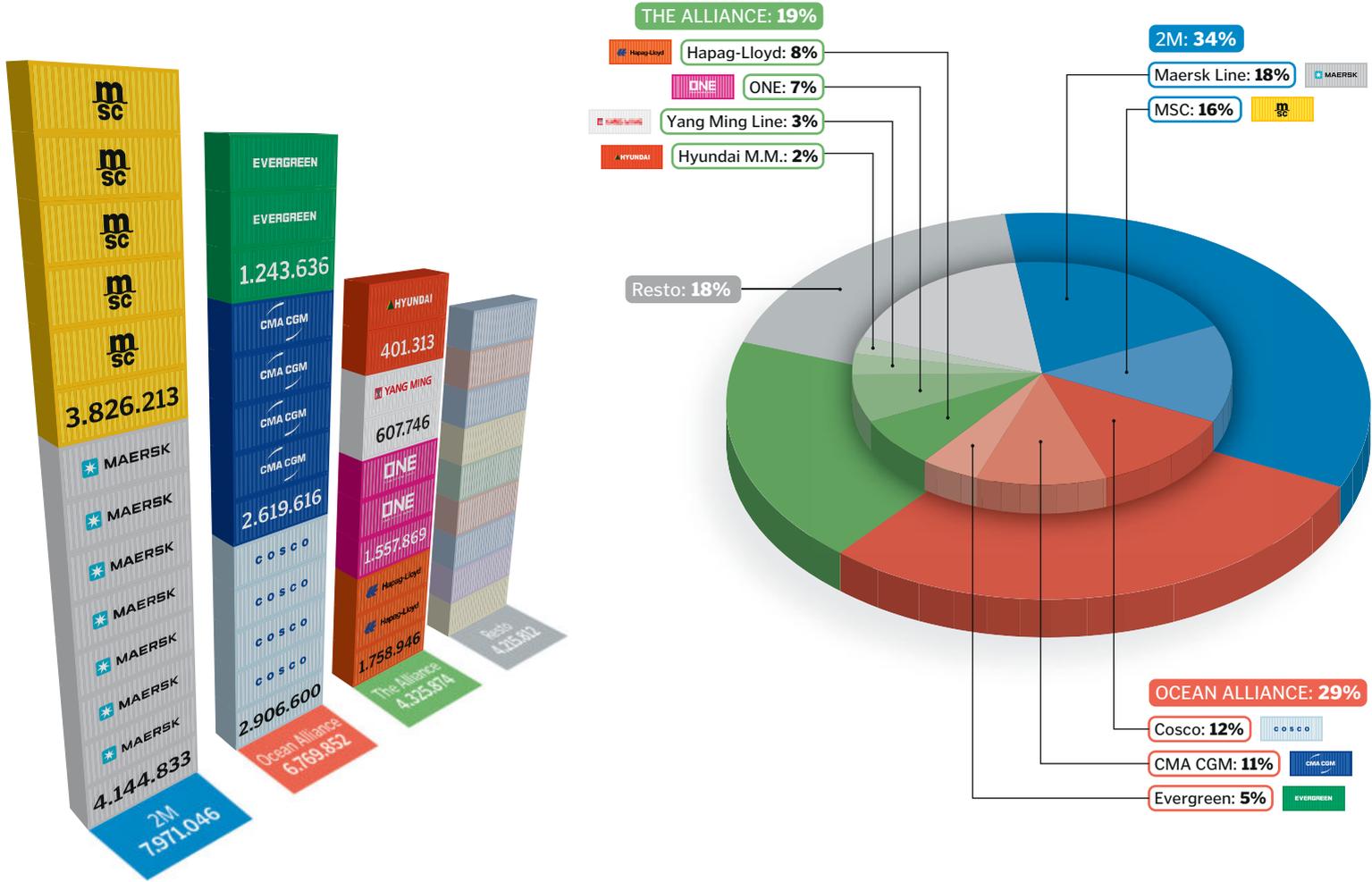
B BOLUDA
CORPORACIÓN MARÍTIMA

www.boluda.com.es

TRANSPORTE MARÍTIMO
REMOLCADORES
TRANSPORTE / SUMINISTRO COMBUSTIBLE
TERMINALES MARÍTIMAS
TRANSITARIA

PUERTOS DE ESPAÑA

CUOTA DE MERCADO POR ALIANZA



Datos a 11/03/2020. Todos los porcentajes son totales sobre la capacidad total mundial. Datos en TEUs. Fuente: Alphaliner. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Puerto de Santander
Autoridad Portuaria de Santander

comercial@puertosantander.es
www.puertosantander.es

**CONEXIONES MARÍTIMAS PARA AUTOMÓVILES
TAN LEJOS COMO NECESITES LLEGAR**

Map locations: E.E.U.U., Méjico, América Central, Brasil, Argentina, Costa del Pacífico, Portugal, Marruecos, Sudáfrica, Islas del Índico, Gran Bretaña, Finlandia, Francia, Holanda, Bélgica, Alemania, Turquía, Jordania, Arabia Saudí, Singapur, China, Corea del Sur, Japón, Australia, Nueva Zelanda.

El negocio del contenedor | Alianzas navieras

(viene de la página 42)

4.650 TEUs.

Y es que Maersk Line ha basado una gran parte de su crecimiento a través de las compras de otras compañías. En 1999 adquirió Sea-Land, en 2005 se hizo con Royal P&O Nedlloyd y en 2017 la alemana Hamburg Süd.

Tras esta última compra, el grupo danés anunció que no descartaba realizar nuevas integraciones, en consonancia con el proceso actual de consolidación del transporte marítimo de contenedores.

Por su parte, MSC sí mantiene un compromiso por el gigantismo de su flota con la adjudicación de cinco portacontenedores de 23.000 TEUs al astillero surcoreano Daewoo que ha elevado su cartera de pedidos a un total de 16 buques, que suman 305.352 TEUs, según las cifras que mane-

ja Alphaliner.

Con la suma de estas últimas embarcaciones, que se habrán incorporado en su totalidad a la flota en agosto de 2021, el operador rozará los cuatro millones de TEUs de capacidad, incluyendo los buques fletados, en línea con la capacidad de Maersk, que no pretende incrementarla.

Fuentes del sector estiman que esta estabilidad en la bodega de Maersk Line ayuda al operador danés a mantener unos niveles de utilización elevados y reducir sus costes unitarios. Actualmente, la flota propia de la naviera danesa ofrece unos 4,2 millones de TEUs de capacidad, pero esto se debe a que numerosos buques se encuentran los astilleros para la instalación de 'scrubbers', lo que le ha obligado a alquilar un número de buques mayor del habitual.

A diferencia de su socio en

la alianza 2M, la danesa ha decidido configurar una visión conservadora en cuanto a sus encargos, que suman 45.000 TEUs. De hecho hace tiempo que dejó de ser la naviera con el buque más grande en su flota, un récord que ahora tiene MSC con el "MSC Gülsün", de 23.765 TEUs de capacidad, una nave que viene realizando la ruta entre Asia y el norte de Europa. Por contra, los planes de MSC se centran en hacer crecer su línea principal de negocio, para lo que necesita ser más agresiva en el mercado con estas inyecciones de capacidad adicional. Su alianza con Maersk en enero de 2015 ha supuesto un impulso mucho mayor para la suiza que para su socio, lo que está generando preocupación para el operador danés.

Por ejemplo, ante los nuevos límites de azufre de la OMI, MSC optó desde el

LA PRINCIPAL NOVEDAD EN 2020 SERÁ LA INCORPORACIÓN DE HYUNDAI MERCHANT MARINE AL CONSORCIO 'THE ALLIANCE' A PARTIR DEL 1 DE ABRIL DE

principio por la instalación de 'scrubbers', mientras que Maersk apostó fuerte por los combustibles bajos en azufre y posteriormente, ha visto que era un error. En cualquier caso, sigue estando en su mano el ganar la batalla, si aprovecha su situación de superioridad actual.

En el seno de la alianza 2M, la principal novedad en 2019 fue el inicio de una cooperación estratégica alcanzada por MSC y Maersk Line con la naviera israelí ZIM, con la que se procedió a dar continuidad al acuerdo alcanzado en julio de 2018 en la rutas entre Asia y la costa este de Estados Unidos. Con ello, las tres navieras decidieron navegar juntas, con la puesta en marcha de cuatro servicios, en rutas entre Asia y Mediterráneo oriental y entre Asia y Pacífico.

Dentro de las novedades, la compañía Hapag-Lloyd ha



LA SURCOREANA HYUNDAI REFUERZA 'THE ALLIANCE'

La principal novedad en 2020 en el escenario de las alianzas navieras va a ser la incorporación de Hyundai Merchant Marine (HMM) al consorcio 'The Alliance' a partir del 1 de abril de 2020, donde compartirá espacios en los servicios marítimos juntos a la alemana Hapag-Lloyd, la japonesa ONE y la taiwanesa Yang Ming Line.

El desembarco de la naviera surcoreana en este consorcio, tras haber hecho en el pasado un primer intento de operar junto a Maersk Line y MSC en la alianza naviera '2M', viene acompañado de un plan de expansión de flota del armador muy importante.

Hyundai prevé introducir en las rutas Asia-Europa a partir de este mes una serie de 12 buques portacontenedores con una oferta de bodega de 24.000 TEUs, lo que supone que la surcoreana dispondrá de unidades similares a las que, por ejemplo, la suiza MSC tiene en servicio. Son los buques

portacontenedores más grandes del mundo.

Los buques, que están siendo construidos en Samsung Heavy Industries, posicionarán a Hyundai con una oferta de bodega de 808.594 TEUs y una flota formada por 84 buques.

Con los nuevos megabuques que tendrán al puerto de Algeciras como único punto de escala en España en su travesía entre los mercados de Asia y el norte de Europa, la surcoreana duplicará su capacidad, pasando de una bodega media por buque de 6.184 TEUs a 9.626 TEUs, según los datos de la consultora Alphaliner.

Este crecimiento de la oferta se producirá siempre que la surcoreana no decida la eliminación de alguno de sus buques más veteranos de los servicios. Al cierre de 2019 la surcoreana tenía operativos 63 buques con una capacidad de 389.594 TEUs.

Con la incorporación de Hyundai Merchant

Marine (HMM) al consorcio 'The Alliance', esta alianza sumará una oferta de bodega inicial de 4.336.280 TEUs, que se incrementará hasta 4.953.380 TEUs una vez se proceda a la introducción de nuevos buques. La flota manejada por las cuatro navieras será de 669 buques, con un tamaño medio de 7.400 TEUs.

La nueva red de servicios de 'The Alliance' cubrirá 78 puertos de Asia, Europa, incluido el Mediterráneo, Norte y Centroamérica, Oriente Medio, Mar Rojo y el subcontinente indio.

Respecto a los puertos españoles, la alianza de navieras ha incluido en su amplia red de servicios 2020 a los principales enclaves en tráfico de contenedores. El puerto de Bahía de Algeciras forma parte de la rotación de la línea FE4 entre Asia y el Norte de Europa, mientras que los puertos de Barcelona y Valencia están incluidos en el servicio MD1 que conecta Asia con el Mediterráneo.

anunciado que adquirirá espacios en tres servicios regulares de las navieras Maersk y MSC, tres líneas que unen los puertos de Extremo Oriente con el norte de Europa, dos de los cuales realizan escalas en el enclave de Algeciras como *hub* interoceánico de conexión con Asia.

La alemana comprará espacios en el servicio *Loop 6*, que enlaza el norte de China y Corea con el Reino Unido, una línea dedicada hasta los puertos Róterdam y Amberes y que realiza escala en Algeciras, uniendo, norte y sur de Europa con los principales puertos asiáticos.

Por otro lado, Hapag-Lloyd también subirá sus contenedores al servicio *Loop 8*, que realizará una escala directa en el puerto de Gdansk, así como en los puertos del norte de China y Malasia, una escala en Kwangyang. La conexión con Asia también se realiza a través del puerto de Algeciras.

Por último, la naviera alemana disfrutará de espacios en el servicio *Loop 7*, con escalas directas en Goteburgo y Aarhus, así como en el norte de China y Malasia. El servicio realiza escalas en Hamburgo, Bremerhaven y Wilhelmshaven, conectando desde Tánger con los principales puertos asiáticos.

CMA CGM SUSTENTA EL PESO DE LA 'OCEAN ALLIANCE'

Otra de las novedades con las que ha arrancado en 2020 en el mundo de las alianzas marítimas es la actualización realizada por las navieras CMA CGM, Cosco Shipping y Evergreen de su consorcio 'Ocean Alliance' lanzado en el ejercicio 2017.

Hay que destacar que Cosco integró durante el pasado ejercicio a la naviera OOCL dentro de su entramado.

Los armadores han decidido renovar su compromiso con una oferta renovada de servicios que comenzará a aplicarse a partir del próximo 1 de abril, que han materializado en el producto "Ocean Alliance Day 4 Product". El peso del acuerdo lo sustenta la naviera francesa CMA CGM, que será la encargada de desplegar 112 de los 325 buques que han sido asignados por los cuatro armadores para trabajar los diferentes servicios que realiza la alianza naviera en el negocio del contenedor. Con este acuerdo, la alianza quiere procurar ofrecer a sus clientes una red más amplia de puertos con escalas directas y mejores tiempos de tránsito, en aras de favorecer la competitividad de los envíos marítimos. El "Ocean Alliance Day 4" desplegará 38 servicios, con una flota de 325 buques

portacontenedores que tienen una capacidad para el transporte de 3,8 millones de TEUs. Con la actualización del producto, el consorcio ofrece ahora 19 servicios transpacíficos, siete entre Asia y Europa, cuatro entre Oriente y el Mediterráneo, así como dos rutas trasatlánticas entre el norte de Europa y la costa este de Estados Unidos y el Golfo de México, cuatro servicios entre Asia y Medio Oriente y dos servicios entre Asia y el Mar Rojo. El consorcio mantiene sus servicios interoceánicos en los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona. El consorcio 'Ocean Alliance' tiene planificado dar un importante salto en la evolución de su flota. Al inicio de 2020, las tres navieras que impulsan la alianza sumaban una flota de 1.190 buques y una capacidad de bodega instalada de 6.914.946 TEUs.

Una vez se concreten los programas de aumento de flota de la naviera francesa CMA CGM, con 31 buques ordenados y 471.036 TEUs, y de la taiwanesa Evergreen, con 69 buques y 557.002 TEUs, el consorcio se posicionará con 7.942.984 TEUs y una flota de 1.290 buques portacontenedores, muy cerca de la primera alianza mundial, la formada por Maersk Line y MSC.



■ **Servicios**
■ **Logísticos**
■ **Portuarios, S.A.**

Gran Vía, 40 bis, 7º
48009 BILBAO

www.slp.es

AGENCIA

+34 94 424 99 87 • agency@slp.es

ESTIBA

+34 94 424 99 87 • slp@slp.es

OFICINAS SANTURCE

+34 94 461 83 94 • +34 94 423 82 00



El negocio del contenedor | Alianzas navieras

UN MERCADO DISRUPTIVO

La digitalización y la concentración, ejes del negocio naviero mundial

La industria del transporte marítimo de contenedores inicia 2020 en un momento disruptivo. Las navieras explican que no conocen aún con quién competirán en un plazo de 3 ó 4 años, dado que la digitalización facilita la entrada de nuevos competidores sin buques, pero con la ambición de gestionar cadenas logísticas internacionales, explica Peter de Langen, consultor de la firma Ports & Logistics Advisory.

En esta misma línea de trabajo, la consultora McKinsey afirma que las navieras van a quedar reducidas a meros proveedores de transporte marítimo. Es decir, ofrecerán un producto básico sin diferencias entre competidores, sin un papel activo en la gestión de la cadena logística y sin una relación directa con importadores y exportadores.

Esta dinámica vendría a paralizar el esfuerzo que desde las estructuras logísticas de las navieras se viene realizando por tener un

TOP 25 NAVIERAS MUNDIALES DE CONTENEDORES

#	NAVIERA	TOTAL		EN PROPIEDAD		CHARTER		PEDIDOS	
		Capacidad	Buques	Capacidad	Buques	Capacidad	Buques	Capacidad	Buques
1	APM-Maersk	4.193	707	2.356	314	1.836	393	43	18
2	Mediterranean Shg Co	3.764	563	1.047	178	2.717	385	256	15
3	COSCO Group	2.938	481	1.553	174	1.385	307		
4	CMA CGM Group	2.700	509	999	125	1.702	384	471	31
5	Hapag-Lloyd	1.717	239	1.051	111	666	128		
6	ONE (Ocean Nt. Express)	1.583	222	543	75	1.040	147		
7	Evergreen Line	1.277	200	566	109	711	91	557	69
8	Yang Ming Marine Tpt. Co.	647	100	192	42	454	58	198	24
9	PIL (Pacific Int. Line)	392	119	157	69	235	50		
10	Hyundai M.M.	390	63	138	16	252	47	419	21
11	Zim	292	61	5	1	287	60		
12	Wan Hai Lines	274	97	161	66	1	31	49	20
13	Zhonggu Logistics Corp.	161	113	1	37	64	76	5	3
14	IRISL Group	152	48	94	44	58	4		
15	KMTC	147	63	58	26	88	37	13	5
16	Antong Holdings (QASC)	146	117	114	61	32	56	15	9
17	SITC	118	82	84	61	34	21	18	7
18	X-Press Feeders Group	115	79	51	28	65	51	6	2
19	UniFeeder	85	57	5	1	80	56		
20	TS Lines	80	35	17	10	63	25	8	4
21	SM Line Corp.	74	17	6	11	18	6		
22	Arkas Line / EMES	65	38	57	36	7	2	12	4
23	Sinokor	62	47	30	27	33	20	34	24
24	Sinotrans	59	37	26	17	33	20	11	1
25	RCL (Regional Container L.)	54	29	29	24	25	5		
TOP 10		19.601	3.203	8.603	1.213	10.998	1.990	1.944	178
TOP 25		21.485	4.123	9.341	1.663	11.886	2.460	2.114	257
Total flota mundial		23.611	6.147						

Datos a 1 de enero de 2020. Capacidad en miles de TEUs. Fuente: Alphaliner. Elaboración: TRANSPORTE XXI.



Las navieras deben buscar su diferenciación logran

papel activo dentro de la cadena logística de distribución. Lo cierto es que esta actividad va a empezar a tener su propia relevancia con la generación de operadores logísticos e intermodales por parte de los grupos navieros, con una estructura, independencia comercial y capitales propios, ajenos al *establishment* de los armadores.

La posición que refleja McKinsey es poco atractiva para la industria. Hoy existe un exceso de capacidad en el negocio de los



Logística · Comercial · Inmobiliaria · Renovables



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



PUERTOS DE ESPAÑA



ndo un papel activo en la gestión de la cadena de suministro.

portacontenedores. En 2018, último año con datos disponibles, la capacidad de la flota mundial aumentó en 1,3 millones de TEUs, lo que supone el 5 por ciento de la oferta global. La

puesta en activo de nuevos megabuques, con una capacidad de más de 20.000 TEUs, fue uno de los directos responsables de este aumento de capacidad. Junto a ello hay que tener en

cuenta que en los años 2017 y 2018 la flota inactiva sumó más de un millón de TEUs de bodega ociosa.

Y es que la tendencia del mercado mantiene su travesía hacia una mayor concentración. La necesidad de concentrar volúmenes amplios para ofrecer una red atractiva de servicios y la activación de nuevos megabuques que reducen los costes de escala son necesarios para ser competitivo. En este escenario, una de las principales preocupaciones de las navieras es mejorar la fiabilidad de sus escalas. Hay que tener en cuenta que entre 30 y el 50 por ciento de los buques llegan con retraso a los puertos, una situación que agrava los problemas de congestión en las terminales y provoca retrasos en la entrega de contenedores, afectando a procesos *just in time*.

De Langen explica que las escalas de los megabuques agravan la congestión terrestre. Por ejemplo, la escala de un megabuque de

20.000 TEUs en el puerto de Róterdam va asociado con 10 buques *feeder*, seis trenes, 2.000 camiones y 40 buques fluviales. De esta forma, el futuro del negocio está encaminado a nuevas etapas disruptivas, donde la digitalización será el factor más destacable. El consultor De Langen explica que de cara al futuro la introducción de los megabuques está generando una fase de adaptación de los procesos operativos en las terminales (nuevos calados, nuevas grúas...) y en el transporte terrestre. En este proceso de adaptación, la consolidación de sistemas ágiles, explica el consultor, que permitan planificar estas operaciones y el uso de nuevas tecnologías es clave. Puertos como Hamburgo o Dubai están apostando por el desarrollo del *Hyperloop* para el envío de contenedores, mientras que en Singapur y Róterdam se están generando proyectos de *platooning* para lograr un transporte terrestre automatizado.

LOS MEGABUQUES ESTÁN GENERANDO CAMBIOS EN LOS PROCESOS DE LAS TERMINALES

UNO DE LOS GRANDES OBJETIVOS DE LAS NAVIERAS ES MEJORAR LA FIABILIDAD DE SUS ESCALAS EN LOS PUERTOS



PUERTO EXTERIOR DE PUNTA LANGOSTEIRA

El gran puerto del noroeste.

El Puerto Exterior de Punta Langosteira ya es una realidad, con una actividad consolidada que continuará creciendo en los próximos años. Un compromiso de futuro que se hace presente. Un gran puerto para el siglo XXI.

www.puertocoruna.com



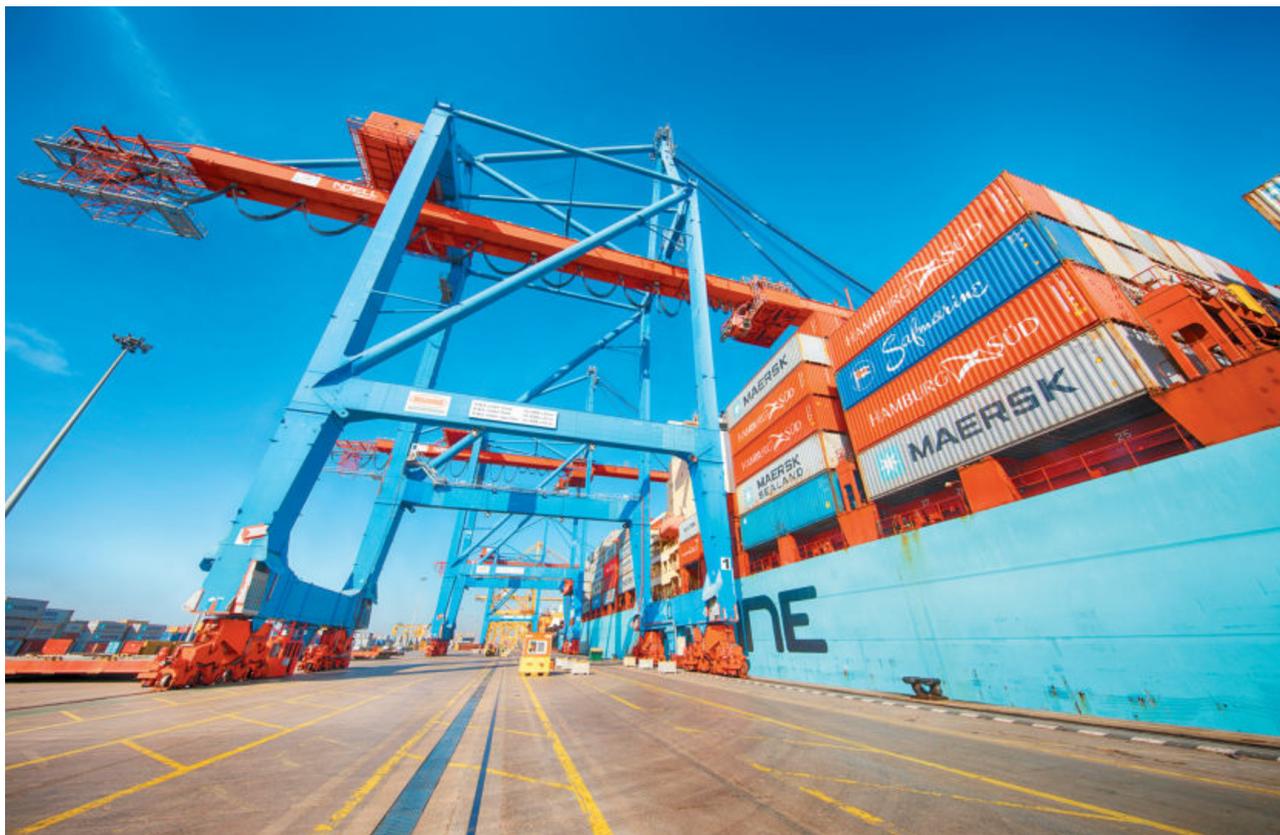
Puertos del Estado



El negocio del contenedor | Alianzas navieras

AÑO DE TENSIONES

Las navieras afrontan una reducción de los costes portuarios ante la subida del precio de los combustibles y la desaceleración económica fruto del proteccionismo y la afección del coronavirus en China



Los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona están posicionados como referencia en el Mediterráneo para los grandes armadores mundiales.

Los puertos españoles conviven en un contexto mundial donde la competencia interportuaria es cada vez más intensa.

Lograr que las navieras puedan atenuar de alguna forma el coste de sus escalas con unos fletes que animen la generación de nuevas exportaciones e importaciones es básico para el futuro de las radas.

La reducción de los costes de los servicios portuarios, las tasas o la puesta en marcha de infraestructuras energéticas para la aminoración del gasto en combustibles son otros de los retos de los principales enclaves del sistema portuario español.

El escenario internacional está mediatizado por altos niveles de incertidumbre geopolítica, mientras que la amenaza de una oleada proteccionista global acentúa los tintes oscuros para

un mercado marítimo mundial que trata de salvar nuevos días de recesión.

Mientras que las previsiones para la economía mundial otean la desaceleración, el principal problema para el mercado marítimo

proviene de aquellos desequilibrios imprevistos que puedan ocurrir en el crecimiento de China, fruto de las decisiones del gobierno asiático, así como de las afecciones que pueda tener sobre su economía el coronavirus que ha provocado

la neumonía de Wuhan. Junto a esto, otro temor es que las tensiones proteccionistas acaben con una verdadera guerra comercial continental, como ya se empezó a otear en 2019. El mercado del transporte marítimo viene compor-

ESPAÑA, PIEZA CLAVE EN LA ESTRATEGIA MUNDIAL DE LAS ALIANZAS

España sigue siendo una pieza clave en la estrategia de los grandes armadores mundiales. El mercado español, con un movimiento de entre 17 y 20 millones de TEUs en los próximos cinco años, es muy atractivo por sus altos índices de import-export, el 50 por ciento de los volúmenes, y la buena productividad de las instalaciones.

En este sentido, la aparición de las alianzas navieras no ha venido a suponer con el paso de los años grandes cambios en la estrategia de los armadores, pero sí que ha supuesto una transformación en el negocio

de puertos y terminales, una situación que se traslada al resto de la cadena logística del contenedor.

Con las alianzas marítimas, el tamaño de los buques en los puertos se ha disparado y se necesitan articular nuevas estrategias para llenar sus bodegas. El desarrollo de la intermodalidad o el posicionamiento de nuevos servicios *feeder* está generando nuevas oportunidades de desarrollo, incluso para los puertos de pequeño tamaño en España que han empezado a captar servicios marítimos en los dos últimos años.

España sigue siendo un punto de transbordo interoceánico, donde los armadores también consiguen carga local, lo que permite abaratar sensiblemente el coste unitario de los contenedores manipulados. Hoy los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona están posicionados como referencia en el Mediterráneo para los grandes armadores mundiales, radas que junto al enclave portugués de Sines, el italiano de Gioia Tauro y el marroquí de Tánger-Med, son los grandes puertos en el movimiento de mercancías de los tres consorcios navieros mundiales.

PUERTOS DE ESPAÑA

RUTA INTEROCEÁNICA ESTE-OESTE



Tiempo estimado en horas, a una velocidad de 20 nudos. Fuente: Voyage Planner Application. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

pañoles aumentaron, aunque su ritmo de crecimiento fue bastante más bajo que en los años 2016 y 2017, dentro de un escenario de riesgos comerciales y de incertidumbre en la evolución de los fletes marítimos.

Dentro de los costes operativos del transporte marítimo, el combustible supone entre el 35 y el 50 por ciento de los costes de transportar una unidad, dependiendo de la eficiencia del buque empleado en una ruta. Durante los dos últimos años, los precios del combustible han tenido fluctuaciones en el sector marítimo. Hay que tener en cuenta que hasta el pasado 1 de enero de 2020, el combustible más utilizado era el IFO 380, con un contenido de azufre del 3,5 por ciento. La expectativa de las consultoras marítimas es que los costes de combustible se disparen a partir del primer trimestre de 2020, con unas estimaciones globales de 15.000 millones de euros anuales.

20
millones de TEUs
el objetivo de los puertos españoles en menos de 5 años

tándose en los últimos años de una forma muy volátil. Tanto la demanda, fruto de la concentración en la oferta, como los costes de las operaciones ante los vaivenes de los precios

de los combustibles y las operaciones en los puertos, siguen en transformación constante. Durante los dos últimos años los volúmenes de contenedores en los puertos es-





FUNDACIÓN
VALENCIAPORT

*El Centro de conocimiento
del cluster portuario líder
del Mediterráneo*



Mercado marítimo portuario



Planificación y gestión portuaria



Logística portuaria



Transformación digital



Integración puerto-ciudad



Seguridad y protección



Sostenibilidad y transición energética

Innovación
Formación
Investigación
aplicada

www.fundacion.valenciaport.com

El negocio del contenedor | Evolución de los fletes marítimos

El coste del combustible y su adaptación a las necesidades medioambientales está pasando factura a los precios del transporte marítimo desde los puertos españoles / MARTÍNEZ



LOS FLETES DE EXPORTACIÓN EN ESPAÑA SE ENCARECEN EN UN 10%

La nueva normativa IMO 2020 está teniendo un notable efecto sobre la subida de los precios y está encareciendo el *bunkering*

Los fletes de exportación en el Mediterráneo han crecido una media del 10 por ciento en los dos últimos años, según el Valencia Container Freight Index (VCFI), un barómetro creado por el puerto de Valencia. El índice suavizó su tendencia alcista al cierre del pasado ejercicio hasta situarse en 1.201,31 puntos, una cifra que dejó el índice de referencia del coste de exportación de contenedores del Mediterráneo solamente un 0,27 por ciento por encima del inicio de 2019. No obstante, frente a la fuerte subida acontecida en el mes de noviembre de 2019, el VCFI ha acumulado un alto crecimiento desde sus primeros datos de creación, en enero de 2018. El barómetro VCFI explica que algunos de los factores

determinantes en la fijación de los precios del transporte marítimo empujan al alza los fletes y otros como el contexto económico y el comercio internacional también juegan un papel destacado en el descenso de los precios. Dentro del mercado marítimo mundial hay determinadas rutas cuyos buques disponen regularmente de una elevada tasa de ocupación, lo que genera el establecimiento de unos niveles de fletes regulares. Desde España las rutas marítimas con Estados Unidos y Canadá generaron un menor incremento del precio de los fletes, mientras que el mayor incremento se generó con los puertos de Latinoamérica y Centroamérica. Esta estabilidad en los precios no forzó

a las navieras a reducir los fletes para captar mayores flujos de carga.

Así, se observa que como consecuencia de la escalada de tensiones geopolíticas entre Estados Unidos e Irán, el precio del petróleo sumó al cierre del pasado año nuevos crecimientos, pasando de los 63,21 dólares el barril de Brent en noviembre a los 67,19 dólares en diciembre. Según los analistas, la incertidumbre que planea sobre dicho conflicto podría disparar los precios del petróleo en los próximos meses, lo que supondría un aumento todavía mayor de los costes operativos de las navieras. Por lo que respecta a la flota ociosa, esta ha seguido incrementándose a consecuencia de la instalación de *scrubbers* (filtros limpiadores de partículas) para el cumplimiento de la normativa IMO 2020. De este modo, la flota inactiva pasó de representar el 4,5 por ciento sobre el total de flota activa el 11 de noviembre hasta alcanzar el 6 por ciento a principios de

MOLDTRANS
GRUPO
Avanzamos juntos

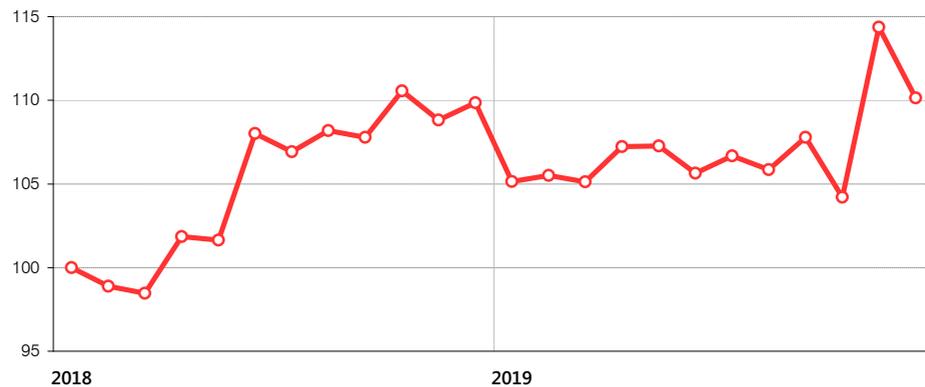
EL TRANSPORTE QUE CUIDA DE SUS ENVÍOS

 **Transporte Marítimo**
moldtrans.com

PUERTOS DE ESPAÑA



TARIFAS DEL MERCADO DE EXPORTACIÓN DE CONTENEDORES LLENOS POR VÍA MARÍTIMA EN ESPAÑA



Fuente: Valencia Containerised Freight Index. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

LAS NAVIERAS ESTÁN NAVEGANDO CON FLETES MÁS ALTOS AUNQUE SIGUE HABIENDO SOBRECAPACIDAD

LAS TENSIONES GEOPOLÍTICAS Y LAS GUERRAS COMERCIALES SIGUEN GENERANDO INCERTIDUMBRE

diciembre, lo que supuso el valor más elevado de los últimos tres años, superando los 1,38 millones de TEUs. Sin embargo, a finales de diciembre la flota ociosa experimentó un ligero descenso hasta situarse en los 1,37 millones de TEUs, representando el 5,9 por ciento sobra la activa. Según los datos de Alphaliner, el 68 por ciento de la flota inactiva está vinculada a la instalación de los *scrubbers* para reducir las emisiones de azufre. Este hecho supone una fuerte retirada de oferta de capacidad del mercado, que, en una coyuntura distinta a la actual, permitiría a las navieras suavizar e incluso presionar al alza los fletes. Sin embargo, sobre su evolución pesa un contexto

económico complicado donde el debilitamiento de la economía mundial y del comercio internacional son dos problemas acuciantes, las previsiones de crecimiento para 2020 no son positivas, como apunta el Banco Mundial. Desde el barómetro se destaca que resulta determinante para la fijación de fletes marítimos la nueva normativa IMO 2020 por el efecto que está teniendo sobre la subida de los precios de *bunkering*. De esta forma, la anticipación de las navieras a su entrada en vigor ha provocado una clara tendencia creciente del precio del combustible VLSFO. Por ejemplo, a partir de los datos proporcionados por Ship&Bunker, se observa como en el puerto

de Singapur el VLSFO se incrementó de media un 20,36 por ciento respecto al mes anterior, mientras que en Róterdam la subida fue del 11,05 por ciento. Pese a que las navieras intentan repercutir estos incrementos en los costes sobre los fletes con los recargos específicos relativos al IMO 2020, como se observa en el VCFI, esta queda supeditada a la idiosincrasia de cada ruta comercial. Sin embargo, pese al incremento en los precios de *bunkering*, desde VCFI se destaca que el débil crecimiento del comercio internacional limita las posibilidades de las navieras de aumentar los fletes en algunas rutas comerciales donde la demanda ya está debilitada. Por lo tanto, pa-

ra incentivar la actividad exportadora en determinadas rutas, las navieras han optado por realizar un ajuste de los fletes de forma más suave.

MAREJADA EN LOS MERCADOS

Las tensiones arancelarias y la nueva normativa de combustibles disparan el precio de los fletes marítimos de exportación. Las tensiones comerciales entre China y Estados Unidos, así como la generación de aranceles por parte del Gobierno de Donald Trump a varios países de la Unión Europea por el conflicto Boeing-Airbus, marcaron el ejercicio 2019. El incremento de los aranceles y la incertidumbre con la situación del Brexit aumentaron las dudas del negocio marítimo-portuario, que acumula meses entre tinieblas, los peores desde la crisis de 2008. Esta coyuntura internacional se traduce en una presión al alza en una industria naviera que está navegando hacia un escenario de combustibles más bajos en azufre, lo que tenderá a suponer un incremento en los costes operativos, bien provocados por las nuevas inversiones requeridas como por el aumento de los precios de nuevos sistemas energéticos más sostenibles con el medio ambiente.

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

Grupo Davila

grupodavila.es

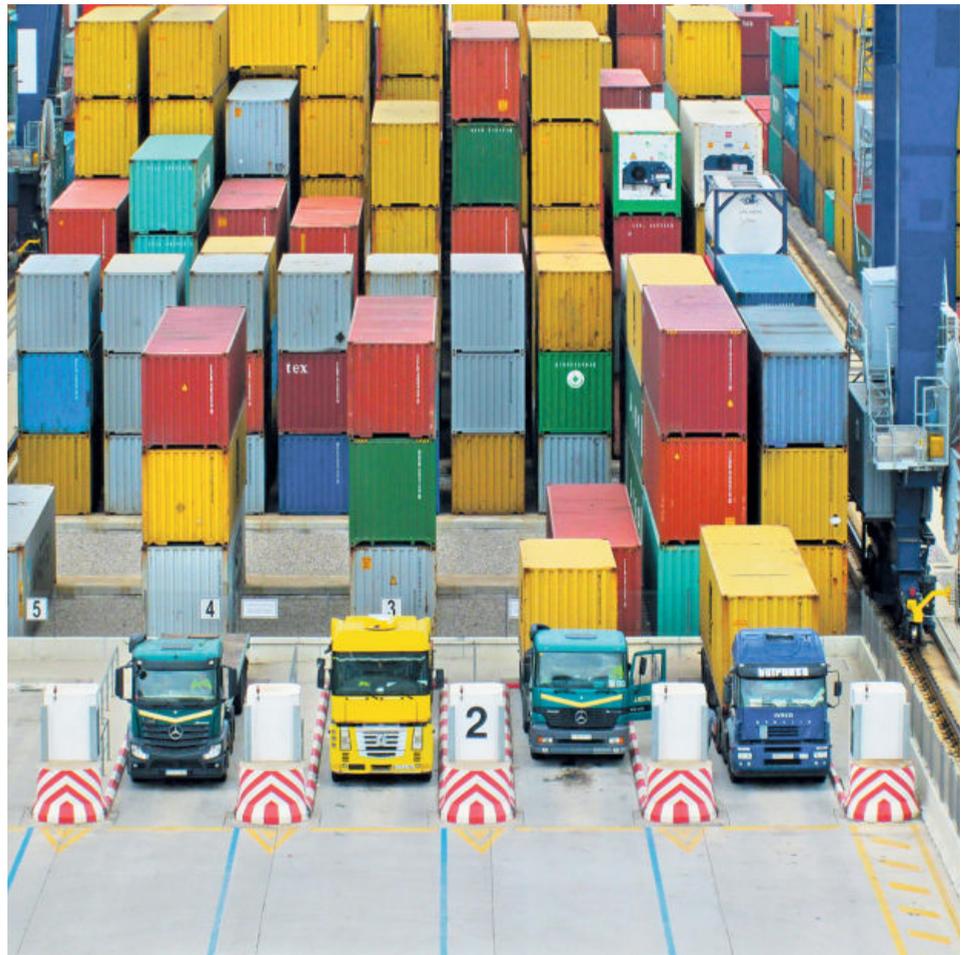
"Tu socio de confianza desde 1917"



Retos de futuro | Smart ports

HACÍA LOS MUELLES INTELIGENTES

Los puertos españoles, al margen de sus dimensiones, colocan en sus agendas de prioridades proyectos de innovación, eficiencia y sostenibilidad para los futuros muelles inteligentes



La automatización de las terminales avanza.



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

Las dársenas españolas han colocado en sus agendas de prioridades iniciativas encaminadas a transformarse en puertos inteligentes. Las autoridades portuarias se han puesto 'manos a la obra' con iniciativas muy diversas, pero con un común denominador, proyectos innovadores para avanzar hacia unos puertos más eficientes y sostenibles, conceptos ligados al *smart port*.

El puerto de Algeciras ha bautizado su proyecto de puerto inteligente como Brain Port, "centrándonos en cómo usar la tecnología y la innovación para lograr la excelencia operativa y diferenciarnos por la calidad de servicio", señala Francisco J. de los Santos Ramos, responsable del Área de Desarrollo Tecnológico de la Autoridad Portuaria. El enclave andaluz trabaja en "construir una plataforma digital de orquestación de operaciones". Lo que pasa por diversos proyectos digitales como un sistema avanzado

ALGECIRAS BAUTIZA SU PROYECTO COMO 'BRAIN PORT'

VALENCIA ESTÁ INMERSA EN LA 'PLATAFORMA SMARTPORT'

de captación de imágenes o un sistema de control de accesos, entre otras iniciativas.

La Autoridad Portuaria de Valencia está inmersa en la 'Plataforma Smartport', "un proyecto piloto desarrollado conjuntamente con la ingeniería valenciana Arisnova, con el que se busca unificar los sistemas existentes de seguridad, instalaciones o sistema de cámaras CCTV para tener un control integral de todas las áreas de negocio de Valenciaport", asegura Federico Torres, director de Seguridad, Medio Ambiente e Instalaciones. Esta herramienta "permitirá conocer la situación exacta de los buques, las mercancías peligrosas y datos medioambientales en tiempo real, entre otras informaciones".

Para la Autoridad Portua-

ria de Barcelona, "avanzar hacia un modelo de *smart port* es, en definitiva, evolucionar hacia un puerto más eficiente, sostenible y con capacidad para dar un servicio continuo, 24 horas al día, siete días a la semana", señala Catalina Grimalt, subdirectora general de Organización, Recursos Internos y Sistemas de Información. El enclave está empezando a desarrollar sistemas predictivos, "que nos permitirán adelantar posibles problemas y conseguir operaciones más ágiles y eficientes", y potencia la innovación con la inclusión de una aceleradora de startups en sus instalaciones (Pier01), entre otros proyectos.

El puerto de Bilbao está llevando a cabo "un trabajo de consultoría previo para identificar elementos *smart*, identificar datos de aplicaciones internas e identificar datos de aplicaciones externas para así conformar un catálogo de servicios *smart*", señala Luis Gabiola, director de

Operaciones, Comercial y Logística de la dársena.

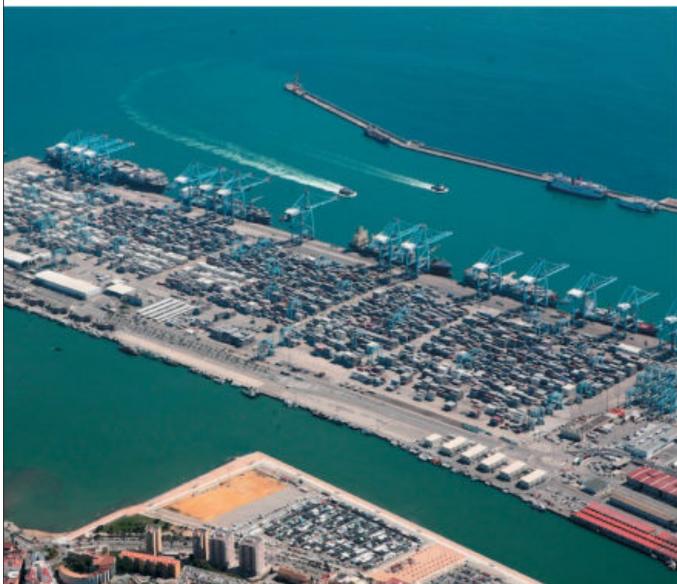
Otros enclaves del sistema portuario español también están llevando a cabo iniciativas en esta dirección: Huelva participa, junto con Algeciras, en un proyecto piloto de despliegue y aplicación práctica de la tecnología de móviles 5G, Cádiz va a desarrollar un Plan Director de Tecnología o la Autoridad Portuaria de Avilés acaba de culminar la primera fase de su proyecto 'Smart Port Avilés'. Santander, Sevilla y Tarragona son otros puertos que están desarrollando iniciativas en este campo. Y son solo algunos ejemplos.

Sin olvidar el fondo 'Puertos 4.0': "Un modelo de innovación abierta para atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento al sector logístico-portuario español público y privado en el contexto de la cuarta revolución industrial", señalan fuentes de Puertos del Estado.

25
millones de euros
dotación estimada de la primera fase del Fondo Puertos 4.0

PORTTEL
LOGISTIC TECHNOLOGIES

ANIVERSARIO
25
PORTTEL
LOGISTIC TECHNOLOGIES
www.portel.es



2020

EMPRESA LÍDER
EN TECNOLOGÍA MARÍTIMO-PORTUARIA

Sede Central Madrid

Avd. de Leonardo Da Vinci, 2-A
28906 Getafe (Madrid)
+34 91 721 45 00
+34 91 329 02 88
comercial@portel.es

Delegación Algeciras

EEMM. Puerto Algeciras
Planta Baja, local C6
11207 ALGECIRAS CÁDIZ
+34 956 661 916
+34 956 600 646
lfillol@portel.es

Delegación Tarragona

Paseo Gremi de Marejans, nº 1
43004 Tarragona
+34 977 238 742
smartinez@portel.es

Delegación Barcelona

Passeig de García Fària, nº 17
08005 Barcelona
+34 977 238 742
comercial@portel.es

Delegación Portel Africa

Enceinte Portuaire, Bâtiment de la Capitainerie, 2ème étage
Port de Casablanca, 20000
Casablanca, Maroc
+212 663 792 693
ennaciri@portel.es

Retos de futuro | Smart ports

**BILBAO, HUELVA,
SANTANDER,
SEVILLA Y
TARRAGONA,
EJEMPLOS DE
COMUNIDADES
PORTUARIAS QUE
APUESTAN POR LA
INNOVACIÓN**

**PUERTOS DEL
ESTADO ULTIMA LA
PRIMERA
CONVOCATORIA DEL
FONDO 'PORTS 4.0'**



'SMART PORTS. PIERS OF THE FUTURE', FORO COLABORATIVO DE PROYECTOS INNOVADORES PARA AVANZAR MÁS RÁPIDO

Objetivo logrado de los promotores del foro 'Smart Ports. Piers of the Future', los puertos de Barcelona, *alma mater*, Amberes, Hamburgo, Los Ángeles, Montreal y Róterdam. Lo que no era fácil en la primera edición de este encuentro de innovación portuaria, que se celebró, entre el 19 y el 21 de noviembre, dentro de la feria Smart City Expo World Congress de Barcelona. El encuentro propició compartir proyectos innovadores. Y la innovación colaborativa ayuda a avanzar más rápidamente hacia los muelles inteligentes.

Los seis puertos presentaron un total de cuarenta proyectos innovadores sobre digitalización, medio ambiente, movilidad y ciberseguridad. Además, operadores portuarios y empresas de servicios tecnológicos expusieron sus iniciativas durante los tres días que duró el 'Smart Ports. Piers of the Future'. En el caso del enclave catalán, presentó cuatro proyectos: el 'Power toner Ship', que consiste en la



Una de las presentaciones que realizó el puerto de Barcelona.

electrificación de los muelles, con una inversión prevista de 60 millones de euros y que permitirá reducir en un 51 por ciento las emisiones de óxidos de nitrógeno y en un 25 por ciento las partículas. El objetivo es que la mayor parte de los muelles estén electrificados para que se puedan conectar los buques mientras permanecen

atrancados entre los años 2027 y 2030.

Además, ha desarrollado la aplicación 'Container Tracking Application' (CTA), que permite conocer en todo momento donde se encuentra un contenedor que pasa por el puerto de Barcelona. Trabaja también la herramienta 'Virtual Gates' para saber lo que sucede en

los accesos terrestres a las terminales de contenedores. Finalmente, presentó una solución para optimizar el tráfico marítimo.

Recientemente, la Autoridad Portuaria confirmó que habrá una segunda edición del 'Smart Ports. Piers of the Future' en el marco de la feria Smart City Expo World Congress, el próximo noviembre.

PUBLICIDAD



Nunca un puerto y el punto de venta habían estado tan unidos

Puerto de referencia en Europa para la entrada de mercancía perecedera desde los principales mercados de origen gracias a su gran conectividad mundial directa: 200 puertos de 75 países a través de 150 servicios regulares de 30 líneas marítimas. PIF 24 horas y Comunidad Portuaria ampliamente especializada que ofrece una amplia oferta logística: capacidad para más de 24.000 pallets. Todo ello convierte al Puerto de Algeciras en un ágil eslabón dentro de las principales cadenas logísticas mundiales de mercancía reffer.

Puerto de Algeciras. Es solo el comienzo...



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

www.apba.es

Puerto de
Algeciras

Retos de futuro | Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

COMPROMETIDOS CON LA SOCIEDAD

Los puertos españoles trazan un plan de descarbonización, un valor añadido que permite incentivar el transporte usando energía limpia

Los puertos españoles se han comprometido con la aplicación de las medidas contenidas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, una declaración firmada en 2015 por los jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros de Naciones Unidas.

Esta declaración representa el compromiso internacional para hacer frente a los retos sociales, económicos y medioambientales de la globalización, poniendo en el centro a las personas, el planeta, la prosperidad y la paz, bajo el lema de “no dejar a nadie atrás”.

La Agenda pretende avanzar hacia sociedades con un crecimiento económico inclusivo y mayor cohesión y justicia social, en paz y con un horizonte medioambiental sostenible, para lo cual define 17 objetivos estratégicos con metas específicas que deben lograrse antes de 2030.

Puertos del Estado y el conjunto del sistema portua-

rio, dentro de su ámbito de acción y competencias, se han marcado el compromiso de contribuir a la consecución de dichos objetivos mediante una serie de iniciativas.

En las instalaciones se apuesta por modernizar y mejorar el nivel de control de la red de distribución de agua de los puertos para optimizar su gestión, y minimizar su consumo, así como proceder a una mejora de la eficiencia energética impulsando el uso de las energías renovables. Los puertos quieren reducir el consumo de energía y en las actividades desarrolladas por las empresas portuarias, incentivando la generación renovable.

En el apartado del transporte, el gran objetivo es impulsar el transporte ferroviario como alternativa más eficiente al transporte por carretera, al tiempo que se quiere mejorar la movilidad de vehículos pesados en el entorno por-

tuario, reduciendo las emisiones.

Asimismo, en los próximos años se quiere ejercer un mayor control de emisiones difusas en la manipulación de graneles sólidos y líquidos, reduciendo las emisiones a la atmósfera generadas en la manipulación y almacenamiento.

En el escenario de las navieras, los puertos españoles van a incidir en el impulso de las energías alternativas en el transporte, reduciendo las emisiones procedentes de buques en ruta o atracados, mediante el despliegue de una infraestructura para proporcionar combustibles alternativos, con un impulso especial al uso del Gas Natural Licuado (GNL) en el transporte marítimo y en servicios portuarios, así como al uso de conexiones eléctricas a buque en estancia en puerto.

Por otro lado, el organismo Puertos del Estado ha indicado que a la hora de la



La electrificación de los muelles es uno de los principales retos del sistema portuario español

construcción de nuevas obras marítimas se tendrá en cuenta la valorización de los residuos, estimulando el uso de materiales de construcción y demolición en los rellenos portuarios. Asimismo, se quiere mejorar la trazabilidad y grado de valoración de estos residuos, garantizando una adecuada gestión de los mismos en el interior de los puertos españoles.

CSP Iberian Bilbao Terminal S.L.

CSP Iberian Valencia Terminal S.A.U.

CSP Spain
The Ports for ALL

cspspain.com



EL USO DEL GNL Y LA ELECTRICIDAD PARA BUQUES, GRANDES OBJETIVOS DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN SU APUESTA POR LA DESCARBONIZACIÓN

EL PLAN PARA ELECTRIFICAR 25 MUELLES DE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES SUPONDRÁ UNA INVERSIÓN DE 200 MILLONES DE EUROS

En los casos de contaminación marítima se apostará por introducir en las dársenas mecanismos de emergencia coordinados para lograr una respuesta temprana y eficaz con el objetivo de minimizar su impacto para el entorno natural y para la operativa portuaria, dentro del objetivo de compromiso medioambiental del sistema portuario español.

Entre los objetivos para 2030 está el de reducir la contaminación del agua y sedimento de las dársenas originada por vertidos difusos procedentes de operativa portuaria y de vertidos canalizados procedentes de instalaciones, así como contribuir a evitar el vertido de desechos procedentes de buques al mar incentivando la entrega en puerto de desechos Marpol.

LA ELECTRIFICACIÓN DE LOS MUELLES, APUESTA PARA 2025

Los puertos españoles han empezado a apostar por la electrificación de sus instalaciones y concesiones. Este modelo de transición ecológica está asociada a la reducción de emisiones, a la descarbonización del transporte, a los objetivos de mejora de la calidad del aire en las ciudades y a la mejora el tráfico rodado en las radas. Puertos del Estado está liderando un plan marco de suministro a buques con el objetivo de facilitar electricidad a buques en atraque, mientras que también mantiene el proyecto 'LNGHIVE2', que es continuación del 'CORE LNGas hive', una iniciativa que impulsa el suministro del GNL como combustible en el sector del transporte, con una inversión total de 139 millones. Puertos del Estado apuesta por que antes del año 2025 alrededor de 25 muelles de los principales puertos españoles suministren electricidad en atraque, con una inversión de 200 millones de euros. Entre los puertos más activos está Barcelona, que prevé invertir más de 60 millones de euros en el cableado de sus muelles y quiere asegurarse 80 MW de suministro. Asimismo, terminal BEST en el puerto de

Barcelona trabaja en un piloto para suministrar electricidad a los portacontenedores de MSC. Por su parte, el puerto de Valencia quiere asegurarse la autosuficiencia energética en 2025, invirtiendo 8 millones de euros en una subestación eléctrica de 40 MW para buques atracados. Los puertos insulares también están realizando actuaciones como Las Palmas que está dotando con 32 tomas para grandes pesqueros congeladores y Baleares quiere instalar dos tomas eléctricas en el muelle de Paraires. En la actualidad sólo puertos como Melilla y Motril ofrecían conexiones eléctricas a los ferries, si bien en varios puertos de Canarias hay proyectos en marcha para los ferris de pasajeros. El organismo Puertos del Estado viene incentivando el uso de energías descarbonizadas con la bonificación del 50 por ciento en la tasa portuaria T-1, mientras que desde 2018 hay ayudas gubernamentales al suministro eléctrico en atraque, un negocio en el que podrán entrar las autoridades portuarias que generen su propia energía eléctrica en las radas.

Optimice el rendimiento de su flota con Kalmar Insight.

Kalmar Insight es una herramienta de gestión del rendimiento para el manejo de contenedores, la cual convierte sus datos en información procesable e impactante. Puede revisar las operaciones diarias de su flota, a medida que ocurren, reproducir actividades históricas, programar actividades de mantenimiento y pedir los kits de repuestos necesarios. Kalmar Insight viene equipado en todos los equipos nuevos de Kalmar y se puede instalar tanto en equipos existentes de Kalmar como de otros fabricantes. Puede acceder a esta información fácilmente desde su móvil, tablet o PC. Kalmar, haciendo que cada movimiento cuente.

kalmarglobal.com

Kalmar Spain
Tel: +34 956 66 75 64 Móvil: +34 660 416 247
Email: kalmar.spain@kalmarglobal.com



Retos de futuro | Robotización

LA AUTOMATIZACIÓN COMPLETA LLEGA A ESPAÑA

La futura terminal de TIL en Valencia transformará el negocio portuario con una instalación robotizada en el lado marítimo y terrestre

La futura terminal de contenedores de TIL en Valencia está llamada a generar una transformación radical en el escenario operativo del sistema portuario español. La instalación, diseñada para manipular un máximo de 4,8 millones de TEUs, permitirá operar con los futuros buques de más de 24.000 TEUs que entren en servicio, con un desarrollo de terminal automatizada en lado mar y tierra.

Para su diseño, TIL, el brazo de terminales de Grupo MSC, va a configurar una instalación con soluciones tecnológicas ya probadas en puertos de nueva generación, como Hamburgo y Róterdam. La instalación,

que absorberá una inversión de más de 1.000 millones de euros, dispondrá de las últimas tecnologías de automatización de procesos aplicadas a la robotización y la digitalización de operaciones de carga contenerizada. Generará una integración completa con la planificación y ejecución en cadenas de suministro marítimas e intermodales. La terminal automatizada estará equipada con grúas *portainers* operadas por control remoto, el transporte horizontal en el lado mar será automatizado con vehículos guiados automáticamente, el patio de almacenamiento estará equipado con grúas de patio automáticas y las grúas de la

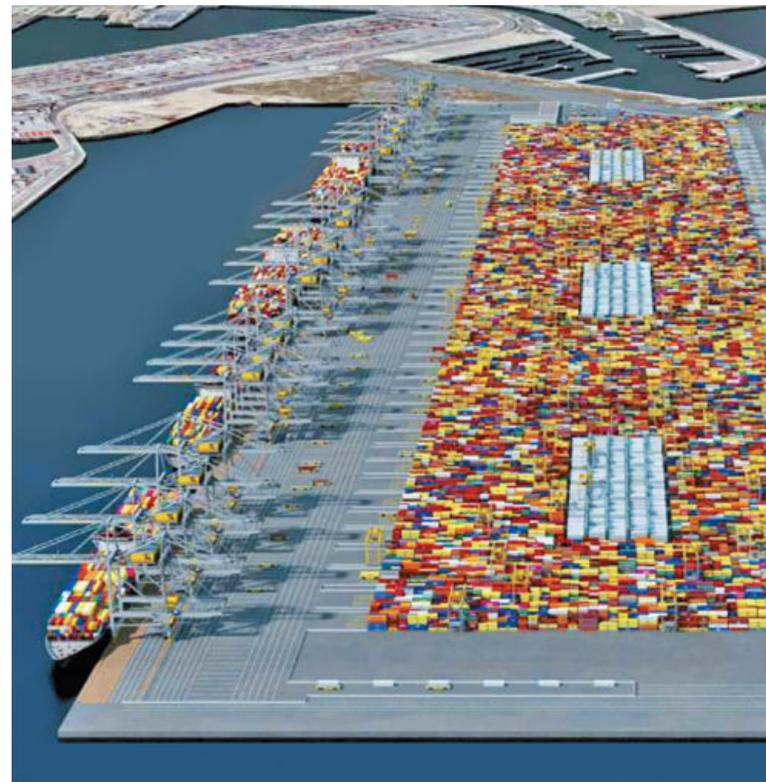


Imagen virtual de la futura terminal de TIL, el brazo de terminales de Grupo MSC, en la ampliación norte del puerto de Valencia.

terminal ferroviaria estarán robotizadas. Solo las operaciones de transporte horizontal en el lado tierra, aquellas que se realicen entre pila y la zona ferroviaria, se realizarán con cabezas tractoras de forma manual. La instalación prevé una productividad media de entre 32 y 35 contenedores a la hora por grúa, con una capacidad de almacenamiento de 112.500 TEUs. La futura terminal de TIL



Una visión diferente de la Ingeniería Marítima-Portuaria



Diseño portuario - Comportamiento Dinámico del Buque
Entrenamiento de Marineros - Tráfico Marítimo - Bunkering
Sistema Inteligente Acceso Marítimo - Riesgos Náuticos

 **Siport21**

siport21@siport21.com
www.siport21.com





**LA FUTURA
TERMINAL
AUTOMATIZADA DEL
GRUPO MSC EN EL
PUERTO DE
VALENCIA SUPERARÁ
LOS 1.000 MILLONES
DE EUROS DE
INVERSIÓN**



La terminal de TTIA, primera con procesos automatizados en España, cumple su décimo aniversario en 2020.

en Valencia permitirá mejorar los modelos actuales de automatización implantados en España, al que también se unirá la ampliación de Isla Verde Exterior en el puerto de Algeciras.

Este modelo cumple una década en España. La apertura de TTI Algeciras, en mayo de 2010, supuso una revolución en el sistema portuario español. Era la primera terminal en el sur

del Mediterráneo que procedía a utilizar procesos automatizados para gestionar el patio de contenedores. España inició un camino a la semiautomatización de los procedimientos al que, dos años después, se unió la terminal de Hutchison en la ampliación del puerto de Barcelona, posicionando un modelo inédito en un puerto español con una importante carga import-export.

El negocio mundial de terminales de contenedores mantiene una tendencia creciente a la introducción de sistemas robotizados con el objetivo de lograr una mayor productividad en sus operaciones, así como garantizar un menor coste en el empleo de mano de obra portuaria.

De ahí que los nuevos desarrollos portuarios que se van a realizar en España tengan un aliado en la automatización como alternativa a sistemas laborales intensivos en mano de obra, un factor que empieza a ser prescindible para

los propietarios de terminales ante la validez del efecto de la robótica en las instalaciones portuarias.

Las inversiones en tecnología van a ser claves en los próximos años como elementos fundamentales a la hora de la evolución de los tráficos, sobre todo, en la fidelización de volúmenes de tránsito en los muelles españoles.

Las terminales portuarias, a medio plazo, serán instalaciones de alta tecnología. El dilema abierto es si estarán gobernadas por humanos o por engendros robotizados.

Vivir el progreso.



maritime.cranes@liebherr.com
facebook.com/LiebherrMaritime
www.liebherr.com

LIEBHERR

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Avituallamiento

MENOS SUMINISTROS A BUQUES

El tráfico de avituallamiento bajó durante el pasado año por debajo del listón de los 10 millones de toneladas que mantenía desde 2013

Los puertos españoles redujeron un tres por ciento su tráfico de avituallamiento durante el pasado año, con un volumen por debajo de las 10 millones de toneladas, un listón que se mantenía desde 2013. Cerca del 80 por ciento de este movimiento corresponde al suministro de los combustibles líquidos, que también retrocedió un 3 por ciento.

La dársena de Las Palmas lideró en 2019 el ranking de avituallamiento de los puertos españoles, con un movimiento próximo de 2,5 millones de toneladas y una caída del 6 por ciento con respecto al ejercicio anterior. La terminal canaria, con su situación estratégica en la ruta Atlántica afianzó este liderazgo tras situarse en 2019 en el primer puesto en la clasificación de suministro de combustibles líquidos.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas tiene en marcha unas inversiones de

LOS PUERTOS ESPAÑOLES, CON 9,9 MILLONES DE TONELADAS, REDUJERON UN 3% SU TRÁFICO DE SUMINISTRO EN 2019

LAS PALMAS LIDERÓ EL RANKING, CON CERCA DE 2,5 MILLONES DE TONELADAS

AVITUALLAMIENTO

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Las Palmas	2.484	2.630	-6%	2.679	2.607	2.597
Bahía de Algeciras	2.398	2.542	-6%	2.834	3.301	3.340
Barcelona	1.732	1.858	-7%	1.294	1.137	1.125
Ceuta	766	737	+4%	664	544	461
S.C. Tenerife	647	686	-6%	726	646	569
Valencia	318	193	+65%	308	472	481
Baleares	284	244	+16%	237	248	205
Huelva	217	185	+17%	148	143	141
Cartagena	183	208	-12%	155	155	91
Vigo	143	148	-4%	172	175	188
Bilbao	115	112	+3%	112	109	116
Málaga	89	98	-9%	108	99	65
Bahía de Cádiz	85	99	-14%	112	145	150
Almería	78	91	-15%	87	75	72
Tarragona	77	80	-4%	76	15	70
A Coruña	76	84	-10%	84	71	73
Avilés	46	45	+2%	41	50	48
Motril	36	31	+13%	26	37	30
Marín - Pontevedra	31	26	+22%	20	24	26
Sevilla	25	23	+11%	33	29	32
Pasaia	25	25	+0%	29	33	32
Santander	25	22	+11%	20	50	77
Alicante	22	28	-21%	24	29	30
Castellón	20	24	-18%	24	29	25
Gijón	16	40	-59%	77	58	92
Ferrol - San Cibrao	11	28	-61%	20	12	17
Vilagarcía	5	4	+42%	4	6	5
Melilla	5	5	-15%	5	21	23
Total	9.958	10.295	-3%	10.119	10.324	10.182

Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

más de 42 millones de euros en el bienio de 2019 y 2020 que permitirán consolidar su actividad de aprovisionamiento.

La dársena de la Bahía de Algeciras ocupa el segundo puesto en el ranking español de avituallamiento portuario, con un volumen que roza los 2,4 millones de toneladas. Este movimiento supone una caída próxima al 6 por ciento con respecto al ejercicio de 2018. Su situación estratégica en el Estrecho de Gibraltar, por donde navegan más de 100.000 buques anualmente, facilita la operativa del bunkering y de otros suministros portuarios.

Barcelona se sitúa en la tercera posición entre los Puertos del Estado en tráfico de avituallamiento, con 1,7 millones de toneladas registradas durante el pasado año y una caída próxima al 7 por ciento con respecto a 2018.

Por su parte, Ceuta, con cerca de 766.000 toneladas en 2019, afianza su cuarta plaza del ranking español del tráfico de avituallamiento portuario al crecer cerca de un cuatro por ciento.

Los responsables de las autoridades Portuarias de Ceuta y Algeciras han abordado en los últimos meses la promoción conjunta de la marca Puertos del Estrecho aprovechando

www.portovilagarcia.es

Operatividad en movimiento

El transporte de mercancías en ferrocarril, una oportunidad a tu alcance



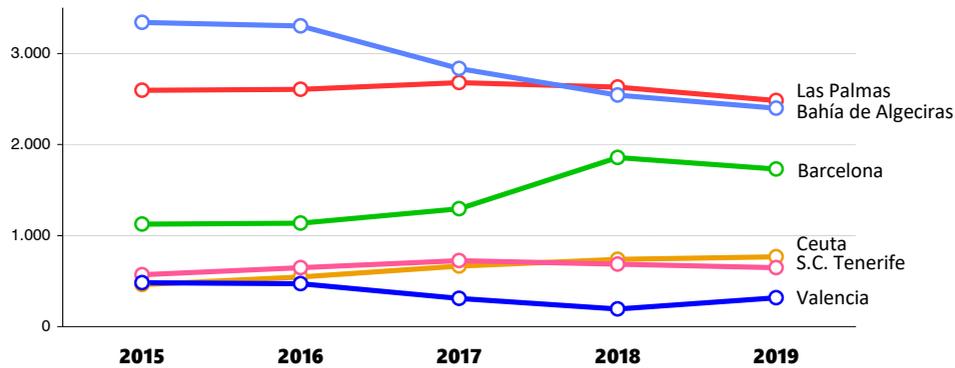


PUERTOS DE ESPAÑA

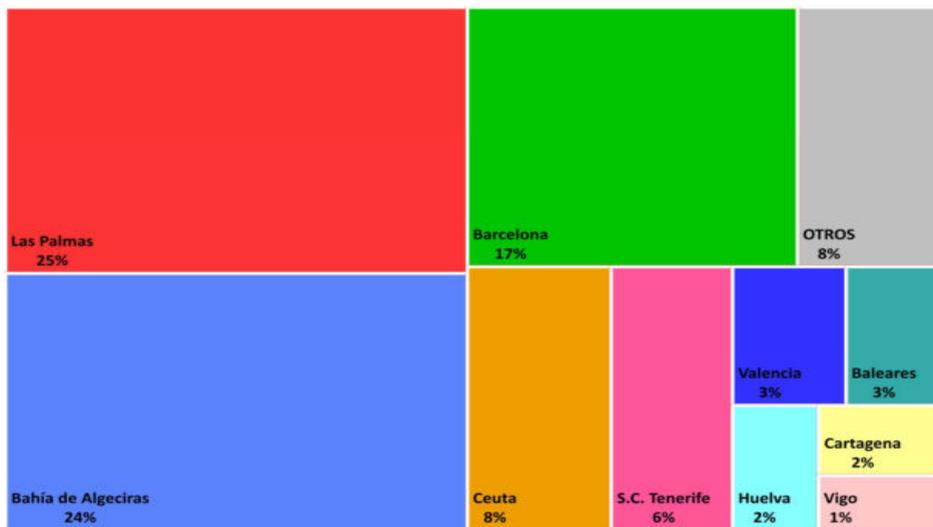
La presencia de las dos dársenas referentes en tráfico de avituallamiento en foros internacionales y asociaciones tales como la International Bunker Industry Association (IBIA). Santa Cruz de Tenerife ha sido el quinto puerto español con más volumen de avituallamiento durante 2019, con un tráfico de 647.000 toneladas, un 5,6 por ciento menos que en el ejercicio anterior.

El puerto de Valencia es el que registró mayor crecimiento en avituallamiento en 2019, con un 65 por ciento más sobre la cifra del año anterior. Con este alza que lo sitúa en 318.000 toneladas, la terminal valenciana escala dos posiciones en este ranking español al superar los tráficos de suministros realizados por Huelva y Cartagena. El puerto onubense, con más de 217.000 toneladas, creció un 17,5 por ciento, mientras que la dársena murciana retrocedió un 12 por ciento, con 183.000 toneladas. Vigo se sitúa en la décima posición, con cerca de 143.000 toneladas y un descenso que roza el 4 por ciento.

AVITUALLAMIENTO



► 2019



Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

A DOBLE DÍGITO

Valencia. El puerto es el más dinámico al situar el avituallamiento en 318.000 toneladas, lo que supone un crecimiento del 65 por ciento. Este incremento le permite escalar dos posiciones, hasta la sexta plaza, tras superar a las dársenas de Huelva y Cartagena.

Huelva. Con un aumento del 17 por ciento, el puerto andaluz también refleja su fortaleza en este negocio, con un movimiento que superó las 217.000 toneladas.

Baleares. Dentro de los diez primeros puertos en el negocio de avituallamiento, la Autoridad Portuaria de Baleares también creció a doble dígito en 2019. En concreto, un 16 por ciento, hasta las 284.000 toneladas.

DEPOT REAL BENLLOCH S.A.

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL
SUPPLY CHAIN INTEGRATION

FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS

STUFFING/UNSTUFFING OF CONTAINERS FCL-LCL
CARGO SECURING OF ALL KINDS OF LOADS (CERTIFIED PROVIDER)
SHORT-TERM AND LONG-TERM STORAGE, STOCK CONTROL
CUSTOMS WAREHOUSING
MARITIME PACKAGING
TRANSPORT OF MARITIME CONTAINERS
STEVEDORING OF ALL OF MERCHANDISE
PICK AND PACK SERVICE (SHRINK-WRAPPED PALLETIZED GOODS)
IRON & STEEL- RECEIPT AND FILLED OF ALL KINDS OF MATERIAL
HANDLING OF CONTAINERS (FULL AND EMPTY)
CONTAINERS INSULATION
SALE AND RENTAL OF SEA CONTAINERS
CARGO SECURING MATERIAL

Puerto de Valencia

SHIPPING SUPPORT SERVICE

DEPOT REAL BENLLOCH, S.A. | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla - Valencia | T 963 670 888 | realbenloch.com

Logística 360°

Soluciones especiales para necesidades complejas

Logística 360, empresa perteneciente al grupo **ECS360 Logistics**, es especialista en transporte horizontal dentro de terminales portuarias incluyendo servicio a PIF y de almacenamiento.

Además, contamos con las infraestructuras necesarias para ofrecer servicios de estiba y desestiba, y somos un referente en proyectos especiales o Project Cargo.

Nuestras oficinas se encuentran en Algeciras y Motril.

Central
Tlf: +34 956 657 449

info@ecsbigprojectcs.com
www.ecsbigprojectcs.com

Member of:

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Bunkering

LIGERA CAÍDA EN COMBUSTIBLES MARÍTIMOS

El *bunkering* retrocedió por debajo de los ocho millones de toneladas, un 3% menos, en un contexto de preparación a la norma OMI 2020, que limita el contenido de azufre

El suministro de combustibles líquidos en los puertos españoles registró una caída del 3 por ciento durante el pasado año hasta situarse en 7,9 millones de toneladas. Este retroceso en más de 220.000 toneladas respecto al volumen de 2018 se desarrolló en el último ejercicio antes de la entrada de la norma de la Organización Marítima Internacional (OMI), que establece el empleo de combustibles con bajo contenido en azufre, en vigor desde el pasado 1 de enero.

Las Palmas arrebató el pasado año al puerto de la Bahía de Algeciras su liderazgo en el *bunkering* de las dársenas españolas. La terminal marítima canaria, pese a disminuir un 4 por ciento el tráfico de combustibles líquidos, movió cerca de 2,2 millones de toneladas, unas 50.000 más que la terminal andaluza. Esta actividad está desarrollada por las compañías Aegean Bunkering Combustibles Las Palmas; Oryx Iberia; Oleoductos Canarias; Península Petroleum; Petróleos de Canarias; Petrollogis Canarias y Terminales Canarias. Estas siete empresas reforzaron el pasado año las iniciativas conjuntas para mejorar su competitividad e impulsar el crecimiento de una actividad estratégica para la terminal isleña.

El puerto de la Bahía de Algeciras redujo un 8 por ciento el tráfico de *bunkering* el pasado año, hasta los 2,1 millones de toneladas. Este suministro de combustibles se repartió en 1,1 millones de toneladas realizadas en atraque, con un 6,9 por ciento menos, y un millón de toneladas en fondeo, con una caída del 9 por ciento.

El operador holandés Royal Vopak ha vendido este año sus instalaciones de *bunkering* en Algeciras, 22 tanques con una capacidad de 403.000 metros cúbicos,



El puerto de Ceuta mantiene su crecimiento continuado en el tráfico de *bunkering*. / AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

BUNKERING

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Las Palmas	2.241	2.336	-4%	2.381	2.316	2.279
Bahía de Algeciras	2.190	2.383	-8%	2.653	3.118	3.176
Barcelona	1.415	1.493	-5%	963	833	793
Ceuta	745	715	+4%	640	517	434
S.C. Tenerife	522	563	-7%	551	503	443
Valencia	238	114	+109%	227	393	406
Huelva	187	164	+14%	128	124	120
Vigo	70	67	+5%	79	77	76
Bilbao	63	69	-9%	68	62	63
Almería	43	45	-4%	40	30	28
Málaga	39	33	+17%	41	31	17
A Coruña	31	32	-4%	35	27	30
Motril	20	16	+19%	21	28	23
Marín - Pontevedra	18	15	+23%	10	13	16
Gijón	16	24	-33%	49	47	76
Tarragona	16	21	-24%	22	13	23
Bahía de Cádiz	13	-	-	18	16	30
Cartagena	13	9	+36%	9	8	5
Avilés	11	9	+26%	9	11	9
Santander	10	10	+3%	8	8	11
Pasaia	9	-	-	10	14	9
Ferrol - San Cibrao	5	6	-21%	7	5	10
Baleares	5	6	-18%	5	6	0
Alicante	3	5	-33%	4	4	4
Vilagarcía	1	1	+55%	1	1	1
Sevilla	-	9	-	9	-	-
Castellón	-	-	-	-	-	-
Melilla	-	-	-	-	-	-
Total	7.923	8.145	-3%	7.987	8.201	8.084

Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

PRINCIPALES HITOS

El puerto de Las Palmas arrebató durante el pasado año el primer puesto de la clasificación de *bunkering* a la Bahía de Algeciras.

Las tres primeras terminales, que concentran más de un 60 por ciento del tráfico nacional de abastecimiento de combustible, registraron caídas.

Ceuta mantiene su senda de crecimiento continuado, consolidando su cuarta plaza en esta clasificación portuario.

al fondo de inversión australiano First State Investments. Además, la actividad del suministro de combustibles líquido en el puerto andaluz, que está liderado por Cepsa, también operan Península Petroleum, CLH, Boluda Tankers, Mureoil, Marítima del Estrecho Servilog y Marmisur.

El puerto de Barcelona ocupa la tercera posición en el ranking español de *bunkering* de 2019, con un tráfico de 1,4 millones de toneladas, que supone una caída del 5,1 por ciento respecto al año anterior.

Ceuta consolida la cuarta plaza, con 744.776 toneladas, que supone un crecimiento del 4,1 por ciento con respecto al 2018. Cepsa, Petrolífera Ducar y Vilma Oil son los grandes operadores de la terminal ceutí. Santa Cruz de Tenerife mantiene el quinto puesto pese a reducir un 7,3 por ciento el tráfico de combustible líquido hasta los

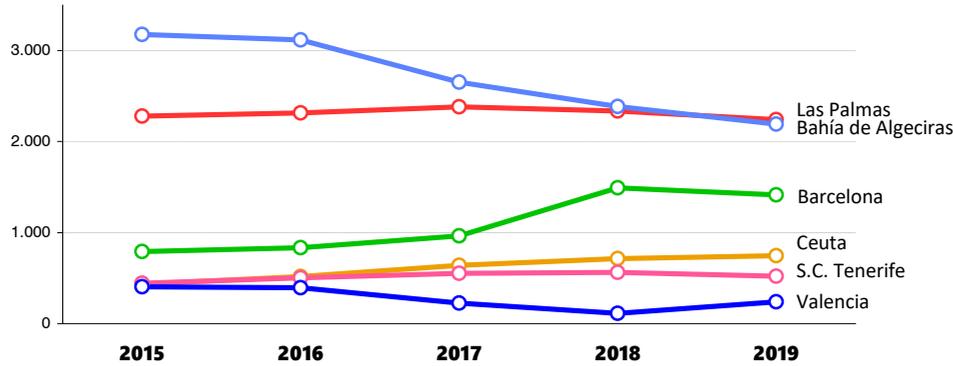
PUERTOS DE ESPAÑA

521.560 toneladas. Valencia sube a la sexta posición del ranking tras doblar el *bunkering* en 2019 y situarse en 238.116 toneladas. El puerto de Huelva retrocede al séptimo puesto de la clasificación pese a crecer un 14,1 por ciento, hasta 187.043 toneladas.

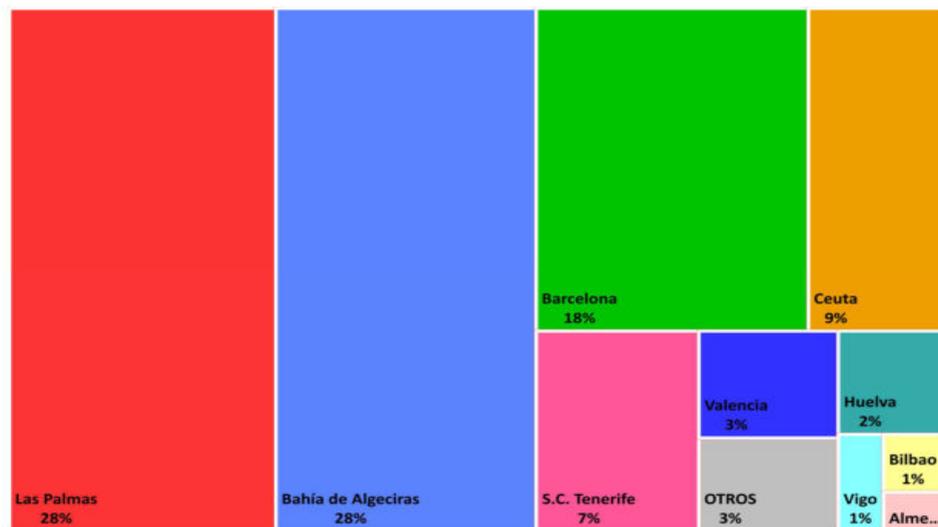
Vigo registró un alza del 5 por ciento, tras contabilizar unas 70.000 toneladas, que le posibilita escalar a la octava posición tras superar a Bilbao. El tráfico de *bunkering* de la dársena vasca disminuyó un 9 por ciento para rondar las 63.000 toneladas. Almería se sitúa en el último puesto del Top 10 español pese a reducir un 4 por ciento su volumen de suministro de combustible, con 43.000 toneladas.

El puerto de Málaga logró un crecimiento del 17 por ciento durante el pasado ejercicio al mover unas 39.000 toneladas de combustibles, que le consolidan en la decimoprimer posición del ranking. La dársena de A Coruña registró una disminución del 4 por ciento, con unas 31.000 toneladas registradas en 2019.

BUNKERING



► 2019



Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

VALENCIA DUPLICÓ SU VOLUMEN DE BUNKERING DURANTE EL PASADO AÑO, TRAS MOVER 238.000 TONELADAS

HUELVA TAMBIÉN REFLEJÓ SU DINAMISMO TRAS CRECER UN 14 POR CIENTO, Y REGISTRAR 187.000 TONELADAS

WE LOVE SHIPPING



DESDE 1973 EN EL MUNDO MARÍTIMO
CONSIGNATARIOS DE BUQUES / TRANSITARIOS
ADUANAS / LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN

www.mertramar.com

ALGECIRAS
tel: (+34) 956 666 118
algeciras@mertramar.com

CEUTA
tel: (+34) 956 518 170
agency.ceuta@mateos.gi

GIBRALTAR
tel: +350 20071241
agency@mateos.gi

LAS PALMAS
tel: (+34) 928 912 413
agency.laspalmas@mateosandsons.com

MADRID
tel: (+34) 914 355 191
madrid@mertramar.com

MALAGA
tel: (+34) 952 930 737
malaga@mertramar.com

SEVILLA
tel: (+34) 954 296 320
sevilla@mertramar.com

ULI - UNION LOGISTICA INTEGRAL S.L.U.
tel: (+34) 954 298 959
uli@unloin.com

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Nuevos combustibles marinos

LOS PUERTOS SE ADAPTAN A LA NUEVA REGULACIÓN OMI 2020

El sistema portuario español ofrece los combustibles marítimos con menor contenido de azufre conforme a la norma medioambiental que entró en vigor el 1 de enero de este año

El sector de servicio de combustibles a buques facturó 3.500 millones de euros en 2018 en España. Las autoridades portuarias de Bahía de Algeciras, Las Palmas, Barcelona, Ceuta, Santa Cruz de Tenerife, Valencia, Huelva, Bilbao y Vigo concentraron más del 90 por ciento del abastecimiento de estos combustibles marítimos, que superaron los 8,26 millones de toneladas en 2018, según revela Puertos del Estado.

Este volumen de combustible corresponde mayoritariamente al fueloil con alto porcentaje de azufre (HSFO). La entrada en vigor, el 1 de enero de este año, de la norma medioambiental de la Organización Marítima Internacional (OMI) para implantar los combustibles con bajo contenido de azufre ha modificado la oferta de *bunkering* de los puertos españoles.

El tradicional dominio del HSFO ostentado, hasta el pasado ejercicio, en los puertos españoles, decrece. Para seguir utilizando este recurso se requiere que los buques tengan instalados los sistemas depuradores (conocidos como *scrubbers*), que eliminan las emisiones de los óxidos de azufre.

Frente a la caída del HSFO, los productos emergentes que se ajustan a la normativa OMI 2020 son el gasoil marino (MGO), el nuevo fueloil bajo en azufre (VLSFO) y el gas natural licuado (GNL).

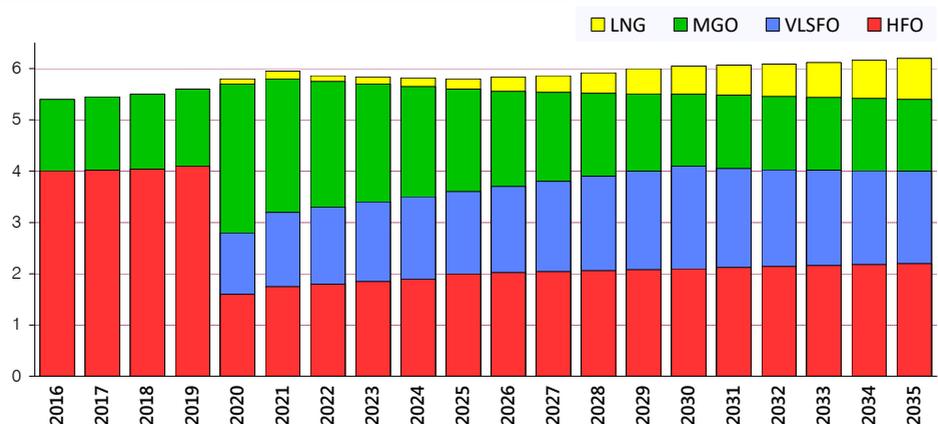
El suministro de MGO en los puertos españoles se ha incrementado en los últimos años, una tendencia que continuará. Según los datos de Puertos del Esta-

LAS TRES VÍAS PARA CUMPLIR CON LA NORMATIVA OMI 2020

Alternativas	Ventajas	Inconvenientes
Combustible con bajo contenido de azufre (VLSFO)	<ul style="list-style-type: none"> No es necesaria la instalación de <i>scrubbers</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Mucho más caro que el HFO Genera emisiones de CO₂ en su producción y desulfurización
Fueloil residual (HFO) y <i>scrubbers</i>	<ul style="list-style-type: none"> HFO es mucho más barato que el VLSFO No son necesarias modificaciones en los tanques ni en los sistemas de combustible 	<ul style="list-style-type: none"> La instalación de <i>scrubbers</i> a bordo requiere una elevada inversión Demanda de energía adicional
Gas natural licuado (GNL)	<ul style="list-style-type: none"> Precio competitivo Sin emisiones de azufre y muy bajas emisiones de NOx 	<ul style="list-style-type: none"> Posibles pérdidas de metano Pocos puertos disponen de suministro de GNL Sistemas de combustible y tanques especiales Modificaciones caras para los buques existentes

Fuente: Anave. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

PREVISIONES DE LA EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE CARBURANTES MARÍTIMOS



Datos en millones de barriles diarios. Fuente: McKinsey. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

VOLUMEN DE BUNKERING

HSFO. El fueloil con alto porcentaje de azufre ha sido combustible marino más utilizado en una actividad que registró 8,26 millones de toneladas en 2018.

Concentración. Algeciras, Las Palmas, Barcelona, Ceuta, Tenerife, Valencia, Huelva, Bilbao y Vigo suponen más del 90%.

do, en los últimos 10 años se ha duplicado, pasando de las 776.000 toneladas en 2008 a los 1,48 millones de toneladas en 2018.

Los mayores comercializadores de *bunkering* en las dársenas españolas son los grupos energéticos Cepsa y Repsol junto con Península Petroleum, Aegean Marine Petroleum, Oryx Energies, Vilma o Vopak, cuya terminal de Algeciras ha sido vendida este año al fondo australiano First State Investments. Estas empresas ya comercializan el

nuevo fueloil bajo en azufre desde finales del pasado año.

Repsol ha estado trabajando en la producción y comercialización del VLSFO desde 2018. La compañía energética que dirige Josu Jon Imaz puso en marcha un equipo de trabajo multidisciplinar, integrado por expertos de los departamentos de Refino, Trading y del centro de investigación Repsol Technology Lab, para su desarrollo. El primer lote de VLSFO de Repsol se produjo en di-

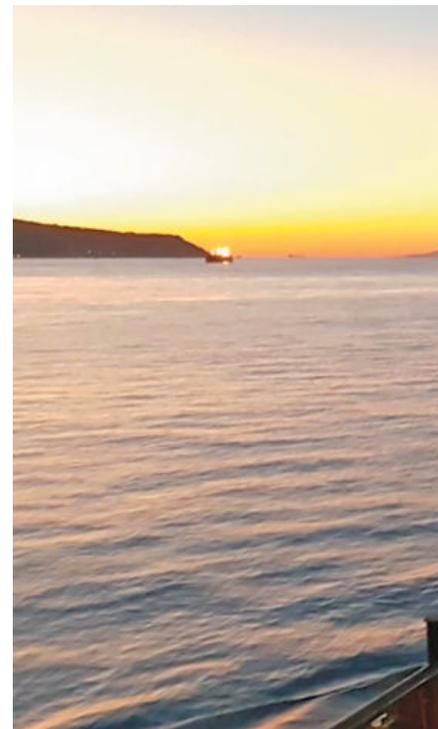
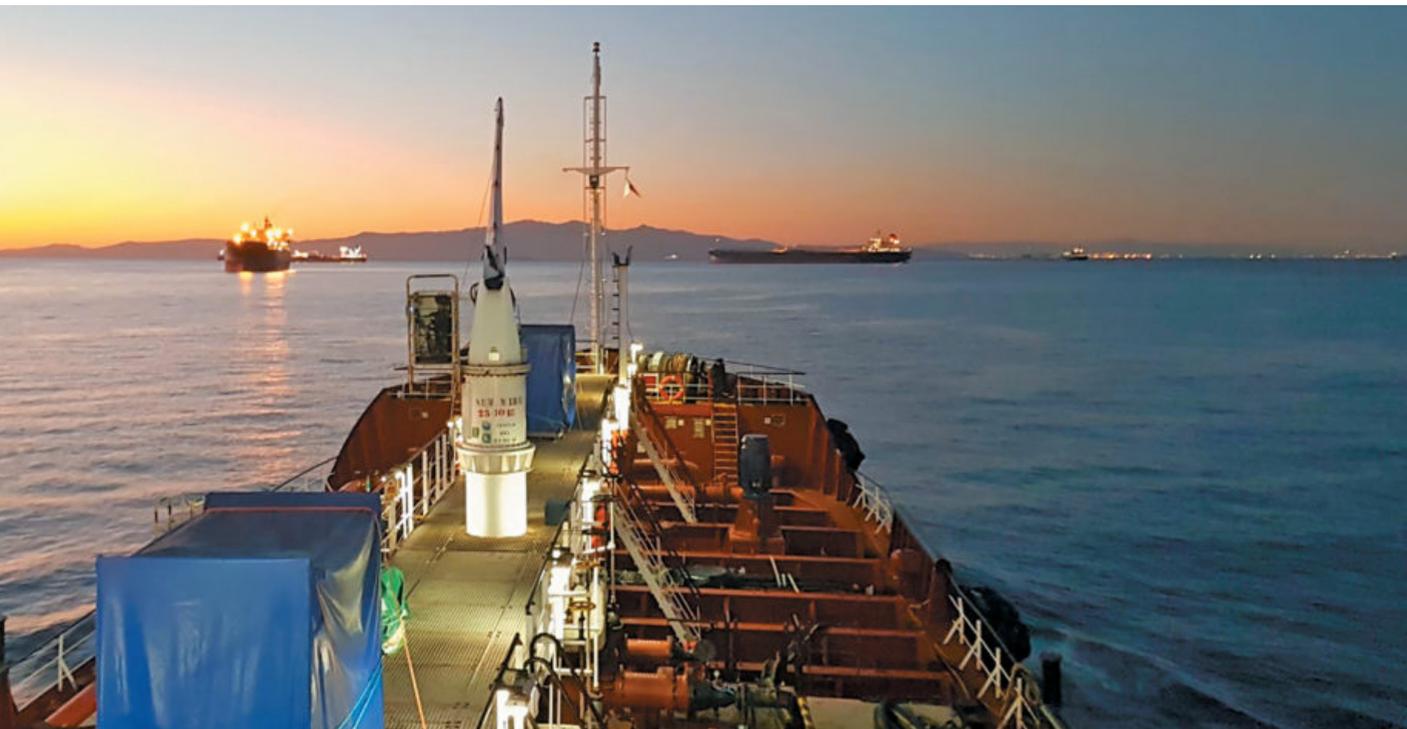


Imagen del petrolero "Petrobay" que fue contratado el pasado año por la compañía Vilma Oil para el abastecimiento de combustible a los buques que fondean en el puerto de Ceuta / BOLUDA TANKERS

ciembre de 2018. Durante el pasado año, todavía sin la restricción de azufre en vigor, transformó casi 200.000 toneladas de este combustible en sus refinerías de Tarragona, A Coruña y Lima (Perú). Para este ejercicio, con la aplicación de la norma OMI 2020, espera alcanzar entre 60.000 y 100.000 toneladas al mes de VLSFO en sus plantas de España y Perú, un volumen que variará en función de la coyuntura del mercado.

Las ventas de VLSFO en España de Repsol hasta principios del pasado mes de enero rondan las 150.000 toneladas. Sus principales puntos de suministro de *bunker* están en los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia, y se realizan habitualmente por medio de gabarra. También trabaja para abastecer VLSFO a través de tubería en los puertos de Ferrol y A Coruña, y en la logística para ofrecer este suministro con camiones cisterna y ampliar así su distribución al conjunto de la red portuaria. Fuera de Europa, Repsol ofrece servicio de *bun-*



REPSOL PRODUCIRÁ ENTRE 60.000 Y 100.000 TM. DE VLSFO AL MES PARA ADAPTARSE A LA DEMANDA DEL MERCADO

CEPSA PREVÉ TRANSFORMAR MÁS DE DOS MILLONES DE TONELADAS DE VLSFO ESTE AÑO

PENINSULA PETROLEUM TIENE UNA CAPACIDAD PARA ALMACENAR 400.000 TM. DE COMBUSTIBLES EN EUROPA

kering en el puerto de Lima y en Singapur. En este puerto asiático, Repsol comercializó el pasado año casi un millón de toneladas de VLSFO. Repsol produce en sus refinerías un volumen anual cercano a 1,75 millones de metros cúbicos de gasoil marino (MGO), con un contenido de 0,1 por ciento de azufre, que puede usarse como combustible marino. Este producto se distribuye en el conjunto de la red de Puertos del Estado al igual que el fueloil

con alto contenido de azufre (HSFO).

Cepsa, por su parte, prevé transformar más de dos millones de toneladas de VLSFO durante este año para su comercialización en los principales puertos españoles. Antes del lanzamiento se testaron varias muestras y en mayo se hicieron las primeras pruebas industriales, suministrando a nueve buques en el puerto de Algeciras. El grupo comercializa más de seis millones de toneladas

anuales de combustibles marítimos, y tiene presencia en más de 60 puertos. En esta red destaca su presencia internacional en Gibraltar, Panamá y Fujairah (EAU).

Otra empresa referente en la comercialización de combustible marino en España es Península Petroleum, al tener presencia en Algeciras, Barcelona, Ceuta, Málaga, Las Palmas y Tenerife. El grupo, con sede central en Gibraltar, reforzó el pasado año su ca-

pacidad para atender la nueva normativa OMI 2020. Península Petroleum dispone de una capacidad de almacenamiento de más de 400.000 toneladas en Europa. Además de en las seis dársenas españolas, la compañía está presente en los puertos de Malta, Amberes, Ámsterdam y Róterdam. El grupo incorporó su primer buque Panamax y añadió otros siete barcos tanque para operar con una flota de 30 buques propios y alquilados.

EL PUERTO DE CEUTA

Un Puerto Europeo en África con una extraordinaria posición estratégica

Autoridad Portuaria de Ceuta

www.puertodeceuta.com

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | GNL

CRECE LA DEMANDA DE GNL

Los puertos españoles registran 195 operaciones de *bunkering* y 81.704 m³ suministrados en 2019

Los puertos españoles realizaron 195 operaciones de *bunkering* a lo largo de 2019, en las que se proporcionó un total de 81.704 metros cúbicos de gas natural licuado. El volumen provisionado a los buques supone un fuerte crecimiento con respecto a las 60 operaciones registradas el año anterior, en las que abasteció a la flota con un total de 4.504 metros cúbicos.

La mayor parte del *bunkering* de GNL desarrollado en los puertos españoles ha sido del tipo 'truck-to-ship', con un total de 165 operaciones en el que el gas se facilitó desde una cisterna al buque. Los 30 abastecimientos restantes fueron a través del sistema 'ship-to-ship', en el que el aprovisionamiento se desarrolla desde un buque a otro. Los cuatro barcos que de-

sarrollaron esta operativa fueron: "Coral Methane", de 7.551 metros cúbicos de capacidad; "Coral Fraseri", de 10.000 metros cúbicos; "Cardissa," de 6.000 metros cúbicos; y "Engie Zeebrugge", con una capacidad de 5.000 metros cúbicos. El puerto de Barcelona concentró el 60 por ciento del 'ship-to-ship', con 18 actuaciones en las que se proporcionó 37.200 metros cúbicos de GNL a los barcos con este método. El *bunkering* de gas natural licuado en España está ganando flexibilidad y eficiencia mediante el sistema 'multi truck-to-ship'. Los puertos de Huelva y Valencia ya realizan estas operaciones basadas en emplear varios camiones cisterna a la vez, con lo que aumenta el caudal de transferencia y se reduce el tiempo de repos-



Abastecimiento de GNL de alta eficiencia en el puerto de Valencia con 'Multi Truck to Ship' / BALEÀRIA

LA FLOTA MUNDIAL QUE OPERA CON GNL CRECIÓ UN 22%, CON 175 BUQUES Y OTROS 139 READY, QUE ESTÁN PROYECTADOS PARA FACILITAR SU ADAPTACIÓN

EN ESPAÑA NAVEGAN CON GNL CUATRO FERRIS DE BALEÀRIA Y DOS CRUCEROS

taje. La flota mundial que opera con GNL creció el pasado año un 22 por ciento, hasta los 175 buques y otros 139 que son GNL ready (proyectados para facilitar en un futuro su adaptación). Otros 72 buques adicionales se encuentran bajo pedido. En España operan actualmente seis buques con GNL, cuatro ferris de Baleària y dos cruceros, "AIDAnova" y "Costa Esmeralda", estos últimos repostan en Barcelona. En los próximos dos años, se prevé que al menos 11 barcos utilicen el gas natural licuado, de los cuales nueve serán de la naviera que preside Adolfo Utor tras acometer una inversión de 380 millones de euros. Naturgy es el proveedor de gas natural licuado de la flota de Baleària tras el acuerdo suscrito en 2018 por ambas compañías por 10 años.

Repsol desarrolló el pasado año diversas operaciones de *bunkering* de GNL en puertos como los de Cartagena o Ferrol. Además, la

compañía energética firmó el pasado año un acuerdo con Brittany Ferries para abastecer a sus buques en Bilbao y Santander, con la instalación de un tanque de 1.000 metros cúbicos en cada uno de ellos.

Cepsa dispone de almacenamiento de GNL en cada uno de los ocho terminales de importación en España y Portugal, siendo proveedor *bunkering* de referencia en los principales puertos de la península.

Shell España ha realizado numerosas operaciones de suministro para abastecer al crucero AIDAnova en Barcelona y Tenerife. Axpo Iberia realizó en el puerto de Bilbao el pasado año una operación de *bunkering* de GNL para la compañía holandesa Titan LNG. A través de la planta de regasificación que gestiona BBG, suministró cerca de 1.250 toneladas de GNL al buque "Coral Fraseri", siendo el destino final "Sleipnir", el buque grúa semisumergible más grande del mundo.

Un Puente hacia otras carreteras

Fiabilidad para sus transportes, capacidad para sus camiones, confort para sus conductores. Nuestras líneas les ofrece un amplio abanico de soluciones tanto desde España como del Oeste del Canal de la Mancha para sus transportes al Reino Unido, operando desde 11 puertos europeos situados en Francia, Reino Unido, Irlanda y España.

Líderes de la "Autopista del Mar" en el arco atlántico con 9 salidas semanales entre España e Inglaterra, apostamos por la intermodalidad con 2 salidas semanales entre Bilbao y Poole con nuestro buque ro-ro, ofreciendo soluciones para el transporte especial, peligroso, carga sobre mafi, y todo tipo de vehículo rodante.

Nuestro deseo de ofrecer una conexión directa entre España e Irlanda ya es una realidad con 2 salidas semanales entre Bilbao y Rosslare.



Para más información contacte el **+34.944947367** o visite nuestra página **brittanyferriesflete.com**

Brittany Ferries
Flete



El buque de bunkering multiproducto "Oizmendi", un desarrollo del proyecto europeo CORE LNGas hive que está gestionado por Cepsa, en el puerto de Huelva / CEPESA

PUERTOS A TODO GAS

España ha extendido una amplia red de infraestructuras portuarias adaptadas para prestar los servicios de recarga, tanto a pequeña escala (*small scale*) como a gran escala (*large scale*), y de suministro de GNL como combustible para barcos (bunkering). Este desarrollo está impulsado por los proyectos europeos CORE LNGas hive, iniciado en 2016 y que en su mayor parte culminará este año, y por su continuación hasta 2022 con

LNGhive2: 'Infrastructure and Logistics Solution'. Las dos iniciativas están lideradas por Puertos del Estado y coordinadas por Enagás. CORE LNGas hive, que cuenta con 42 socios de España y Portugal, impulsa inversiones de 33 millones de euros, de los cuales 16,5 millones proceden de las ayudas del mecanismo "Conectar Europa" (CEF). Entre sus acciones está el impulso normativo, con un marco de acción nacional de energías

alternativas en el transporte, aprobado en 2016 y que en estos momentos está en revisión y actualización. Además ha propiciado estudios sobre la demanda y las cadenas de suministro de GNL con un simulador (simlog), que permite calcular el coste logístico de repostar gas natural licuado a buques, mediante cualquier tipo de modalidad en cualquier puerto de España. Esta herramienta, coordinada por Puertos del Estado, es la

encargada de validar los proyectos que se presentaron a la financiación europea bajo la estrategia LNGHIVE2. También se avanzó sobre la percepción social del GNL y su aceptación y actualización, así como sus necesidades formativas. CORE LNGas hive ha financiado estudios de ingeniería para impulsar el GNL en diferentes aplicaciones. Desde un barco de rescate hasta una locomotora en el puerto de Tarragona. Además, se realizaron los proyectos piloto como el bunkering 'ship to ship' con el buque Oizmendi, o el generador de electricidad a GNL para buques en su estancia en puerto con sus pruebas en Barcelona, en Vigo y en Tenerife. En 2018 se hizo la primera prueba multimodal de un ISO contenedor a GNL transportado por carretera, ferrocarril y barco, y queda pendiente una segunda este año. Entre los desarrollos piloto que culminarán este año está la transformación de una straddle carrier en el puerto de Barcelona a GNL y la construcción en el puerto de Valencia de una estación mixta de GNL/GNC. En un plazo más inmediato operará un remolcador a GNL en el puerto de Bilbao y se adaptarán los pantalanes de Cartagena y de Reganosa en Ferrol.

Puerto de Sevilla, nodo portuario multimodal y motor del principal clúster logístico e industrial del sur peninsular.

Ubicación estratégica a 90 kilómetros en el interior del territorio

Con 850 hectáreas de suelo operativo

Plataforma logística completamente multimodal

Nodo del Core Network de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)

Puerto de Sevilla
email: comercial@apsevilla.com | T. +34 954 247 300
www.apsevilla.com

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Vehículos

LOS VEHÍCULOS ENCADENAN DOS AÑOS DE DESCENSOS

El mismo volumen de producción en las fábricas españolas no quedó reflejado en los muelles

El estancamiento de la producción española de vehículos el año pasado no se reflejó en los muelles. La industria del automóvil cerró 2019 con un total de 2,8 millones de unidades fabricadas, lo que supone el 0,1 por ciento más que en el ejercicio precedente.

En cambio, el tráfico de vehículos por los puertos españoles retrocedió el 4 por ciento, hasta los 3,36 millones de unidades que pasaron por los muelles. Estos flujos encadenan así dos años de descensos. La incertidumbre sobre cuál será el vehículo del futuro

TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Barcelona	777	809	-4%	836	916	887
Valencia	721	818	-12%	793	774	687
Vigo	481	450	+7%	485	457	441
Santander	466	490	-5%	497	495	461
Pasaia	273	255	+7%	235	250	245
Tarragona	211	195	+8%	200	153	114
Resto	437	477	-8%	437	429	319
Total	3.367	3.494	-4%	3.484	3.474	3.154

Miles de vehículos. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

para cumplir las normas medioambientales no es ajena a la situación que atraviesa el sector de la au-

tomoción en el ámbito europeo y mundial.

La Autoridad Portuaria de Barcelona recuperó el lide-

EL PUERTO DE BARCELONA RECUPERA EL LIDERATO EN ESTOS TRÁFICOS DESPUÉS DE SER APEADO DE LA PRIMERA POSICIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA EL PASADO EJERCICIO

rato en estos flujos, después de ser apeada por la Autoridad Portuaria de Valencia en 2018.

El enclave catalán movió 777.000 unidades, el 4 por ciento menos, encadenando tres años de registros negativos. Bajó tanto el cabotaje, el 4,8 por ciento menos, hasta las 132.000 unidades, como el tráfico exterior, que retrocedió el 3,8 por ciento, sumando 645.000 vehículos. Y dentro de los flujos exteriores, las exportaciones descendieron (-3,2 por ciento), mientras que las importaciones se mantuvieron (+0,1 por ciento).

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Valencia perdió el liderato al experimentar un retroceso de dos dígitos, el 12 por ciento menos, hasta las 721.000 unidades.

Hubo más cambios en la clasificación, Vigo avanzó de la cuarta a la tercera posición, desbancando a Santander. Y es que el puerto gallego registró una actividad de 481.000 vehículos y un crecimiento del 7 por ciento. Santander retrocedió a la cuarta posición al tener una caída del 5 por ciento, quedándose en las 466.000 unidades.

Destacaron también los aumentos de los puertos de Pasaia (+7 por ciento), quinto, y Tarragona (+8 por ciento), sexto.

VIGO, PASAIA Y TARRAGONA AUMENTAN SUS TRÁFICOS

Seguimos creciendo juntos

T Grupo
Torres
DESDE 1915

SERVICIO DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE
www.transtorres.net

Valencia-Madrid-Barcelona-Zaragoza-Algeciras-Lisboa



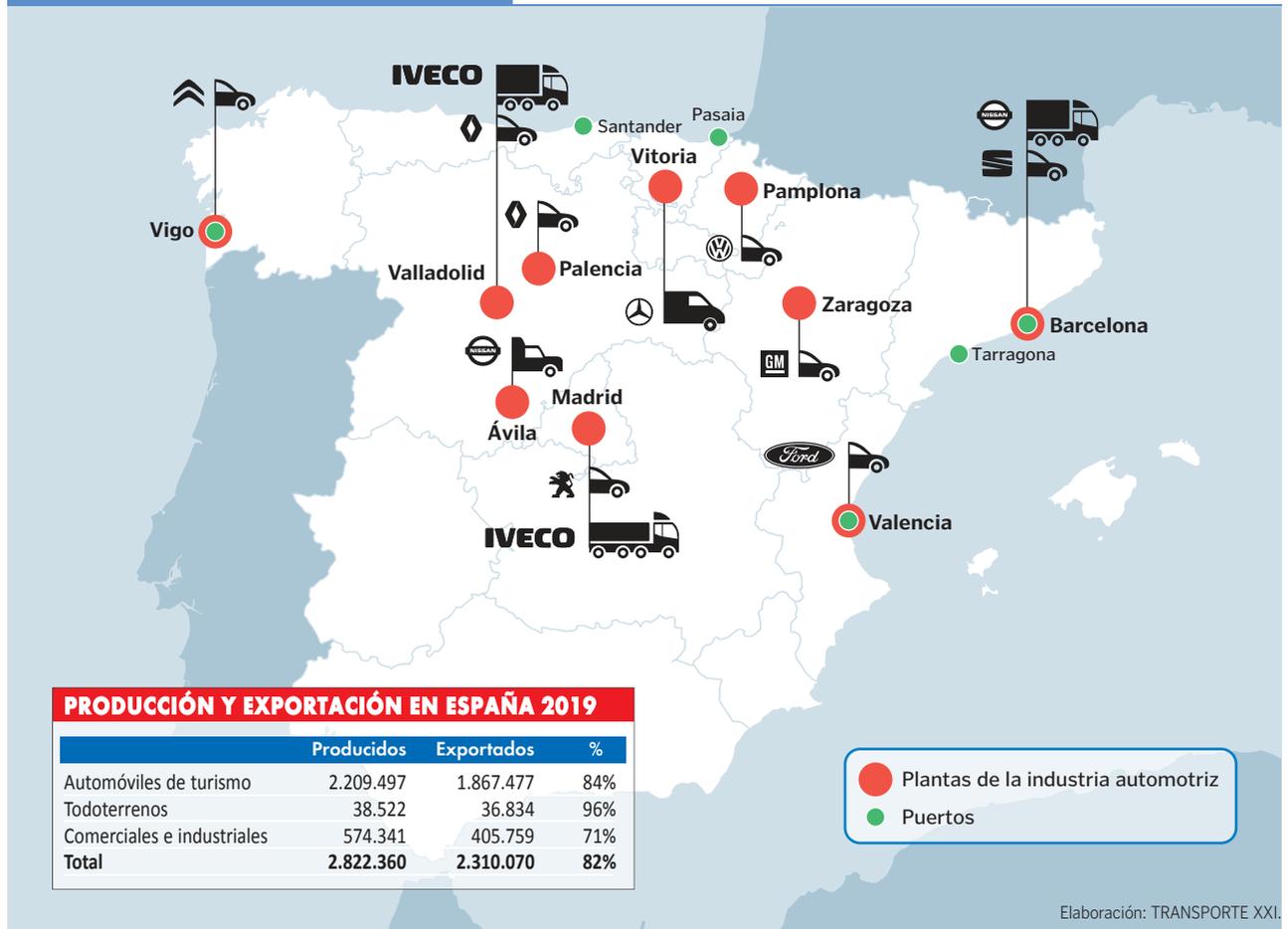
PUERTOS DE ESPAÑA

EL 82% PARA LA EXPORTACIÓN

2,3 millones. El número de exportaciones de vehículos, como la fabricación, mantuvo prácticamente el mismo volumen que el ejercicio precedente con 2,3 millones de unidades enviadas a los mercados exteriores (+0,2 por ciento).

64,8%. Alemania, Reino Unido, Italia y Francia acumulan una cuota del 64,8 por ciento del total de las exportaciones. Porcentualmente, destacó el incremento de mercados como el japonés (+121 por ciento) o el ucraniano (+152,7 por ciento).

PLANTAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN ESPAÑA



*Tell us where to go,
We will make it happen!*



ARMADOR
CONSIGNATARIOS
TRANSITARIO (FREIGHT FORWARDING)
AGENCIA DE ACUANAS
ALMACENAJE
TRANSPORTE MULTIMODAL Y FERROVIARIO
CARGA DE PROYECTOS
EXPERTOS EN CARGA AÉREA



Manipulación y carga/descarga de mercancía pesada, sobredimensionada, peligrosa (IMO)
Fletamento de buques partcargo / full-cargo
Fletamento de aviones
Proyectos llave en mano
Transporte internacional multimodal
Transportes terrestres especiales y/o excepcionales
Consultoría de transporte y estudios técnicos



ESPAÑA Madrid | Algeciras | Barcelona | Bilbao | Cádiz | Gijón | Las Palmas de Gran Canaria | Santa Cruz de Tenerife | Santander | Sevilla | Tarragona | Valencia | Vigo
INTERNACIONAL ARGELIA | BOLIVIA | COLOMBIA | FRANCIA: Marsella - Nantes | MARRUECOS: Casablanca - Tánger | MÉXICO | PERÚ | CHINA

Ayala, 6. 28001 Madrid (Spain)

+34 914 316 640

info@suardiaz.com

suardiaz.com

@suardiazgroup



Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Vehículos

Los puertos españoles reafirman su papel como uno de los principales motores del comercio de vehículos. Así se pone de manifiesto en el informe sectorial de "Valoración de la Logística Marítimo-Portuaria" realizado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

En 2018, última edición del informe, se subieron al barco más de 3,28 millones de automóviles, un 0,5 por ciento más. Este ligero crecimiento, según la patronal, responde al aumento de las matriculaciones de turismos y todoterrenos en España (+7 por ciento), lo que permitió superar los 1,22 millones de importaciones de vehículos nuevos, un 3,8 por ciento más que en 2017. En contraposición, las exportaciones mostraron una ligera caída del 1,4 por ciento, reflejo del recorte en un 1 por ciento de la producción en las plantas españolas. Unos registros que elevan hasta el 47,3 por ciento la cuota del transporte marítimo en este tráfico durante 2018, un punto porcentual más que un año antes.

El informe, elaborado a partir de un cuestionario específico contestado por 16 empresas automovilísticas asociadas a Anfac, la mitad de ellas con actividad industrial en España, recoge su evaluación sobre los servicios logísticos de los puertos de Barcelona, Málaga, Pasaia, Sagunto, Santander, Tarragona, Valencia y Vigo, que suman el 88,7 por ciento de los automóviles transportados, con más de 2,91 millones de unidades.

LOS PUERTOS, "CLAVES" PARA EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN

El barco gana protagonismo en el tráfico de vehículos, pese a que se resiente la valoración global del servicio realizada por los fabricantes



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

Entre las conclusiones destaca que la nota global cayó por segundo año consecutivo. En concreto, la valoración media ponderada de los puertos se redujo en una décima respecto a 2017, pasando de 4,1 sobre 5 a 4. Es decir, de una calificación "satisfactoria" a suficiente" (ver gráfico adjunto). En cualquier caso, los responsables del estudio subrayan que cuatro de los puertos analizados mejoraron su puntuación, otros dos la mantuvieron, lo que evidencia el "avance positivo, que, con carácter general, se está produciendo en el servicio ofrecido por los puertos", explican desde la patronal. De hecho, solo dos enclaves recortaron su puntuación. Los fabricantes también resaltan la recuperación del indicador de agilidad en la gestión de los trámites aduaneros, que vuelve a sumar 4,4, la máxima puntuación obtenida por cualquier indicador del estudio y empata con la accesibilidad por carretera.

Por el contrario, las valo-

Dramix®

BEKAERT

better together

Dramix® 4D, engineered steel fiber solution for port pavements

High fatigue resistance

Optimizing your maintenance costs

High impact resistance

Keep surface intact and ensure continuous exploitation

Improved ductility

Less deformation in case of subbase settlements

Optimal crack control

For a longer lifespan



Contact us at
T + 34 932 41 90 03
marina.manas@bekaert.com
<http://dramix.bekaert.com>



© Port of Barcelona

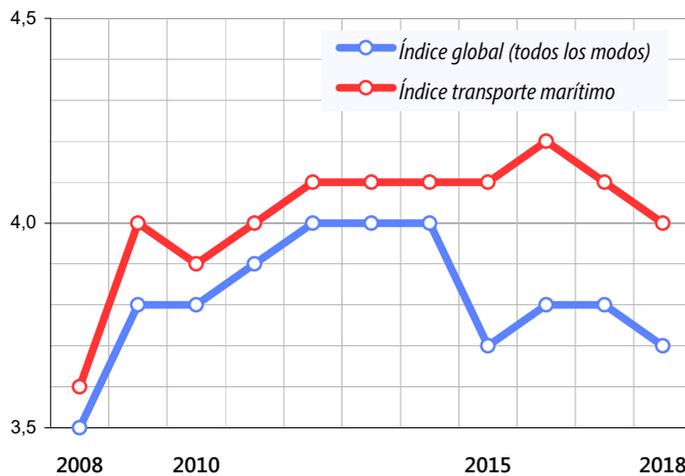
PUERTOS DE ESPAÑA

raciones más bajas están ligadas directamente con el trato de los vehículos durante su manipulación, lo que evidencia la necesidad, según los responsables del informe, de “continuar avanzando en la formación del personal y en adaptar las capacidades de los puertos a los crecientes volúmenes de vehículos que se operan”.

RANKING DE VALORACIÓN

Al frente de la clasificación del ranking de valoración para 2018 se mantiene el puerto de Santander. En esta edición, de forma solitaria, con una puntuación de 4,3 sobre 5, mejorando una décima su nota media con respecto al año anterior. En 2018, solo dos indicadores redujeron ligeramente su valoración. En primer lugar, el relacionado con la proactividad del puerto y la relación con el cliente, al caer la puntuación de los tres indicadores que componen este apartado. El otro aspecto que cayó fue la agilidad en la asignación de las zonas de depósito. Por su parte, la nota sobre la gestión de los trámites aduaneros mejoró seis décimas, hasta 4,5, considerada como “satisfactoria”. Además, la flexibilidad de servicios y, por tanto, la adaptación a las necesidades de los fabricantes, subió una décima

VALORACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE VEHÍCULOS



2018	
Marítimo	4,0 ↓
Ferrocarril	3,5 ↑
Carretera	3,7 ↓

Fuente: Cuestionario Valoración Logística Anfac. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ÁREAS DE MEJORA

Automatización. Los fabricantes piden impulsar la implantación de nuevas tecnologías que permitan realizar numerosos procesos de manera automática, aportando una reducción en los tiempos y una ganancia de eficiencia.

Conectividad ferroviaria. Las marcas reclaman potenciar los accesos por tren, de manera que los puertos que aún no cuentan con esta posibilidad acometan su desarrollo, y permitir la llegada de trenes de mayor longitud.

Mayor flexibilidad. El informe destaca la importancia que tiene para el sector poder contar con servicios que se adapten a la fluctuación de mercado y la producción a unos costes competitivos.

Adaptación a las nuevas tecnologías. La irrupción de nuevas formas de propulsión en los vehículos, como el gas, la electricidad o el hidrógeno, hace necesario que los puertos estén preparados para su correcta manipulación.

Formación. Las marcas consideran “indispensable” proporcionar la formación necesaria al personal encargado de la manipulación para alcanzar un “servicio de calidad acorde al que los propios clientes de los fabricantes exigen a la hora de recibir sus vehículos”.

su puntuación, pasando a ser valorada también como “satisfactoria”. Igualmente, destacan las valoraciones en la accesibilidad al puerto, tanto por carretera como por tren, con un 4,5 y un 4,8 respectivamente. Siendo la valoración del acceso ferroviario la más alta alcanzada por ningún puerto en este informe.

A continuación, comparando segundo puesto con una nota de 4,2 sobre 5, figuran Sagunto y Málaga, un meritorio lugar, teniendo en cuenta que ambas instalaciones están penalizadas por no contar con acceso por ferrocarril.

En el caso de Sagunto, el informe destaca la mejora de la valoración de los trámites aduaneros, que alcanza un 5, la máxima puntuación. Los fabricantes también ponen el foco en la manipulación de los vehículos a la hora de cargar y descargar, tanto los camiones como los barcos. Las valoraciones de estos indicadores subieron 2 y 3 décimas, respectivamente.

En cuanto a Málaga, que mejoró una décima su puntuación, los fabricantes destacan el impulso observado en la mejora del puerto y el trato directo con el cliente. La agilidad en la asignación de las zonas de depósito también mejoró, alcanzando la máxima puntuación, un 5.

Sentir de forma viva el pulso del puerto
Captar en tiempo real para actuar y decidir

smartport Avilés

Puerto de Avilés
Autoridad Portuaria de Avilés

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Short sea shipping

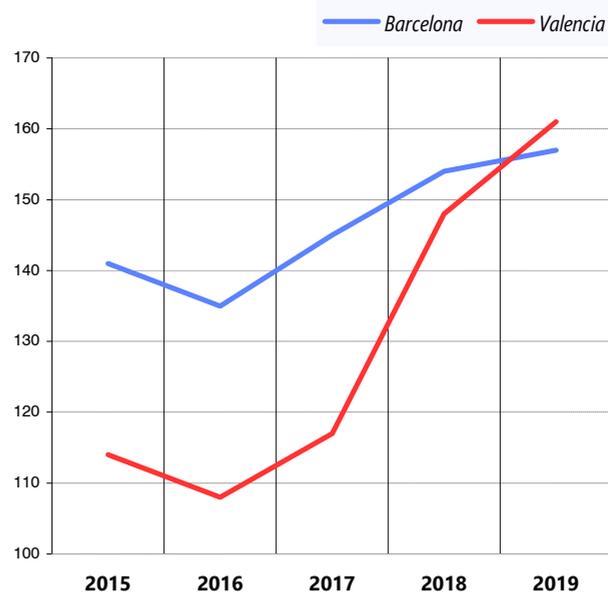
VALENCIA LIDERA LOS FLUJOS

Los tráficos de *short sea shipping* han demostrado su buen estado de salud un año más, sobre todo las autopistas del mar alternativas a la carretera que capitalizan Barcelona y Valencia con Italia, gracias a Grimaldi

La Autoridad Portuaria de Valencia ha pasado a liderar los flujos de *short sea shipping* en 2019, desplazando al puerto de Barcelona, que tradicionalmente ha ocupado la primera posición.

Los puertos valencianos sumaron un total de 161.000 UTIs en sus servicios de transporte marítimo de corta distancia (sin incluir el cabotaje), frente a los 148.000 UTIs del ejercicio precedente, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria. Los 13.000 UTIs ganados el pasado ejercicio suponen un incremento de la actividad del 8,8 por ciento.

TRÁFICOS DE SHORT SEA SHIPPING



Datos en miles de UTIs. (*): Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.
Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

El puerto de Valencia incrementará su oferta para la carga rodada con la nueva terminal ro-pax multi-cliente que proyecta para 2024. Recientemente, el consejo de administración de la Autoridad Portuaria aprobó los pliegos del con-

curso para la construcción y explotación de la terminal en la zona que actualmente ocupa el antiguo astillero de Unión Naval Valencia. La futura terminal supondrá una inversión público-privada de 20 millones de euros, aunque el

desembolso dependerá de las propuestas que presenten los licitadores. La instalación dispondrá de cuatro atraques independientes, dos para cruceros y dos para tráficos mixtos, de pasaje y carga rodada. El pliego del concurso, para una





Desde 1890,
130 años
contigo.

Operador Económico Autorizado (OEA)

www.bernardinoabad.es

TRANSITARIO | ESTIBADORES | OPERADORES AUTORIZADOS | BROKERS | ADUANAS | TRANSPORTE | SEGUROS

OFICINAS PROPIAS | Algeciras | Cádiz | Huelva | Islas Canarias | Madrid | Motril | Sevilla | Valencia



Grimaldi capitaliza las autopistas del mar entre España e Italia.

VALENCIA INCREMENTARÁ SU OFERTA PARA LA CARGA RODADA CON LA NUEVA TERMINAL RO-PAX MULTICLIENTE QUE PROYECTA PARA 2024

LA OFERTA SE REDUJO POR LA MODERNIZACIÓN DEL 'CRUISE ROMA' Y EL 'CRUISE BARCELONA', SUSTITUIDOS POR UNIDADES MÁS PEQUEÑAS

concesión de 35 años, permite la creación de una Unión Temporal de Empresas para realizar la actividad, aunque el futuro concesionario deberá tener licencia de estiba o contratar con una empresa que ya la tenga, dentro del objetivo de prestar servicios portuarios y comerciales.

REDUCCIÓN DE LA OFERTA

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona cerró el ejercicio con un volumen de 157.000 UTIs, es decir, 3.000 UTIs más que en 2018. Y ello se traduce en un crecimiento del 1,9 por ciento. Esta modesta evolución es fruto de la reducción de la oferta en la autopista del mar de Grimaldi entre el enclave catalán y el romano de Civitavecchia.

El armador italiano sustituyó, durante unos meses, las dos unidades que cubren el servicio, el 'Cruise Roma' y el 'Cruise Barcelona', por otros buques de menor capacidad. Tras pasar por los astilleros para su modernización y ampliación, el 'Cruise Roma' y el 'Cruise Barcelona' han convertido en verde la autopista del mar. Grimaldi ha incorporado a cada buque dos *scrubbers* o depuradoras que disminuyen en un 80 por ciento las emisiones de partículas, que supone reducir cinco veces

más las emisiones de azufre que exige la IMO 2020. Además, ambos ferris incorporan una megabatería de litio que genera una potencia suficiente (5 MWh) para alimentar a los buques cuando permanecen en el puerto sin necesidad de utilizar generadores auxiliares diésel. Y ello supone cero emisiones mientras los ferris están atracados.

Al margen de las mejoras ambientales, el 'Cruise Roma' y su gemelo se han alargado seccionando las unidades por la mitad y añadiendo 29 metros de eslora, hasta los 254 metros, ganando así capacidad. En el caso de la carga, cada unidad ha pasado de 3.000 a 3.700 metros lineales, el equivalente a 210 camiones.

La filial de Grimaldi que opera en el arco atlántico, Finlines, también incrementa capacidad. El armador ha anunciado que refuerza su operativa desde el puerto de Bilbao gracias a la ampliación de su flota de dos a tres buques que cubren las líneas que conectan la dársena bilbaína con el Báltico, Alemania, Bélgica y el Reino Unido. Por otra parte, Consignaciones Toro y Betolaza, agente general de la naviera Finlines en el puerto de Bilbao, avanza en la segunda fase de su nueva terminal marítima.

Por no tener que pensar en ellos,
puedes olvidar que los necesitas.



ESPECIALISTAS EN DISEÑO, FABRICACIÓN
Y DESARROLLO DE TRAILERS PORTUARIOS

fabrisem

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Short sea shipping

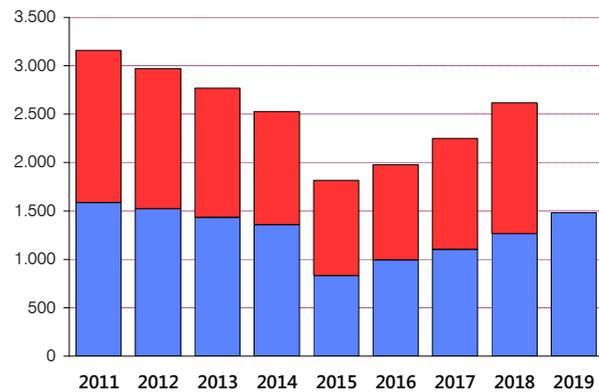
LA FACHADA ATLÁNTICA SE RECUPERA

Registró una actividad similar a la que tenía hace una década cuando operaban las autopistas del mar de la francesa LD Lines y de la holandesa Transfennica

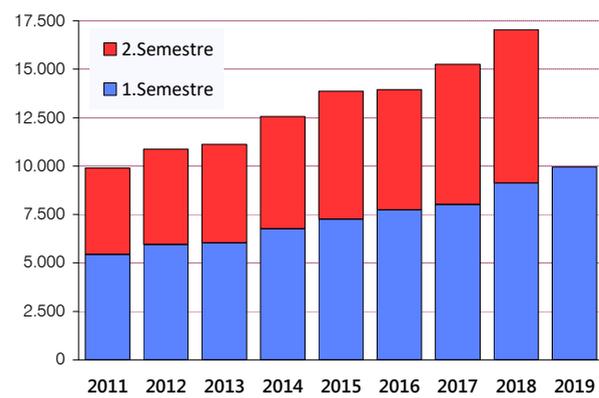
El *short sea shipping* recuperó el año pasado la actividad perdida en la fachada atlántica que no veía hace una década. Así se desprende del análisis de los datos del Observatorio Estadístico de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), correspondiente al primer semestre de 2019.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EXTERIOR RO-RO

▶ FACHADA ATLÁNTICA



▶ FACHADA MEDITERRÁNEA



Miles de toneladas. No incluye vehículos en régimen de mercancía.
Fuente: SCP-Spain. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

El transporte marítimo internacional ro-ro de corta distancia (excluidos los vehículos nuevos como mercancías) sumó 1,48 millones de toneladas, hasta junio, lo que supone un

crecimiento del 17,5 por ciento en comparación con el mismo periodo de 2018. Haciendo una extrapolación de esta evolución, el *short sea shipping* ha rondado los tres millones de



La fachada mediterránea sigue concentrando

toneladas en los puertos atlánticos en 2019. Hay que retroceder a los años 2010 y 2011 para un volumen de actividad superior a tres millones de toneladas o rondándolos (2012).

En otras palabras, la fachada atlántica recupera la actividad que había cuando navegaban a toda vela las autopistas del mar de la francesa LD Lines entre Gijón y Nantes Saint-Nazaire (Francia), puesta en marcha en septiembre 2010, y de la holandesa Transfennica entre Bilbao,



glogistic.es

AMPLIAMOS INSTALACIONES



NUEVA
GRÚA
PÓRTICO
60TN



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



más del 80% de los flujos de transporte marítimo de corta distancia.

Portsmouth (Reino Unido) y Zeebrugge (Bélgica), que empezó a operar en otoño de 2007.

Los tráficos de *short sea shipping* en los puertos atlánticos tocaron suelo, al

sumar 1,81 millones de toneladas, en el año 2015. No fue fruto de la casualidad. Se trató del primer año completo sin las conexiones de Transfennica ni de LD Lines.

LOS PUERTOS ATLÁNTICOS TOCARON SUELO EN 2015, EL PRIMER AÑO SIN LAS AUTOPISTAS DEL MAR DE LD LINES Y TRANSFENNICA

LOS FLUJOS SUMARON 1,48 MILLONES DE TONELADAS EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2019

LOS PROTAGONISTAS DE LA RECUPERACIÓN

Tras tocar suelo, los tráficos de *short sea* de la fachada atlántica empezaron a remontar gracias a operadores como Flota Suar-diaz, con la exitosa autopista del mar entre Vigo y Nantes, que amplió a Tánger (Marruecos).

Brittany Ferries es otro operador que ha crecido reforzando los servicios entre el norte de España y Gran Bretaña y abriendo una nueva conexión con Irlanda. La compañía francesa ha pasado de siete salidas semanales desde el norte de España en 2015 a las 11 conexiones actuales.

La luxemburguesa CLdN es otro ejemplo de expansión. Ha pasado prácticamente de no tener presencia en el mercado español a contar con una autopista del mar entre Santander y Zeebrugge, además de una ter-

minial propia en el puerto cántabro, en apenas tres años.

Gracias a estas iniciativas en carga rodada, y de otros operadores como Finnlines, la fachada atlántica acumula un crecimiento del 32,4 por ciento entre 2016 y 2018, de acuerdo con las estadísticas de SPC-Spain, diez puntos más que la fachada mediterránea, que aumentó el 22,1 por ciento. El avance es mayor semestralmente: los puertos atlánticos crecieron casi el 50 por ciento hasta junio de 2019, en comparación con el primer semestre de 2016, un incremento que no llegó al 29 por ciento en los enclaves mediterráneos. Eso sí, la fachada mediterránea sigue concentrando más del 80 por ciento de los flujos de *short sea shipping*.



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



Map showing shipping routes connecting various ports: Génova, Savona, Barcelona, Sagunto, Valencia, Tángier, Porto Torres, Cagliari, Olbia, Ancona, Livorno, Civitavecchia, Salerno, Bari, Brindisi, Igoumenitsa, Patras, Venecia, Ravenna, Palermo, Catania, Túnez, Malta.

Carga segura, conductor descansado y mucho ahorro

La velocidad es cosa nuestra

¡ Descubre la carta ganadora !



¡ Tu carta te ofrece descuentos de hasta el 40% !
a bordo en Restaurantes, Bar, Wellness Center, Gimnasio, Tiendas

INFO Y RESERVAS

+34 96.306.13.00 • info@grimaldilogistica.com
<http://carga.grimaldi-lines.com>

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Carga rodada

UNOS FLUJOS QUE SE SALVAN DE LA ATONÍA EN LOS MUELLES

Estos tráficos siguen *in crescendo* sumando más de 65 millones de toneladas, el equivalente a tres millones de vehículos industriales

El tráfico de carga rodada sigue *in crescendo* y mostrando su vigorosidad en el sistema portuario español. Un tráfico que se salvó de la atonía general en los muelles el año pasado. Las mercancías a bordo de camiones que utilizan el transporte marítimo como mejor opción para determinadas distancias sumaron más de 65 millones de toneladas transportadas, alcanzando los 65,1 millones. Ello supuso un avance del 3,8 por ciento en relación al ejercicio precedente. Y lo que se tradujo en el equivalente a cerca de tres millones de vehículos industriales que embarcaron y desembarcaron en los puertos españoles.

Con esta actividad, el tráfico de carga rodada en el sistema portuario español alcanzó una cuota del 11,5 por ciento en 2019, medio punto más que en 2018. Un porcentaje que se eleva al 23,7 por ciento teniendo en cuenta exclusivamente la mercancía general.

2,5 MILLONES

El flujo nuevo de carga rodada, generado por el conjunto de los puertos, ascendió a 2,5 millones de toneladas. El tráfico ro-ro acumula un crecimiento del 52,2 por ciento, es decir, 22,33 millones de toneladas, desde 2008. Mientras, el incremento medio del conjunto de tráficos del sistema portuario español ha

TRÁFICO RO-RO

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Baleares	13.624	12.989	+5%	12.150	11.473	10.414
Valencia	12.604	11.829	+7%	9.453	8.939	8.545
Barcelona	10.858	11.614	-7%	11.199	10.696	10.516
Bahía de Algeciras	9.066	8.336	+9%	7.712	7.421	6.841
Las Palmas	4.451	4.247	+5%	4.180	3.326	3.186
S.C. Tenerife	4.072	3.887	+5%	3.816	3.744	3.418
Santander	2.187	1.839	+19%	1.552	1.411	1.394
Vigo	1.117	1.065	+5%	1.079	1.013	945
Bahía de Cádiz	851	910	-6%	894	796	735
Bilbao	842	861	-2%	810	-	509
Ceuta	830	845	-2%	868	1.035	995
Melilla	716	689	+4%	853	-	740
Pasaia	669	643	+4%	601	599	588
Almería	647	432	+50%	433	413	378
Motril	646	756	-14%	589	359	217
Málaga	569	518	+10%	530	522	500
Huelva	439	176	+149%	151	147	151
Castellón	351	397	-12%	537	621	487
Tarragona	300	287	+5%	297	222	169
Sevilla	161	196	-18%	202	-	287
Ferrol - San Cibrao	35	64	-44%	71	72	61
Alicante	32	95	-66%	95	111	76
Gijón	3	2	+12%	1	4	2
Cartagena	2	-	-	-	-	0
Avilés	0	1	-100%	-	-	-
Marín - Pontevedra	-	-	-	-	522	-
A Coruña	-	-	-	-	-	-
Vilagarcía	-	-	-	-	-	-
Total	65.073	62.678	+4%	58.074	53.447	51.154

Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

avanzado poco más del 19 por ciento durante el mismo periodo.

No hay novedades en los primeros puestos de la clasificación. Los puertos de Baleares lideran estos flujos sumando 13,6 millones de toneladas, el 4,9 por ciento más que en 2018. Siguen los puertos valencia-



Todos los servicios en un enclave estratégico

Mejores servicios para el crucerista - Integrado en el centro histórico -
 Modernos equipos logísticos - Espacio estratégico import/export -
 Conexión Mediterráneo y Atlántico


Puerto de Málaga

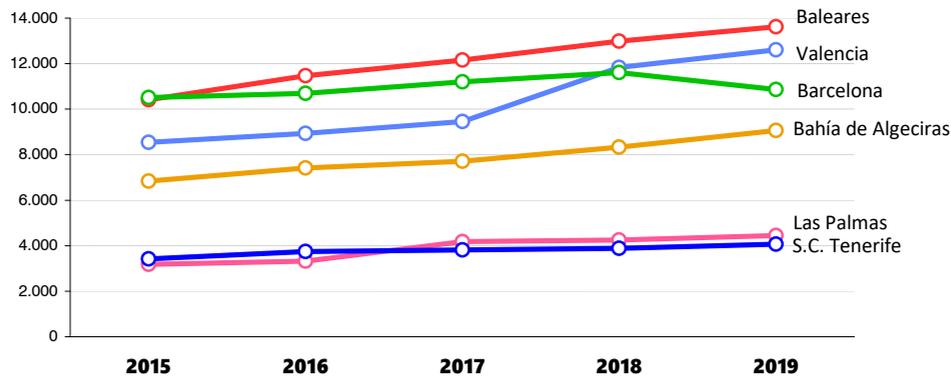
PUERTOS DE ESPAÑA

nos con un incremento del 6,5 por ciento, hasta los 12,6 millones de toneladas. En el mismo porcentaje bajó el tráfico rodado en el puerto de Barcelona (-6,5 por ciento), que mantuvo la tercera posición con una actividad de 10,8 millones de toneladas. Baleares, Valencia y Barcelona suman 37,1 millones de toneladas y una cuota del 56,9 por ciento.

INVERSIONES

Diversos puertos ejecutan inversiones para mejorar la operativa o incrementar la capacidad para el tráfico rodado. Es el caso del puerto de Motril, que está realizando una inversión de 918.000 euros para duplicar el espacio para el estacionamiento de camiones, pasando de 115 a 220 plazas. Esta actuación va destinada a lograr aumentar los flujos de mercancías de la naviera FRS con Tánger. También hay inversiones privadas como la realizada por el Grupo Armas Transmediterránea, que ha destinado más de 35 millones de euros a una nueva terminal de pasajeros y carga rodada en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

TRÁFICO RO-RO



► 2019



Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

LA ECLOSIÓN DE HUELVA

149,9% El año pasado ha destacado por su crecimiento porcentual el incremento del puerto de Huelva en estos flujos al registrar un avance del 148,9 por ciento, hasta las 438.758 toneladas. El incremento es mayor, del 170 por ciento, contando únicamente los vehículos no acompañados, hasta las 20.513 unidades de 2018. Este crecimiento tiene culpables: los servicios de las navieras Baleària, Fred. Olsen y FRS con las Islas Canarias, desarrollados en las instalaciones del Muelle Sur que gestiona la turca Yilport. El año pasado fue el primero del servicio conjunto de Baleària y Fred. Olsen Express, que enlaza el puerto onubense con Canarias.

EUROPEA GROUP

Líderes en tramitación aduanera, logística y servicios IT avanzados

EUROPEA → Expediciones

Servicios aduaneros, logísticos y de transporte

Certificado AEO
Authorised Economic Operators
AEOF

EUROPEA → Advisor

Consultoría avanzada en gestión arancelaria

EUROPEA → Automotive

Gestión especializada de tránsito aduanero en industria automoción

EUROPEA → IT

Desarrollo de sistemas de información, software y seguridad informática

→ Sedes: Algeciras · Cádiz · Motril · Sevilla → Más Info: www.europeagroup.eu

unlimited
distances

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Carga rodada

NUEVO RÉCORD DEL 'REY'

Algeciras vuelve a liderar los tráficos del Estrecho con un crecimiento del 9,9% de los flujos con su *partner* en la otra orilla, Tánger-Med

El puerto de Bahía de Algeciras, cuarto en tráficos ro-ro en general y tercero en la modalidad de remolques, merece mención aparte en estos flujos al concentrar más del 80 por ciento de los tráficos a través del Estrecho de Gibraltar, siendo su *partner* en la otra orilla Tánger-Med (Marruecos). El puerto andaluz saldó el pasado ejercicio con un total de 367.814 camiones, frente a los 338.587 vehículos de 2018, lo que supone un crecimiento del 8,6 por ciento.

Los tráficos de la rada con Tánger-Med capitalizaron, ni más ni menos, que 326.529 vehículos industriales con un crecimiento del 9,9 por ciento, por encima de la media de los últimos años, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria. Por su parte, los flujos con Ceuta se mantuvieron estables (-0,57 por ciento), sumando 41.284 camiones.

La Autoridad Portuaria ad-

TRÁFICO RO-RO EN MODALIDAD NO ACOMPAÑADO

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016
Valencia	288	293	-2%	243	226
Baleares	280	279	+0%	262	254
Bahía de Algeciras	239	225	+6%	218	245
Barcelona	206	203	+1%	200	202
Las Palmas	167	155	+8%	146	144
S.C. Tenerife	134	147	-9%	143	141
Santander	39	22	+74%	17	16
Motril	28	30	-8%	21	13
Melilla	27	26	+5%	34	34
Bahía de Cádiz	25	30	-17%	28	24
Ceuta	23	23	+0%	18	30
Bilbao	22	17	+28%	17	10
Málaga	21	19	+12%	23	24
Huelva	21	8	+171%	6	45
Vigo	18	18	-1%	18	17
Almería	17	11	+54%	11	11
Sevilla	7	9	-18%	9	11
Pasaia	5	-	-#¡VALOR!	-	-
Resto	0	3	-85%	4	3
Total	1.568	1.519	+3%	1.419	1.448

Miles de remolques. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

1,6 MILLONES DE REMOLQUES

3,2%. El conjunto del sistema portuario movió un tráfico total de 1,6 millones de remolques en 2019, lo que supone un incremento del 3,2 por ciento en relación con el ejercicio precedente.

52,1%. Ello se traduce en que se hicieron 48.928 viajes más. Valencia, Baleares y Algeciras canalizan el 52,1 ciento del total de estos flujos, cuota que llega al 65,2 por ciento incluyendo el puerto de Barcelona.

judicó el año pasado, por 1,47 millones de euros, la ampliación de los atraques de la terminal de carga rodada de Isla Verde Interior, donde operan los flujos con el Estrecho. La obra, adjudicada a Dragados, consiste en la ampliación de las rampas y de la explanada de maniobra de la terminal, actuación que se completa con la instalación de los bolardos y defensas que la obra de atraque requiere. Esta actuación va a permitir una mayor flexibilidad a las navieras para poder operar dos buques a la vez con una nueva rampa ro-ro, solucionando de esta forma un posible cuello de botella en las infraestructuras de atraque.

En los últimos años existieron problemas operativos que influyeron negativamente en el servicio debido al elevado volumen de tráficos y a la limitada superficie disponible para organizar los embarques y desembarques de Ceuta y Tánger. Por ello, la Autoridad Portuaria ha venido desarrollando un plan inversor que ha optimizado los viales y los controles de acceso. La rada ha puesto en servicio una terminal de tráfico pesado y una ampliación del área de operaciones de tráfico ro-ro en el muelle de Isla Verde, aparte de la mejora del Punto de Inspección Fronteriza



+34 651 868 506
WWW.BUFETEDIAZ.COM



DIAZ
& ASOCIADOS
ABOGADOS - LAWYERS



STANDING UP FOR YOUR RIGHTS!



TAX & CUSTOMS
FISCAL Y ADUANERO



ENVIRONMENT
MEDIO AMBIENTE



MERCANTILE
MERCANTIL



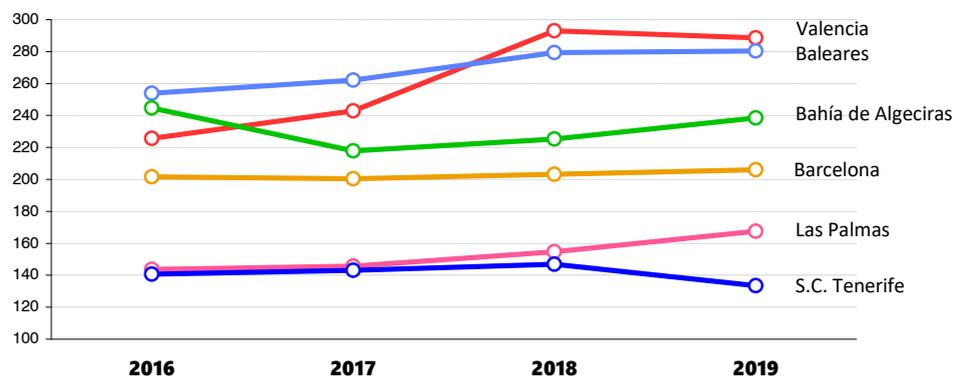
MARITIME & TRANSPORTATION
MARÍTIMO-TRANSPORTE

C/ San Antonio, 1º - 3ºB · 11201 ALGECIRAS (Cádiz) Spain / Tel. +34 956 631 687 · Fax. +34 956 633 515 · sebastian.dr@bufetediaz.com

PUERTOS DE ESPAÑA

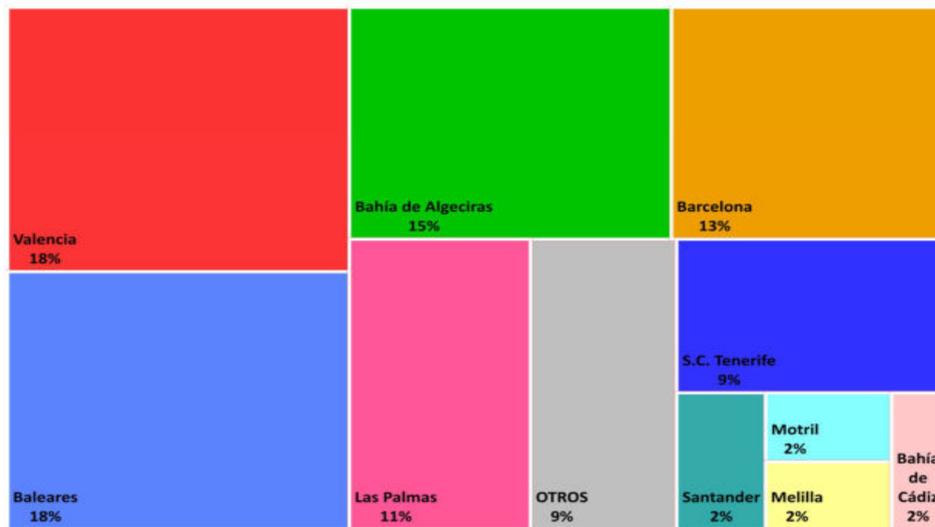
(PIF) y el acondicionamiento del muelle Príncipe Felipe a zona Schengen. Con la nueva actuación en Isla Verde Interior, el objetivo es agilizar la operativa y absorber el incremento de flujos en el Estrecho. Las previsiones de las navieras estiman que el tráfico con Tánger crecerá un 120 por ciento hasta el año 2030, pasando de un tráfico de 300.000 camiones anuales a alrededor de 660.000 para esa fecha horizonte. La Autoridad Portuaria de Valencia ha desbancado a la de Baleares del primer puesto de la clasificación en la modalidad ro-ro de transporte no acompañado, a pesar de registrar un descenso del 1,6 por ciento, hasta las 288.486 unidades. Los puertos de Baleares retrocedieron a la segunda posición con una actividad de 280.360 unidades, prácticamente el mismo movimiento que en 2018 (+0,3 por ciento). Tras Algeciras, con 238.567 remolques y un crecimiento del 5,9 por ciento, siguió ocupando la cuarta posición el puerto de Barcelona, con 205.937 unidades y un avance del 1,3 por ciento.

TRÁFICO RO-RO EN MODALIDAD NO ACOMPAÑADO



ALGECIRAS ES CUARTO EN TRÁFICOS RO-RO EN GENERAL Y TERCERO EN LA MODALIDAD DE REMOLQUES

► 2019



VALENCIA PASA A LIDERAR EL TRÁFICO RO-RO DE REMOLQUES, DESCENDIENDO BALEARES A LA SEGUNDA POSICIÓN

Miles de remolques. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

25 años contigo

Formación Marítima

OPITO, GWO, STCW, DG, Marlins

Formación Navieras:
Cursos Código IGF, Revalidación títulos

Servicios Marítimos

P&I, Emergencias marítimas

Consignataria

☎ 928 265 452

📞 670 835 341

@ info@stier.es

Más información en **stier.es**

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Cruceros

ENFILANDO LOS 11 MILLONES

El sistema portuario sumó 10,6 millones de cruceristas en 2019, volviendo a batir récord en estos flujos y consolidando España como uno de los principales destinos mundiales en este tipo de turismo

El sistema portuario español no únicamente ha consolidado a lo largo del pasado ejercicio los 10 millones de cruceristas que recalaban en nuestros puertos en 2018. Es más, se enfila hacia los 11 millones de turistas: sumó 10,6 millones de pasajeros de cruceros en 2019, lo que supone el 4,8 por ciento más en comparación con 2018, año que ya marcó récord.

El turismo de cruceros "sigue creciendo año tras año, siendo uno de los principales reclamos de los puertos de interés general que, junto con administraciones locales, comunidades autónomas e iniciativa privada, han conseguido situar a España como uno de los principales países del mundo en la recepción de cruceristas", destacan desde Puertos del Estado. Se trata de un sector que genera cada vez más inversiones. De cumplirse las previsiones que maneja el ente público, el sistema portuario de titularidad estatal invierte cerca de 286 millones de euros en infraestructuras dedicadas a pasajeros entre 2019 y 2022, de los que más de 219 millones, el 75,7 por ciento, están destinados a los cruceros. Entre estas inversiones, la ampliación del muelle Adosado en el puerto de Barcelona, con una dotación presupuestaria de 54 millones de euros; las diversas actuaciones que se llevarán a cabo en el puerto de Palma de Mallorca, por 116 millones; el Contradique Sur del puerto de Tarragona, que supondrá un desembolso de 25 millones; y la ampliación del muelle de cruceros del puerto de Arrecife (Lanzarote), con una dotación de 15 millones, entre otras intervenciones.

El puerto de Barcelona sigue líder del sistema portuario español y uno de los

TRÁFICO DE CRUCEROS

PUERTO	2019		2018		%19/18		2017		2016		2015	
	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje
Barcelona	800	3.143	829	3.042	-3%	+3%	775	2.712	758	2.684	750	2.540
Baleares	818	2.656	860	2.430	-5%	+9%	825	2.131	741	1.962	788	1.959
Las Palmas	560	1.486	586	1.333	-4%	+12%	565	1.243	524	1.105	542	1.252
S.C. Tenerife	511	1.067	549	1.020	-7%	+5%	539	964	526	883	506	933
Bahía de Cádiz	333	477	334	425	-0%	+12%	291	387	284	385	295	411
Málaga	288	477	299	507	-4%	-6%	299	510	250	444	238	419
Valencia	203	436	194	422	+5%	+3%	203	412	181	403	172	371
Cartagena	167	250	151	229	+11%	+9%	152	236	121	188	108	151
A Coruña	108	160	94	179	+15%	-10%	124	184	94	127	92	140
Vigo	70	142	70	158	+0%	-11%	73	140	83	169	82	205
Tarragona	63	128	57	98	+11%	+31%	36	51	22	13	8	12
Alicante	43	63	54	101	-20%	-37%	56	86	54	89	50	82
Bilbao	50	55	59	84	-15%	-34%	61	84	51	87	43	71
Santander	21	31	8	12	+163%	+149%	11	15	6	2	9	9
Sevilla	95	21	75	16	+27%	+30%	80	24	74	21	64	18
Gijón	18	15	17	29	+6%	-47%	17	22	18	33	13	16
Ferrol - San Cibrao	14	15	15	18	-7%	-15%	23	20	24	20	17	22
Motril	32	9	29	5	+10%	+77%	31	4	21	5	27	6
Ceuta	7	9	11	16	-36%	-41%	10	17	17	19	8	2
Almería	25	7	38	29	-34%	-76%	38	26	39	29	27	17
Castellón	5	5	1	1	+400%	+862%	1	0	2	1	2	0
Avilés	6	5	4	2	+50%	+129%	4	3	4	3	4	2
Resto	13	3	27	14	-52%	-79%	24	9	26	22	12	7
Total	4.250	10.662	4.361	10.170	-3%	+5%	4.238	9.282	3.920	8.694	3.857	8.647

Datos en número de buques y miles de pasajeros. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

principales del mundo en estos flujos. Alcanzó los 3,1 millones de cruceristas en 2019, el 3,3 por ciento más en comparación con 2018. Los cruceristas de puerto base que embarcan y desembarcan en la capital catalana, que son aquellos que hacen una aportación económica más importante a la ciudad y a su entorno, crecieron por encima de la media, el 5 por ciento más. En la actualidad, el 56 por ciento de los cruceristas que pasan por Barcelona

son de puerto base. Además, la Autoridad Portuaria sigue impulsando la desestacionalización de este tipo de turismo. Los cruceristas que llegan a Barcelona en temporada baja, entre octubre y abril, suponen ya más del 40 por ciento del total, "fruto de la estrategia de la Autoridad Portuaria de potenciar la presencia de barcos durante el invierno para evitar puntas de saturación", destacan desde el enclave.

Los puertos de Baleares, segundos del ranking, crecieron más que la media, el 9,3 por ciento, al sumar 2,6 millones de cruceristas, frente a los 2,4 millones de usuarios de 2018. De esta cifra, el puerto de Palma canalizó alrededor 2,2 millones de turistas. Además, Baleares continúa siendo el destino que recibe un mayor número de escalas de buques de crucero en España, con 818 escalas, a

pesar de descender el 4,8 por ciento. Siguen los puertos canarios de Las Palmas, con 1,4 millones de usuarios y un destacado incremento del 11,5 por ciento, y Santa Cruz de Tenerife, con 1,1 millones de cruceristas y un avance del 4,6 por ciento.

La industria mundial de cruceros genera más de 1,1 millones de puestos de trabajo, lo que equivale a 50.240 millones de dólares (45.127 millones de euros) en salarios, según el último informe sobre el sector de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA, por sus siglas en inglés). Esta asociación prevé alcanzar los 32 millones de pasajeros en 2020, dos millones más de los que baraja que se registraron el año pasado. Para atender esta demanda, las navieras incorporarán al mercado 19 nuevos buques a lo largo de este año.



EL 56% DE LOS CRUCERISTAS UTILIZAN BARCELONA COMO PUERTO BASE

LAS PALMAS CRECE EL 11,5%, HASTA LOS 1,4 MILLONES DE TURISTAS

219

millones

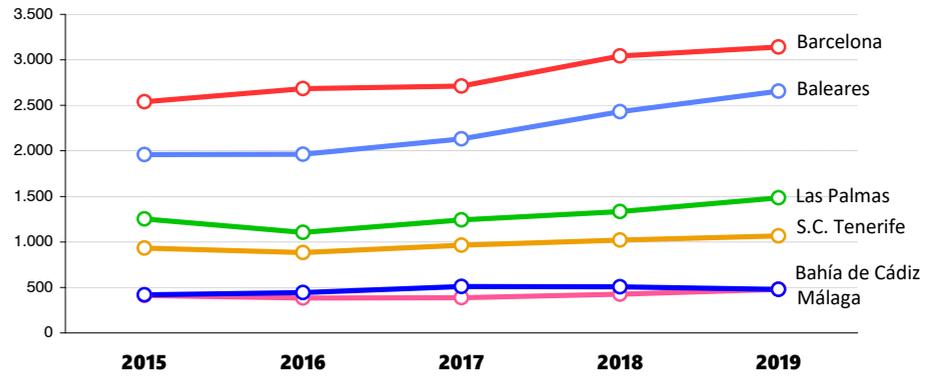
de euros en inversión en los puertos entre 2019 y 2022

PUERTOS DE ESPAÑA



El crucero 'Spectrum of the Seas' hace escala en el puerto de Málaga.

PASAJEROS DE CRUCEROS



► 2019



Miles de pasajeros. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.



**Autoridad Portuaria
Santa Cruz de Tenerife**

PUNTO DE REFERENCIA

La calidad, competitividad, eficacia y seguridad, hacen de nuestros puertos un punto de referencia. Por situación estratégica, conectividad y cohesión entre las islas, Europa, África y América.



Project cargo | Mercado español

TENDENCIA ALCISTA EN *PROJECT CARGO*

Los puertos españoles superaron los 4,6 millones de toneladas de tráfico de bienes de equipo en 2019, con un incremento de más de medio millón en cuatro años

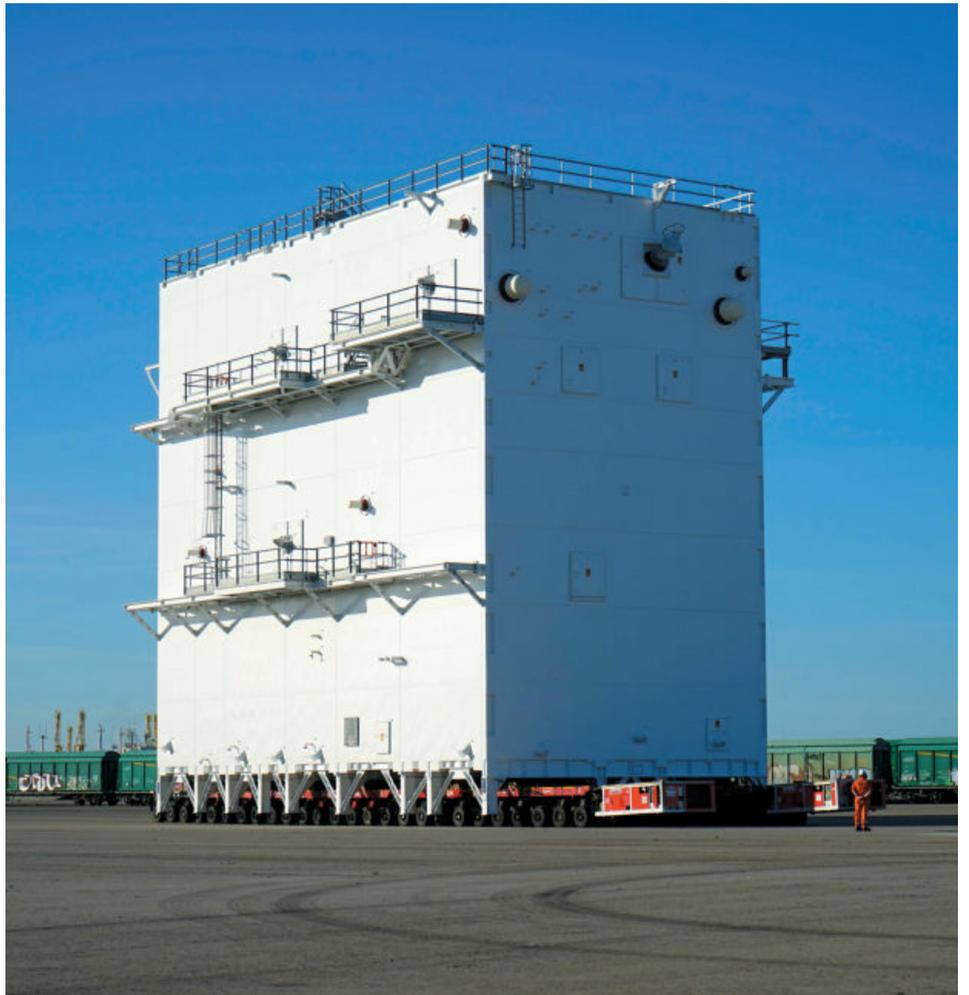
La producción de bienes de equipo registró un crecimiento del 3,8 por ciento en 2019, lo que viene a sumarse al 3,2 por ciento de crecimiento del ejercicio anterior. De hecho, los bienes de equipo fueron los responsables del crecimiento de la producción industrial española, que al cierre del ejercicio registró un incremento del 0,6 por ciento, según el Índice de Producción Industrial (IPI) que elabora el Instituto Nacional de Estadística (INE). Esta tendencia positiva muestra bien a las claras el buen momento por el que atraviesa la producción de bienes de equipo, que se nutre de sectores como el de la construcción y obras públicas, energético, petroquímico o de la ingeniería, en nuestro país.

La producción de bienes de equipo tiene relación directa con los puertos españoles, que resultan elementos clave e imprescindibles dentro del engranaje de la cadena logística del *project cargo*. Los archi-

tectos que se encargan de diseñar esta peculiar cadena logística especializada, capaz de trasladar piezas de grandes dimensiones desde España a cualquier rincón del mundo son las empresas transitarías.

La complejidad del transporte de bienes de equipo "llave en mano", el conocido como *project cargo*, requiere de un alto grado de especialización y experiencia para poder cumplir adecuadamente los requerimientos de los clientes. El transitario tiene que luchar, en este contexto, con un alto grado de incertidumbre aportando un elevado nivel de servicio y la capacidad de gestionar los posibles riesgos que se deriven del traslado de piezas de esta magnitud.

El comercio exterior marítimo de bienes de equipo en los puertos españoles alcanzó los 4,67 millones de toneladas el pasado año, con un incremento 2 por ciento. En un período de tan solo cuatro años, las exportaciones e importa-



Tarragona se afianza como puerto para construir grandes infraestructuras, que generan operaciones de *project cargo*.

anesco

Asociación de Empresas Estibadoras
y Centros Portuarios de Empleo

Trabajando por la mejora de nuestro
Sector Portuario

www.anesco.org

Columela, 4 - 2º izq. - 28001 Madrid

PUERTOS DE ESPAÑA

ciones de bienes de equipo se han incrementado en más de 600.000 toneladas, manteniendo una constante tendencia positiva. Además, en lo que va de siglo, el flujo de bienes de equipo en los puertos españoles se ha más que duplicado desde los 2,14 millones de toneladas del año 2000.

El crecimiento se concentró en las importaciones, que registraron una subida del 17 por ciento, frente al descenso del 8 por ciento de las exportaciones, según datos de la Secretaría de Estado de Comercio del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

EXPORTACIONES

Pese al descenso registrado en el último ejercicio, las exportaciones siguen siendo más importantes cuantitativamente en el balance import-export de comercio exterior marítimo de bienes de equipo. En concreto, las exportaciones suponen un 54 por ciento sobre el total del comercio exterior marítimo de bienes de equipo. El principal proveedor de bienes de equipo por vía marítima de España es China, que con 1,23 millones de toneladas el pasado año representa una cuarta parte del mercado. Mientras, en el capítulo de exportaciones lidera Estados Unidos con 0,29 millones de toneladas.

COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DE BIENES DE EQUIPO

PAÍS	2019			2018	%19/18			2017	2016	2015
	Total	Export	Import		Total	Export	Import			
China	1.287	57	1.230	1.037	+24%	+10%	+25%	911	837	792
Marruecos	370	230	140	344	+8%	+4%	+14%	345	357	300
Estados Unidos	332	290	42	323	+3%	+9%	-26%	384	342	287
México	184	170	14	214	-14%	-16%	+13%	187	149	173
Turquía	164	35	129	158	+4%	-39%	+28%	178	172	143
Reino Unido	125	108	17	122	+2%	+2%	+6%	135	130	85
Chile	113	111	2	106	+6%	+8%	-39%	83	90	116
E.A.U.	103	95	7	65	+58%	+65%	-2%	65	81	72
Corea del Sur	99	21	78	83	+19%	+3%	+24%	76	57	53
India	94	32	62	89	+6%	+1%	+9%	82	76	73
Sudáfrica	77	50	27	47	+66%	+58%	+83%	64	51	72
Brasil	77	69	8	56	+37%	+45%	-6%	83	71	75
Arabia Saudí	73	71	1	67	+9%	+8%	+64%	78	81	101
Argelia	70	69	0	82	-16%	-15%	-35%	87	102	119
Egipto	64	59	5	116	-45%	-44%	-47%	53	66	79
Italia	62	21	40	76	-19%	-51%	+24%	61	62	34
Alemania	55	10	45	62	-12%	-49%	+5%	70	86	34
Taiwán	53	4	49	56	-6%	-20%	-5%	54	54	56
Japón	50	19	31	61	-18%	-34%	-4%	52	44	48
Perú	50	48	2	39	+26%	+28%	-8%	61	39	45
Noruega	45	31	14	48	-6%	-5%	-8%	66	45	41
Tailandia	43	17	26	53	-20%	-29%	-13%	50	44	32
Países Bajos	43	37	6	76	-44%	-45%	-31%	37	41	29
Israel	41	33	8	47	-13%	-14%	-8%	61	65	52
Australia	38	36	1	52	-28%	-28%	-18%	52	31	29
Argentina	38	37	1	59	-36%	-37%	+28%	59	28	31
Malasia	37	8	29	30	+25%	-8%	+39%	21	19	19
Canadá	35	29	6	44	-21%	-29%	+86%	54	40	33
Vietnam	35	10	25	38	-9%	+11%	-15%	23	19	17
Senegal	33	32	1	18	+81%	+81%	+98%	20	19	14
Total	4.673	2.531	2.143	4.585	+2%	-8%	+17%	4.471	4.162	4.058

Miles de toneladas. Fuente: Datacomex. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

CHINA ES EL PRINCIPAL SOCIO

Mercado. China lidera los flujos totales de comercio exterior marítimo de bienes de equipo con España. Los tráficos con el gigante asiático alcanzaron los 1,28 millones de toneladas el pasado año, con un dominio absoluto de las importaciones desde aquel país (1,23 millones de toneladas). Además, los movimientos desde China volvieron a crecer un 24 por ciento en 2019.

El mayor crecimiento. Porcentualmente, el mayor crecimiento en tráficos de bienes de equipo con España lo registraron Senegal (+88 por ciento), Sudáfrica (+66 por ciento) y Emiratos Árabes (+58 por ciento).

TU PROYECTO -
NUESTRA SOLUCIÓN



WWW.SAL-HEAVYLIFT.COM



1980 | 2020 CELEBRANDO NUESTROS 40 AÑOS

Project cargo | Mercado español

ESPAÑA APUESTA POR LA CARGA DE PROYECTO

Se disparan las actuaciones destinadas a mejorar las infraestructuras de los puertos para dar respuesta a las necesidades de esta industria

El *project cargo* sigue ganando protagonismo en los puertos españoles, que tienen encima de la mesa diferentes iniciativas para impulsar su apuesta por este negocio. Entre las actuaciones promovidas por los organismos portuarios, algunas adelantadas por este periódico a lo largo del pasado año, se encuentra el desarrollo de una terminal para este tipo de mercancías en el puerto de Gijón, localizado en el norte peninsular.

La dársena asturiana contempla equipar con servicios básicos de agua y electricidad una superficie de 50.000 metros cuadrados para dar respuesta a la demanda del clúster de la industria del metal de la región. Este espacio permitirá realizar a pie de muelle diversas tareas de remate en los grandes equipos industriales, antes de ser embarcados, una vieja reivindicación del sector. Un reciente estudio elaborado por el citado clúster señala que las ingenierías y talle-

res requieren cada vez más acometer labores auxiliares como soldadura, ensamblaje, pintura, pruebas hidráulicas o radiografiado, antes del embarque.

En el sur, la Autoridad Portuaria de Algeciras, primera dársena de España en tráfico total de mercancías, también apuesta por los tráficos de *project cargo*. La dársena construirá un acceso viario al muelle Exterior de las instalaciones de Campamento para impulsar la realización de cargas de proyecto y reparaciones de buques a flote, como demandan los operadores locales. El muelle Exterior de Campamento, que dispone de 261,5 metros lineales, se puso en servicio en diciembre de 2006. Fue utilizado para la descarga de elementos prefabricados necesarios para la construcción de un cajón flotante de la empresa Exxon Mobile, en particular para los depósitos metálicos ubicados en su interior.

Sin salir de Andalucía, la Autoridad Portuaria de Se-

LOS PUERTOS ESPAÑOLES TIENEN VARIOS PROYECTOS ENCIMA DE LA MESA PARA IMPULSAR LAS OPERATIVAS DE PROJECT CARGO

EL PUERTO DE GIJÓN PREVE HABILITAR UNA TERMINAL PARA LA MANIPULACIÓN DE EQUIPOS DE GRANDES DIMENSIONES



villa también prevé mejorar la operativa de *project cargo* de las estibadoras Bergé y Sevitrade, especializadas en cargas sobredimensionadas en la rada andaluza. El puerto planea generar una nueva superficie de 17.000 metros cuadrados junto al muelle de Armamento que fue habilitado para este tipo de operaciones en 2017, cuando se reforzaron 400 metros de cantil de atraque. Además, proyecta una extensión adicional de 8.000 metros cuadrados junto al aparcamiento de Astilleros.

Otro de los puertos especialistas en la carga de pro-

yectos es Tarragona, en Cataluña, que se afianza como instalación para la construcción de grandes infraestructuras, que generan este tipo de operaciones, con un nuevo *project cargo*: la fabricación de plantas para la producción de gases industriales de la multinacional Linde AG Engineering, especializada en el diseño y construcción de este tipo de equipamientos. El proyecto, con una duración de doce meses, generará un tráfico marítimo de 5.352 toneladas. El destino es la población de Corpus Christi, en Texas (Estados Unidos).

ASTHON CARGO

BILBAO



Part of the Share Logistics Family

www.asthoncargo.es

Asthon Cargo es una empresa dedicada al transporte internacional de mercancías especializada en carga aérea, marítima y terrestre; Con un completo servicio en gestión aduanera, almacenaje, logística y una alta preparación en cargas frigoríficas, perecederas, peligrosas y de dimensiones especiales.

Algeciras

Área El Fresno, Oficina A609
11370 Los Barrios, Cádiz
Tel. +34 956 688 307 - ext: 5053
Tel. móvil. +34 609 457 312
algeciras@asthoncargo.es

Barcelona

Joan d'Austria 126, 4/1
08018 Barcelona
Tel. +34 933 297 397
Tel. móvil. +34 687 839 053
barcelona@asthoncargo.cat

Bilbao

Ibáñez de Bilbao 9, 5ª dcha
48009 Bilbao
Tel. +34 946 612 293
Fax. +34 944 354 526
bilbao@asthoncargo.es

Valencia

Pl. Armada Española 1, 8ª
46011 Valencia
Tel. +34 963 245 665
Fax. +34 963 245 664
valencia@asthoncargo.net



LA INDUSTRIA PONE EL FOCO EN LAS ALIANZAS NAVIERAS

Expertos del sector advierten sobre “su impacto más que probable en los precios”



Un momento de la jornada organizada por Induing en Bilbao / INDUING

La plataforma de expertos Induing organizó el pasado año en Bilbao un curso de carga de proyecto. La jornada contó con la participación de empresas del sector eólico, *offshore* y maquinaria, así como transitarios, operadores portuarios y transportistas.

En el marco de este encuentro, la industria puso el foco en los procesos de concentración que se están produciendo en el transporte marítimo, sobre todo entre navieras para aprovechar las economías de escala. De hecho, las diez primeras en el ámbito de transporte de contenedores concentran ya casi el 70 por ciento de la capacidad de carga mundial. El director de Líneas de Orey Shipping, Pedro Garay, hizo hincapié en que “hay que prepararse para una nueva fase en la que la oferta de restringe, no en volumen, sino en actores intervinientes, y su impacto más que probable en los precios”.

La jornada tampoco pasó por alto el sistema de estiba en España. Daniel Crespo, Industrial Project Cargo Manager Spain de Gefco España, señaló “sigue siendo el mayor condicionante de inestabilidad y poca fiabilidad de los

puertos”.

Por su parte, Juan Gaitán, abogado especializado en normativa de transporte por carretera y logística, aconsejó comprobar la autorización complementaria que se exige al transportista para circular en transporte especial por carretera.

Juan Beitia, socio de Actam Abogados, se centró en los contratos de logística para el desarrollo del envío de cargas de proyecto. Recordó, en este sentido, que “las cláusulas penales y compromisos adquiridos por el transitario no se pueden trasladar a las navieras y otros operadores, lo que hace que la relación comercial sea difícil y exija el máximo entendimiento entre el cargador y el transitario”.

Por último, Adrián Costas, Cargo Marine Surveyor director comercial de Cordstrap en España, especializada en la fabricación de sistemas e instrumental para la sujeción de cargas, destacó que en el transporte de cargas de proyecto “cada envío es único”, por lo que “son necesarias planificaciones y estudios específicos para cada operativa, siendo la estiba y el trincaje dos pilares fundamentales”.



ESPECIALIZACIÓN
FLEXIBILIDAD
CALIDAD

SEGURIDAD
MEDIO AMBIENTE
INNOVACIÓN



LOGÍSTICA DE CONFIANZA



AGROALIMENTARIOS
FERTILIZANTES
FERROALEACIONES

ÁRIDOS
EÓLICOS
BOBINAS

Tel: 942 36 93 89 · Fax: 942 36 93 15

Ed. Puerta de Santander, S/N
Polígono de Raos · 39600 Camargo

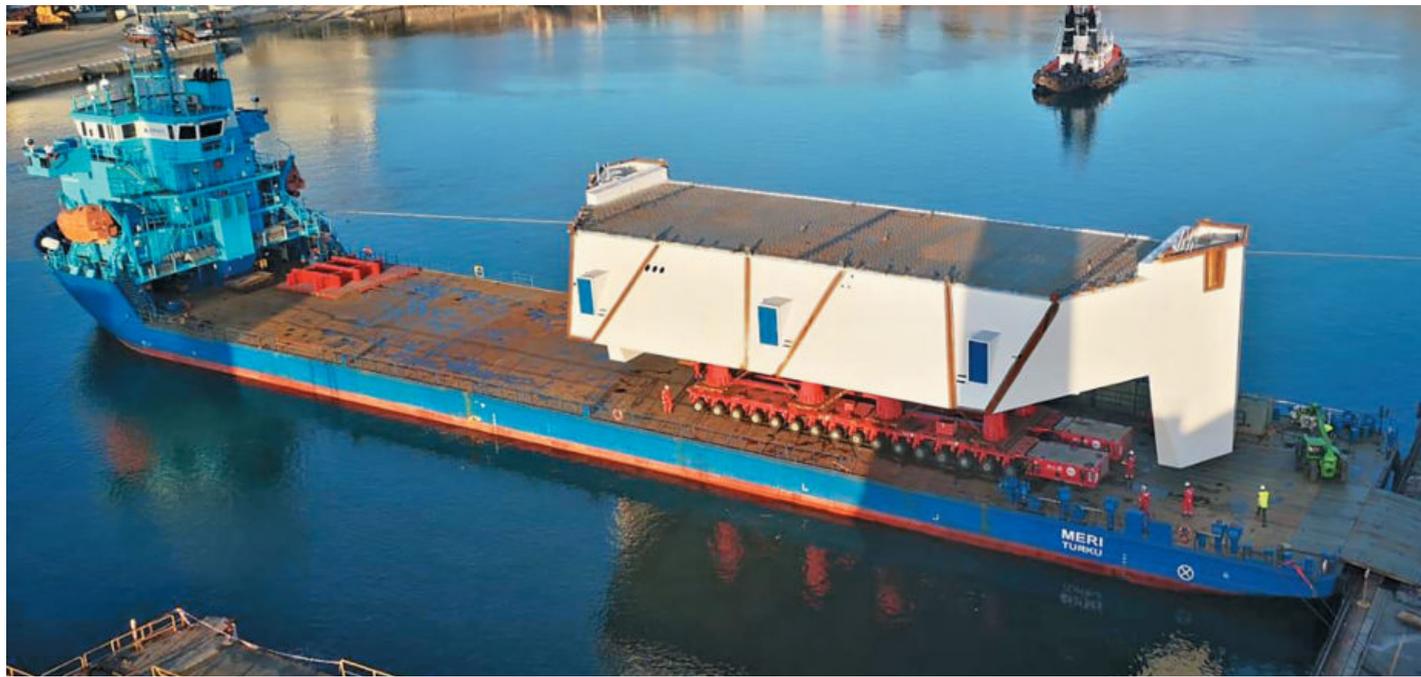
www.cobasa.net

Project cargo | Panorama mundial

El mercado del transporte marítimo multipropósito, que comprende los sectores de *breakbulk* y *project cargo*, empieza a mostrar síntomas de mejora.

La consultora internacional Drewry espera que las tarifas de fletes aumenten una media del 6 por ciento este año, debido a la mayor demanda en el sector de este tipo de mercancías. Los incrementos variarán en función del tamaño de los buques. Los que se encuentran por debajo de las 150.000 toneladas de peso muerto lograrán mejoras marginales, mientras que las previsiones manejadas para las unidades más grandes apuntan a crecimientos de doble dígito.

Así lo puso de manifiesto la analista de Drewry, Susan Oatway, tras poner el foco en la “pérdida de interés” en este segmento por parte de las líneas de contenedores, que en los últimos años, ante el exceso de capacidad y la fuerte competencia, buscaban completar sus buques con la carga de proyecto. Además, no hay que perder de vista que el suministro de portacontenedores disminuyó de forma artificial debido al gran número de embarcaciones fuera de servicio para su adaptación a la nueva normativa IMO 2020, que entró en vigor el 1 de enero de 2020.



EL SECTOR EMPIEZA A MOSTRAR SÍNTOMAS DE MEJORA

La consultora internacional Drewry prevé un aumento medio de las tarifas del 6% este año, pese a la ralentización de la actividad en 2019

La logística al servicio de las empresas

150 Port Tarragona






porttarragona.cat



Embarque en Bilbao de una pieza de 43 metros, construida por Urssa, con destino a la estructura de un puente levadizo que se está construyendo en Göteborg, el puerto comercial más importante de Escandinavia / URSSA

“EL IMPULSO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES PARECE IMPARABLE”, SEGÚN DREWRY

LAS PREVISIONES APUNTAN A QUE LOS INGRESOS CONTINUARÁN RECUPERÁNDOSE, AUNQUE DE FORMA “MÁS MODESTA” Y “SUJETOS A UNA PEQUEÑA CORRECCIÓN” EN 2021



Operativa de equipos especiales a pie de muelle.

El informe sectorial de la consultora señala que, pese a que el ritmo de la actividad mundial se ralentizó en 2019, se espera que se recupere este año y el próximo. “Las expectativas para la producción y el comercio del acero son positivas y, aunque la inversión en proyectos tradicio-

nales sigue siendo débil, el impulso de las energías renovables parece imparables”, destaca la consultora. De hecho, en el futuro, las previsiones apuntan a que los ingresos continuarán recuperándose, aunque de forma “más modesta” y “sujetos a una pequeña corrección” en 2021, como

consecuencia de la “mayor competencia de los mercados de graneles y contenedores”.

Con todo, la tendencia actual del sector de los buques multipropósito sigue siendo positiva y es más optimista de lo que se había previsto con anterioridad, concluye el mismo informe.

La flota ha cambiado poco en el último año, por lo que, según Drewry, salvo que aumente significativamente el número de desguaces, se estancará, al menos en el corto plazo.

En este sentido, la cartera de pedidos de construcciones continúa siendo escasa y, en la mayoría de los casos, para reemplazar el tonelaje de la flota existente, en lugar de nuevas inversiones. Hay que añadir, además, la incertidumbre en torno a las regulaciones del fuelóleo con bajo contenido en azufre, que también frena el suministro de buques multipropósito.

“Hay tanta incertidumbre sobre la supervivencia del sector, que nadie en su sano juicio quiere invertir en la construcción de un barco que puede quedar obsoleto dentro de cinco o diez años”, advirtió Oatway. La analista recordó que “le edad media de los barcos ha aumentado hasta los 17 años y algunos se acercan ahora a los 30 años”.



THE GREATEST FLEXIBILITY

FOR INNOVATIVE, RELIABLE SOLUTIONS TAILORED TO YOUR NEEDS
- PARTNER WITH THORCO PROJECTS!

WE ARE A WORLD LEADER WITHIN PROJECT SHIPPING. WE GUARANTEE AN UNPARALLELED EXPERTISE AND SERVICE, WHEREVER YOU NEED US.

THORCO PROJECTS SPAIN • CALLE DE VELÁZQUEZ, 59, 28001 MADRID • SPAIN@THORCOPROJECTS.COM • WWW.THORCOPROJECTS.COM

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Ferrocarril

EL FERROCARRIL SE ENFRÍA EN LOS MOVIMIENTOS PORTUARIOS

El tráfico agregado de mercancías por tren con origen y destino en el conjunto de autoridades portuarias reflejó una caída del 18% en 2019

El tráfico ferropuerto en España registró un descenso del 18,19 por ciento en 2019, tras sumar un total de 11,95 millones de toneladas. Este dato supone un segundo ejercicio consecutivo en descenso de movimientos después de que en 2017 se movilizaran los 15,49 millones de toneladas. La cifra alcanzada en el tráfico total ferropuerto se sitúa, no obstante, por encima de los datos correspondientes a 2008, último ejercicio previo a la crisis económica y mantiene un incremento por encima del 80 por ciento respecto al movimiento que se registraba a principios del presente siglo.

Pese a los descensos producidos en los dos últimos años, los grandes puertos españoles consolidan sus tráfico ferroviarios, situándolos por encima del millón de toneladas en los casos de Barcelona, Valencia y Bilbao.

Por su parte, las dársenas de Gijón, Tarragona y A Coruña, que en 2018 consiguieron superar también el

TRÁFICO FERROPuerto

PUERTO	CUOTA FF.CC.*					TRÁFICO POR FF.CC.					
	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Santander	14,7%	16,3%	16,6%	19,6%	19,6%	957	966	-1%	928	942	1.088
Pasaia	10,5%	7,5%	6,9%	6,8%	4,8%	331	230	+44%	200	230	179
Barcelona	7,4%	7,5%	7,7%	7,4%	6,2%	3.235	3.262	-1%	3.241	2.898	2.382
Valencia	6,9%	7,0%	6,9%	6,6%	6,8%	3.019	2.873	+5%	2.696	2.547	2.538
Gijón	6,0%	8,6%	10,1%	10,2%	13,2%	993	1.673	-41%	2.187	1.847	2.765
Avilés	5,9%	4,7%	5,7%	8,3%	4,9%	297	231	+29%	270	404	248
Bilbao	5,1%	5,7%	5,3%	6,1%	4,9%	1.823	2.024	-10%	1.813	1.943	1.597
Sevilla	3,8%	3,5%	5,6%	11,5%	8,6%	165	153	+8%	255	550	401
Marín - Pontevedra	3,2%	14,8%	12,3%	14,8%	3,1%	78	365	-79%	297	337	64
Tarragona	2,3%	4,0%	6,0%	4,9%	4,9%	675	1.172	-42%	1.817	1.394	1.349
Alicante	1,4%	0,7%	0,4%	0,5%	0,0%	39	23	+73%	15	17	-
Vilagarcía	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14	-	-	-	-	-
A Coruña	0,9%	7,5%	8,3%	7,6%	7,0%	123	1.146	-89%	1.228	1.032	964
Huelva	0,6%	1,5%	1,6%	0,2%	0,0%	194	432	-55%	467	47	-
Málaga	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	4	3	+49%	-	-	-
Bahía de Algeciras	0,0%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	7	61	-89%	81	87	86
Resto	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	-	-	-	-	29
Total	3,0%	3,6%	3,9%	3,8%	3,7%	11.953	14.612	-18%	15.494	14.275	13.691

Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

millón de toneladas transportadas por ferrocarril, volvieron a situarse por debajo de ese listón el pasado año.

El tráfico ferropuerto registró un descenso generalizado en las dársenas españolas el pasado año, con caídas en los puertos que

6

puertos

concentran la mayoría de los tráfico ferropuerto

reflejan mayores volúmenes operados por ferrocarril. Las excepciones se concentraron en puertos con movimientos más moderados, como son los casos de Pasaia, Avilés o Sevilla.

PUERTOS MÁS ACTIVOS

El líder del sistema sigue siendo Barcelona, que sumó 3,23 millones de toneladas subidas al ferrocarril en 2019, repitiendo virtualmente el resultado del ejercicio anterior.

En segundo lugar se mantuvo Valencia con un tráfico de 3,01 millones de toneladas por ferrocarril, lo que supuso un descenso del 5,10 por ciento.

El tercer lugar del podio volvió a ser para Bilbao, que sumó 1,82 millones de toneladas por ferrocarril y un descenso del 9,94 por ciento. Inmediatamente detrás aparece Gijón, que movió un total de 0,99 millones de toneladas por ferrocarril y experimentó un significativo descenso del 40,63 por ciento.

Mientras, el puerto de Santander se situó en 0,95 millones de toneladas movidas por tren y un receso del 0,97 por ciento. A su vez, Tarragona alcanzó los 0,67 millones de toneladas y un retroceso del 42,39 por ciento. En Algeciras, por su parte, prácticamente desaparecieron los tráfico ferropuerto como consecuencia de las dificultades en la línea Bobadilla-Algeciras. El puerto algecireño sigue reivindicando el acceso a una infraestructura ferroviaria digna, porque actualmente sigue siendo más cercana al siglo XIX que al XXI.



TRANSPORTES

Transporte Ferroviario de contenedores a través de Logitren, Tracción Rail y Renfe.

Transporte por Carretera de Contenedores.

Medios de transporte: 30 cabezas tractoras y 75 plataformas propias y 50 autónomos subcontratados.

Tramitaciones de tránsito T-1 disponiendo de garantía global en la Aduana de Valencia.

Depósitos de contenedores vacíos y llenos en Torrejón de Ardoz (Madrid).

Explotación de la terminal ferroviaria de Vicálvaro y Torrejón de Ardoz.

Tu operador intermodal de confianza

Confía en los mejores y desprecúpate



Barcelona, Zaragoza, Madrid, Valencia y Vizcaya constituyen los vértices del pentágono que concentra los principales corredores ferroviarios de mercancías en España. Todos ellos, con sus diferentes interconexiones, están directamente relacionados con los tráficos con origen y destino en los puertos de Barcelona, Valencia y Bilbao, siendo Madrid y Zaragoza las dos principales terminales interiores de expedición y recepción de buena parte de esos movimientos.

El corredor entre Zaragoza y Barcelona lidera ampliamente los tráficos superando los 1,18 millones de toneladas netas transportadas (ver cuadro), según los datos del último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Si le sumamos los movimientos en sentido inverso, este corredor alcanzó un tráfico anual de 1,83 millones de toneladas netas por ferrocarril.

Por detrás se sitúa el corredor entre Madrid y Valencia, el segundo en tráficos totales, con más de 792.000 toneladas netas. Sumándole los movimientos en ambos sentidos, este corredor alcanzó 1,34 millones de toneladas. También son relevantes los tráficos entre Vizcaya y Madrid, Valencia y Barcelona.

EL PENTÁGONO DE LOS TRÁFICOS FERROVIARIOS

PRINCIPALES CORREDORES FERROVIARIOS Y MERCANCÍAS TRANSPORTADAS

Corredor	Toneladas netas (miles)	Empresas ferroviarias	Principales mercancías
Zaragoza-Barcelona	1.188	7	Intermodal, automoción y papel
Madrid-Valencia	793	9	Intermodal
Barcelona-Zaragoza	649	7	Intermodal, automoción y papel
Valencia-Madrid	550	9	Intermodal
Vizcaya-Valencia	432	6	Intermodal, multiproducto y siderúrgicos
Valencia-Vizcaya	340	6	Intermodal, multiproducto y siderúrgicos
Madrid-Vizcaya	340	6	Intermodal, multiproducto y siderúrgicos
Barcelona-Vizcaya	239	4	Intermodal

Fuente: CNMC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

EL CORREDOR ENTRE ZARAGOZA Y BARCELONA LIDERA AMPLIAMENTE LOS TRÁFICOS, SUPERANDO LOS 1,18 MILLONES DE TONELADAS

Por productos, el intermodal destaca en todos los corredores. Solo en algunos de ellos, los productos siderúrgicos, la automoción, el papel y el multiproducto adquieren una relevancia destacada. Esto se encuentra claramente en la línea de lo que está sucediendo en el resto de Europa, donde el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías se basa cada vez más en el impulso del intermodal, tanto de contenedores como de cajas mó-

viles o por medio de las autopistas ferroviarias. Mientras, el transporte en vagón convencional pierde fuelle. La terminal de mayor actividad de todo el sistema ferroviario español es la del Muelle del Prat, en el puerto de Barcelona, que supera ampliamente las 100.000 UTIs gestionadas y que es explotada por el grupo Hutchison. Por detrás se sitúa la histórica terminal del Adif de Madrid-Abroñigal con más de 90.000 UTIs y el puerto de Bilbao y la ter-

minal marítima de Zaragoza (TMZ), que cuentan con un volumen superior a los 80.000 contenedores.

Las terminales del grupo Cosco concentran el 18 por ciento del tráfico ferroviario de contenedores en España, seguidas por las del grupo Hutchison con más del 14 por ciento, según el informe de la CNMC.

Otro aspecto a destacar es el incremento de la cuota de mercado de los competidores de Renfe Mercancías. Las empresas ferroviarias competidoras le siguen restando cuota de mercado a la pública. Esta cuota se elevó al 40,49 por ciento en los nueve primeros meses de 2019 en el capítulo de toneladas por kilómetro. A su vez, en el capítulo del tren-kilómetro, según datos oficiales del Adif, los privados aumentaron su cuota de mercado en un punto más en 2019, hasta alcanzar el 35 por ciento.

NUEVA LINEA

CONECTAR
**BARCELONA
Y LUXEMBURGO**
CON TODA FACILIDAD

Optimize su transporte en toda Europa con las autopistas ferroviarias

Póngase en contacto con sales@via.com

www.via.com

VIA
Hacer del ferrocarril el mejor camino

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Ferrocarril



LOS PUERTOS PIENSAN EN INTERMODAL

El 'Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria' contempla 56 actuaciones para mejorar los accesos terrestres, que movilizarán una inversión pública superior a los 1.000 millones de euros

Los puertos españoles intensifican las obras de mejora de sus accesos por carretera y ferrocarril, clave para impulsar el transporte intermodal, en línea con los objetivos de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, y potenciar el papel de nuestro país como 'hub' intercontinental en Europa.

En la actualidad, hay un total de 56 actuaciones contempladas bajo el paraguas del 'Fondo de Accesibilidad Terrestre', instrumento financiero creado en el año 2014 para permitir a las entidades portuarias participar en la financiación de sus conexiones fuera de la zona de servicio, que movilizarán una inversión pú-

blica superior a los 1.000 millones de euros.

Así se recoge en el programa manejado por el organismo público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Transportes del Gobierno español, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI (ver gráfico adjunto).

De esta cantidad, las autoridades portuarias, que asumen un papel destacado en el desarrollo de nuevos nodos logísticos a través de este fondo, aportarán más de 660 millones, lo que supone el 61 por ciento del presupuesto total.

Hasta la fecha, el desembolso realizado por el sistema portuario español alcanza los 137 millones de

euros, a los que habrá que sumar la inyección de 116 millones prevista para el año 2020, según recoge el mismo documento. "La inversión empieza ahora a coger velocidad, ya que las diferentes actuaciones contempladas en el Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria empiezan a ver la luz, según van superando los correspondientes estudios y trámites administrativos", apuntaron a este periódico responsables del Ministerio.

El tren es el gran protagonista. Los proyectos ferroviarios, distribuidos en 40 trabajos, de los 56 contemplados en el plan aprobado por el Gobierno, acaparan el 92 por ciento del presu-

EL FONDO DE ACCESIBILIDAD APORTARÁ MÁS DEL 60% DE LA INVERSIÓN PREVISTA PARA MEJORAR LAS CONEXIONES TERRESTRES

puesto, con un total de 997 millones de euros, cubriendo el fondo un monto de 584,5 millones de euros.

La mayor parte de la inversión pública se centra en cinco autoridades portuarias: Barcelona, Valencia, Castellón, A Coruña y Ferrol, que suman casi 800 millones de euros, el 74 por ciento del total.

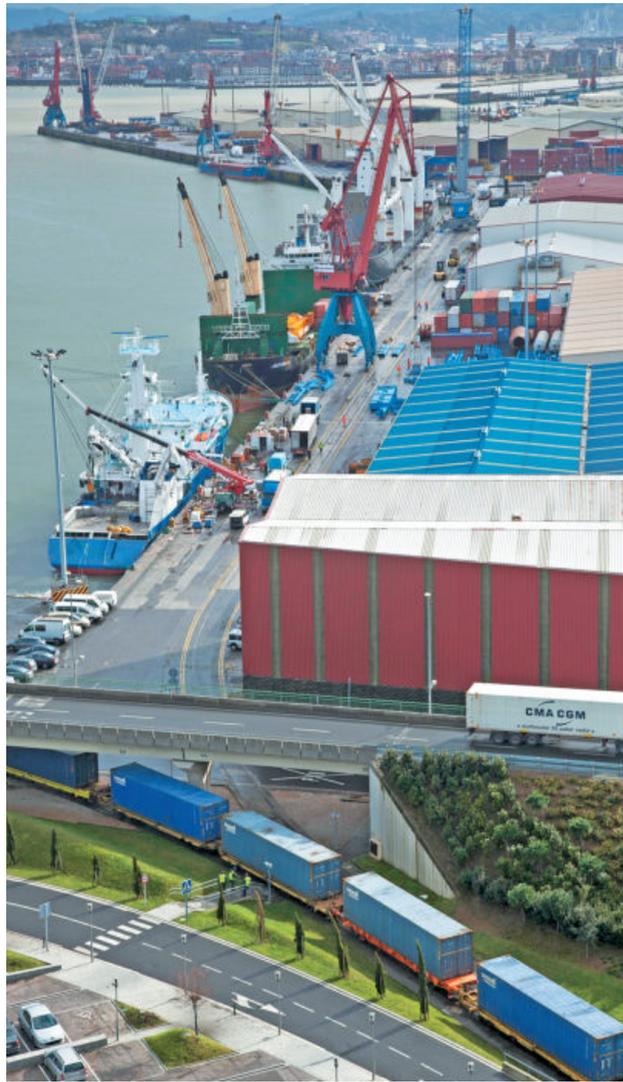
Entre las actuaciones destacan los accesos ferroviarios a los puertos exteriores de A Coruña y Ferrol, situados en el noroeste de la Península Ibérica, con una inversión de 151 y 100 millones de euros, respectivamente. En el caso de la dársena coruñesa, el proyecto seguía pendiente de

PUERTOS DE ESPAÑA

licitación, al cierre de este especial, mientras que las obras de la conexión por tren a los nuevos muelles del puerto ferrolano en Caneliñas arrancaron en septiembre de 2017. El plazo de ejecución es de 46 meses y el ritmo de ejecución de los trabajos se ajusta al cronograma previsto, según destacan desde la Autoridad Portuaria de Ferrol.

Entre los trabajos recogidos dentro del Fondo de Accesibilidad también destaca el nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, que empezó a tramitarse en 2002. El presupuesto estimado alcanza los 138,5 millones. El proyecto consiste en la construcción de los nuevos accesos ferroviarios a la dársena catalana, los cuales absorberán todo el tráfico por tren de la nueva área de expansión del puerto y de las áreas logísticas. La acción incluye la construcción de aproximadamente 11 kilómetros de acceso ferroviario para conectar esta nueva área de desarrollo con la Red Ferroviaria de Interés General del Estado (RFIG), y para unir esta infraestructura con la actual estación de mercancías de Can Tunis.

Otra de las obras destacadas por su volumen de inversión es el acceso ferroviario sur al puerto de Castellón (tramo última milla),



con un presupuesto de 137,5 millones.

En el caso de Valencia, la inversión asciende a 130,9

millones en 6 actuaciones, de los que 119,4 millones van con cargo al fondo. Tres en Sagunto, acceso

viario sur, acceso ferroviario y una terminal intermodal. El fondo contempla, a su vez, las dotaciones de 53,6 millones para la mejora de la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza y 15 millones para la terminal Fuente de San Luis.

ÚLTIMA MILLA

Del importe total canalizado a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, un 45,3 por ciento (299,3 millones de euros) corresponde con actuaciones lineales de 'última milla', un 33,2 por ciento (219,5 millones de euros) se orientan a mejorar infraestructuras lineales existentes en red general y el 21,5 por ciento restante (146,8 millones de euros) se centra en la creación o mejora de terminales.

El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria es un "instrumento decisivo para acelerar la construcción de accesos terrestres a los puertos", según subrayan desde Puertos del Estado. Se nutre de una serie de aportaciones obligatorias y voluntarias con carácter de préstamo a 20 años con tres de carencia, y calculadas como el 50 por ciento de los beneficios netos para los puertos intrapeninsulares y el 25 por ciento para los extrapeninsulares.

45%

inversión

corresponde con actuaciones lineales de 'última milla'

The BlockChain company



info@eurogestion.eu
Tel. +34 916 398 475

www.eurogestion.eu

Síguenos en:
Eurogestion Ingeniería   @EurogestionCel

CONSULTORÍA DE TRANSPORTE

Ferrocarril, Puertos, Carretera e Intermodal

- Transformación Digital: Blockchain, Inteligencia Artificial, IoT, Big Data & Analytics, Robotización Software de Procesos (RPA)
 - Sistemas de Gestión Ferroviaria
 - Safety, RAMS, Análisis de Riesgos
 - Organización y asesoramiento técnico en eventos sectoriales:
- ✓ Smart Ports (www.smartports.es)
 - ✓ Innotren (www.innotren.es)
 - ✓ Smart Train (www.smart-train.es)

eurogestion

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Ferrocarril

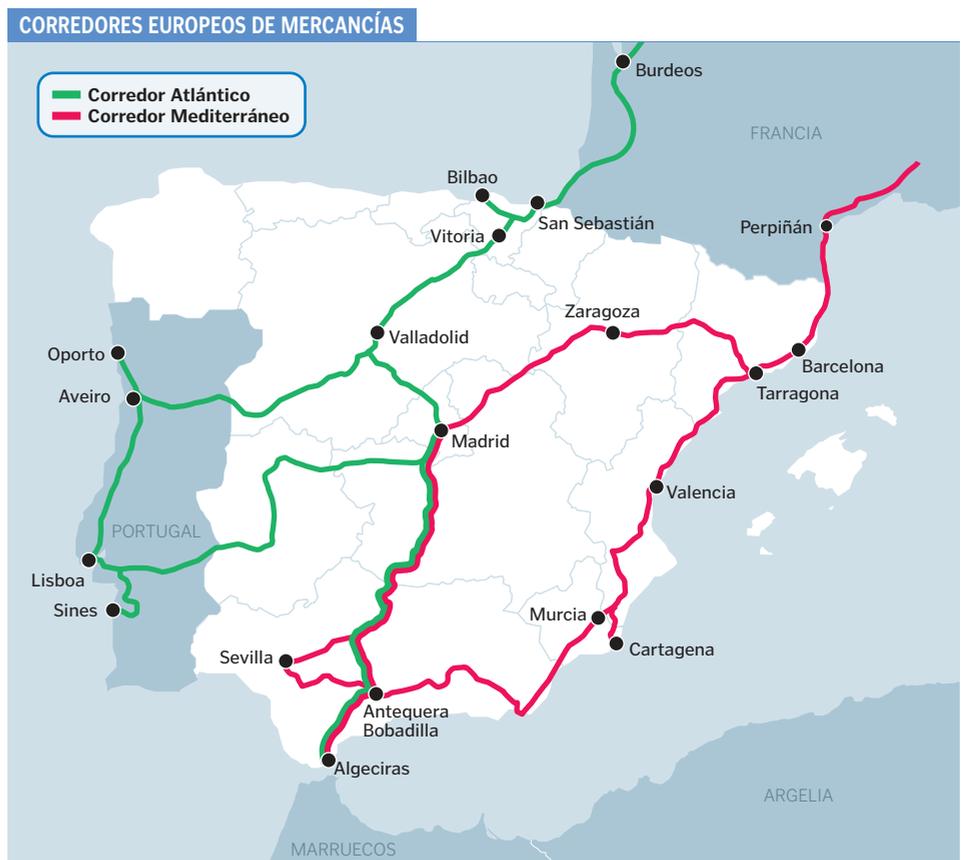
VÉRTICE DE LA MODERNA RUTA DE LA SEDA

Los corredores ferroviarios transeuropeos complementarán a los puertos en el impulso de los tráficos de mercancías entre China y la Unión Europea

El Gobierno chino puso en marcha a finales de 2013 la iniciativa 'One Belt One Road', conocida como la nueva Ruta de la Seda. El proyecto plantea el impulso de dos redes: marítima y terrestre. En la terrestre, el ferrocarril es el protagonista de una conexión que finaliza en su extremo occidental en España. Desde su puesta en marcha hace siete años, la nueva ruta de la seda se ha materializado en un incremento significativo de los tráficos ferroviarios de mercancías entre China y Europa. En el caso concreto de la UE, entre 2010 y 2017, los flujos de contenedores por ferrocarril en tránsito procedentes de China se multiplicaron desde 5.600 a 164.000 TEUs. Por su parte, los tráficos con origen en la UE y destino en el gigante asiático pasaron de 1.300 a 98.000 TEUs en este mismo periodo. El tráfico total se situó en 262.000 TEUs en 2017, lo que supuso en la práctica duplicar al ejercicio anterior.

Nuevas iniciativas en este gran corredor ferroviario se siguen produciendo. Por ejemplo, DHL lanzaba a finales del pasado año una nueva conexión más rápida que conecta Xian (China) y Hamburgo (Alemania). El tiempo de tránsito se reduce desde los 17 días de media de la mayoría de las conexiones entre UE y China hasta entre 10 y 12. El tramo de la moderna ruta de la seda que concierne a España está integrado por los corredores Atlántico y Mediterráneo. A ellos se suma el proyecto de Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que vertebraría a nivel doméstico la franja española de los dos corredores.

Los expertos señalan que más de un 70 por ciento del tráfico que pasa por el Estrecho de Gibraltar tiene como destino descargar en los puertos del norte de Europa. La nueva ruta de la seda pone sobre la mesa la oportunidad de que una parte de ese tráfico se baje del modo marítimo en los



Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

puertos mediterráneos y se suba al tren para llegar al centro de Europa, acortando así los tiempos. El corredor español de la ruta de la seda se presenta como la gran plataforma, la puerta natural, al movimiento de mercancías desde y hacia otros grandes mercados mundiales: África y Latinoamérica.

Madrid tiene el honor de formar parte de la ruta de más recorrido dentro de todo el conglomerado de conexiones entre China y Europa. Se trata de la conexión entre Yiwu y Madrid. Yiwu Timex Industrial Investment, compañía que se encarga de la operativa, transportó 1.172 contenedores en la relación en 2018.

Shuttlewise
operador intermodal

EXPLORANDO LAS POSIBILIDADES DEL TRANSPORTE INTERMODAL

NUEVO SERVICIO: ROTTERDAM - BARCELONA - TARRAGONA - VALENCIA
4 X POR SEMANA

melbers@shuttlewise.nl (Martijn Elbers) • www.shuttlewise.nl



EL MODELO LANDLORD SUSTITUIRÁ AL DE RIESGO Y VENTURA EN LOS SIETE PRINCIPALES NODOS DE SU RED

EL TRÁFICO EN LAS TERMINALES DEL ADIF SUPERÓ DE MANERA CONJUNTA LAS 540.000 UTIS EN EL AÑO 2019

ADIF TRASLADARÁ A SUS TERMINALES EL MODELO CONCESIONAL PORTUARIO

Adif evolucionará la fórmula de externalización de la explotación de sus terminales logísticas que puso en marcha en 2012. El actual modelo de a riesgo y ventura dará paso en los siete principales nodos de su red (Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Vitoria, Sevilla y Valladolid) al modelo de concesión *landlord* del sistema portuario español.

En la actualidad, 21 de las 25 terminales logísticas ferroviarias del Adif están externalizadas y las cuatro restantes (San Roque, Sevilla, Torrelavega y Bilbao) lo serán en el período 2020-2021. Las terminales cuya gestión sigue en manos del Adif suponían, en octubre

de 2019, el 13 por ciento de la actividad total, frente al 87 por ciento de las terminales externalizadas. El tráfico en las terminales del Adif superó de manera conjunta las 540.000 UTIs en 2019.

Para poner en marcha este nuevo modelo en la gestión de sus terminales, la públi-

ca ha encargado un estudio en el que se analizarán todas las instalaciones de servicio según el uso que se realice, tanto terminales intermodales como puntos de carga, así como instalaciones ferroporcuarias y fronteras.

El objetivo del estudio es proponer el nuevo modelo de gestión antes citado, que permita impulsar las nuevas terminales intermodales y logísticas del Adif. El informe incorporará actuaciones de *benchmarking* con otros países europeos para reconocer las mejores prácticas, reuniones individuales y de grupo con el sector, análisis de socios estratégicos, fórmulas de inversión y ex-

plotación, así como contratos. Además, incluirá propuesta de medidas para el fomento del transporte de mercancías, según ha adelantado Adif.

La red de nodos principales que pasarán a explotarse bajo el modelo de concesión portuario pivotará sobre el *hub* logístico intermodal de Vicálvaro (Madrid), cuyo proyecto fue presentado a principios de 2019. Según Luis Moreno Espí, director de Servicios Logísticos de Adif, la sociedad promotora e inversora del nuevo nodo logístico de Vicálvaro contará con la participación de alguna autoridad portuaria.

“Posteriormente habrá que decidir si el explotador se incorporará o no a esa sociedad, pero lo que está decidido que el explotador va a tener que hacer inversiones”, añadió Moreno Espí. El proyecto representará una inversión público-privada de 305 millones de euros, repartidos en tres fases. Adif apuesta por una macroterminal puntera en digitalización, con la automatización y el empleo de tecnologías de la información como banderas.

El futuro nodo contará con una capacidad de hasta 230.000 UTIs en una primera fase, que llegará al medio millón de UTIs una vez finalizadas la segunda y la tercera fase.

21

de las 25

terminales propiedad del Adif están externalizadas



logitren

Soluciones fiables en
transporte de mercancías

Tráfico de los puertos españoles en 2019 | Ferrocarril

La creación de un observatorio del tráfico marítimo en el Mediterráneo occidental es uno de los principales objetivos que se ha fijado el Cetmo (Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental) en el marco del proyecto del Corredor Multimodal Transmagrebí, que lidera esta entidad, como continuación del Corredor Mediterráneo.

Entre el 80 y el 90 por ciento de los intercambios comerciales entre ambas orillas del Mediterráneo son servicios de *short sea shipping*. “Hay numerosa información sobre los flujos en los puertos de los países mediterráneos del norte, pero poca información sobre los de la orilla sur”, señala Óscar Oliver, director general del Cetmo. El observatorio aportaría “información útil como los tráfico de esos puertos con su *hinterland*”. Y ello, a su vez, “daría información complementaria que puede ser útil para el desarrollo del ferrocarril”, la infraestructura menos avanzada del Corredor Transmagrebí. No hay fecha para la puesta en marcha del observatorio, “trabajamos a lo largo de este año para involucrar a otras instituciones”.

CHEQUEO RED FERROVIARIA

En transporte ferroviario, el objetivo del Cetmo es crear un sistema de información geográfica de la red ferroviaria en Marruecos, Argelia y Túnez. Servirá para chequear su estado, evaluar el parque móvil de cada país y poner en común los diferentes proyectos que cada Gobierno tiene para su desarrollo. Esta radiografía permitirá definir las medidas para acelerar este eje.

El corredor ferroviario transmagrebí es la gran asignatura pendiente: están terminadas el 14 por ciento de las vías para los convoyes de mercancías, mientras que la red viaria está desarrollada en un 60 por ciento.

Se ha realizado una auditoría sobre el estado de la red viaria en Marruecos, Argelia y Túnez, gracias a la financiación del BEI (Banco Europeo de Inversiones). El estudio ha puesto en evidencia la necesidad de una mayor coordi-

EL CETMO IMPULSA UN ANÁLISIS DEL FLUJO EN EL MEDITERRÁNEO

El objetivo del observatorio, promovido en el marco del proyecto de Corredor Multimodal Transmagrebí, es facilitar sobre todo datos de los tráfico de los puertos del norte de África y sus *hinterlands*

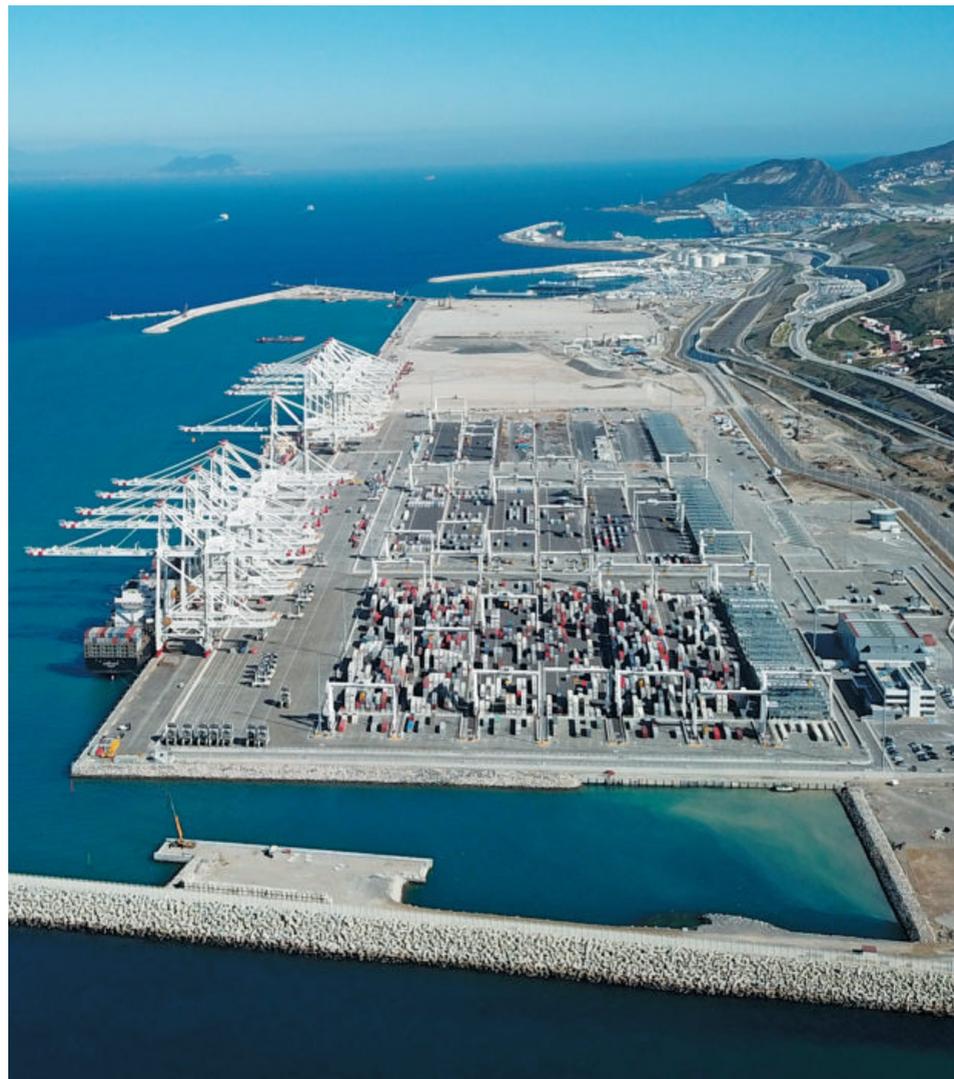


Imagen aérea de la nueva terminal automatizada en Tánger-Med 2 / TÁNGER-MED

nación en unificar aspectos como la señalización.

El proyecto de Corredor Multimodal Transmagrebí dibuja una red de infraestructuras viaria, ferroviaria, puertos, plataformas logísticas y aeropuertos a través de los cinco países del Magreb, cuya ejecución está evaluada en 72.284 millones de euros.

Para el Cetmo, el tránsito de buques entre países del

sur de Europa y del norte de África justifica que el Corredor Mediterráneo no muera en Algeciras y tenga continuidad en el Corredor Multimodal Transmagrebí. Los intercambios comerciales entre ambas orillas del Mediterráneo se concretan en 37 millones de toneladas transportadas en dirección sur y 60,5 millones a la inversa anualmente.

El corredor es prioritario para el GTMO 5+5 (Grupo de Ministros de Transportes del Mediterráneo Occidental), cuya secretaria ejerce el Cetmo. Este grupo está integrado por los responsables ministeriales de los cinco países del sur de Europa (Francia, Italia, Malta, Portugal y España) y los cinco del Magreb (Argelia, Libia, Mauritania, Marruecos y Túnez).

UNA AUDITORÍA SOBRE EL ESTADO DE LA RED VIARIA EVIDENCIA LA NECESIDAD DE UNIFICAR ASPECTOS COMO LA SEÑALIZACIÓN

LA RED FERROVIARIA, LA INFRAESTRUCTURA MENOS AVANZADA DEL CORREDOR MULTIMODAL TRANSMAGREBÍ

Algeciras · Amsterdam · Antwerp · Athens · Barcelona · Ceuta · Copenhagen · Geneva · Gibraltar
Houston · Las Palmas · London · Los Angeles · Malaga · Malta · Monaco · Montevideo · Nakhodka
New Orleans · Panama · Rotterdam · Shanghai · Singapore · Tenerife · Tokyo

DOING NOW WHAT SHIPPING NEEDS NEXT

Peninsula Petroleum is the leading global integrated marine fuel supplier and reseller. With over 20 years' experience and operations in all major shipping and oil hubs, Peninsula is the most trusted brand in bunkering.

Peninsula is the largest physical supplier in the Mediterranean providing the full range of IMO 2020 compliant fuels.

Our physical supply base, global reselling capabilities, technical expertise, fleet management, yachting services & lubricants enables us to supply the future of bunkers today.

Gibraltar

+350 200 52641

gibraltar@peninsulapetroleum.com

www.peninsulapetroleum.com

Leading global integrated marine fuel supplier and reseller

 **Peninsula
Petroleum**

La industria marítimo-portuaria en España | Visión general

EL SECTOR ESPERA MEJORES VIENTOS

Las empresas, lejos de los registros precrisis, apuntan a un ejercicio plano en 2018, con una ligera caída de la facturación del 0,3%, que frena la recuperación iniciada en 2017

La desaceleración global de la economía no solo pasó factura a la actividad de los puertos, que cerraron 2018 con un crecimiento del 3,5 por ciento, casi la mitad que un año antes. La coyuntura también se dejó sentir en las cuentas de las empresas de la industria marítimo-portuaria.

El sector apunta a un ejercicio prácticamente plano en 2018, con una ligera caída del 0,3 por ciento, poniendo freno a la recuperación iniciada en 2017. Así se desprende de los datos recopilados por TRANSPORTE XXI, que sitúan la cifra de negocio por encima de los 4.700 millones de euros. Un registro lejos de los niveles de 2008, su máximo histórico, con unas ventas próximas a los 5.200 millones. Es decir, la actividad se encuentra a un 12,4 por ciento de las cifras precrisis, después de haberse dejado en el camino cerca de 500 millones.

La proyección está basada en los datos presentados en los correspondientes registros mercantiles al cierre de la edición de este suplemento especial. En concreto, la muestra recoge un total de 546 empresas del sector. Una lista que representa el 83 por ciento de la cifra de negocio total de las

SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN ESPAÑA. RESUMEN POR TRAMOS DE VENTAS

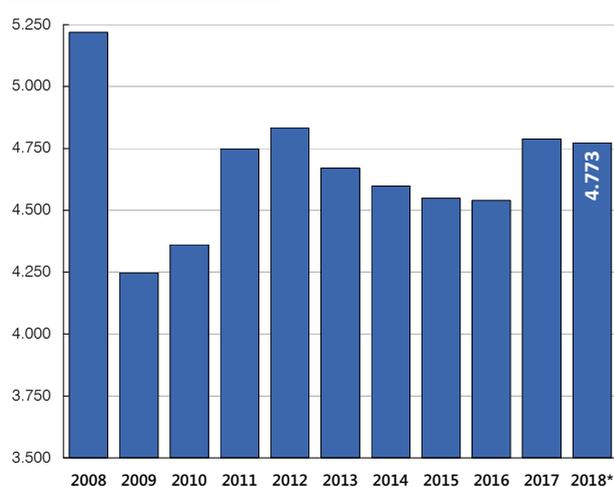
VENTAS	2018			2017			DIFERENCIA 2018-2017			2008			DIFERENCIA 2018-2008		
	Empresas	Ventas	Cuota*	#	Ventas	Cuota	#	Ventas	Cuota	#	Ventas	Cuota	#	Ventas	Cuota
> 50 millones	14	1.468,13	37%	19	1.846,30	39%	-5	-378,17	-1%	18	1.842,53	35%	-4	-374,40	+2%
PYME (< 50 mill.)	380	2.489,14	63%	468	2.942,51	61%	-88	-453,37	+1%	540	3.375,92	65%	-160	-886,78	-2%
49,9 - 10 millones	77	1.667,47	42%	91	1.930,28	40%	-14	-262,80	+2%	102	2.198,71	42%	-25	-531,24	+0%
9,9 - 2 millones	147	692,32	17%	188	861,88	18%	-41	-169,57	-1%	212	981,80	19%	-65	-289,48	-1%
< 2 millones	156	129,35	3%	189	150,35	3%	-33	-21,00	+0%	226	195,41	4%	-70	-66,06	-0%
Sin actividad	152	-	-	166	-	-	-14	-	-	92	-	-	+60	-	-
Sin datos	150	-	-	43	-	-	+107	-	-	46	-	-	+104	-	-
Total	696	4.772,78*		696	4.788,81			-16,03		696	5.218,46			-445,68	

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(*): Los datos señalados son una proyección basada en los datos disponibles hasta ahora.

Los interanuales se han calculado teniendo en cuenta sólo las empresas para las que se conocen los datos de los dos años comparados.

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

**CONSIGNATARIOS Y
TERMINALISTAS
CONTROLAN EL 74%
DEL NEGOCIO DEL
SECTOR MARÍTIMO Y
PORTUARIO**

696 sociedades recogidas en el estudio económico-financiero, que elabora todos los años este periódico. Para los cálculos interanuales se ha tenido en cuenta solo las empresas con las cuentas conocidas de los años comparados. Los consignatarios se consolidan como la primera actividad del sector, con un peso del 39 por ciento, seguidos muy de cerca por los terminalistas, con una cuota del 35 por ciento. El informe también revela la concentración del negocio en pocas manos. Las empresas con unas ventas por encima de los 50 millones, el 2,5 por ciento de la muestra, controlan casi la tercera parte de la facturación total de la industria.

Grupo Ibaizabal

Servicio Marítimo Integral

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

www.grupoibaizabal.com

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

PUERTOS DE ESPAÑA

TOP 30 EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN ESPAÑA 2018

Rk	EMPRESA	Especialidad	Fecha constit.	Ventas							Resultado				
				2018	2017	2016	2015	2014	2008	%18/17	%18/08	2018	Activo	Empleo	
1	APM Terminals Algeciras SA	Terminalista	1984	s/d	229,72	227,05	215,30	208,06	209,86	-	-		s/d	s/d	
2	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Terminalista	1988	187,38	167,01	137,10	139,08	142,23	151,50	+12%	+24%	16,37	380,77	241	
3	Mediterranean Shipping Company España SL	Consignataria	2010	174,58	171,12	163,79	171,74	153,29	0,00	+2%	-	2,34	228,23	646	
4	Boluda Lines SA	Naviera	1940	140,09	s/d	s/d	s/d	s/d	118,15	-	+19%	-0,98	75,96	102	
5	Bergé Marítima SL	Consignataria	2007	131,40	135,78	117,76	123,82	105,37	147,81	-3%	-11%	0,50	98,28	581	
6	Empresa Naviera Elcano SA	Naviera	1943	130,09	118,03	88,49	57,45	89,75	171,44	+10%	-24%	5,37	358,02	62	
7	Marítima del Mediterráneo SA	Consignataria	1963	108,01	101,24	92,87	112,39	108,88	107,79	+7%	+0%	0,64	93,34	254	
8	Ership SA	Naviera	1927	94,20	92,39	78,71	80,07	81,47	61,33	+2%	+54%	13,65	280,25	267	
9	Terminal Catalunya SA	Terminalista	1990	s/d	s/d	93,34	87,45	83,61	89,05	-	-		s/d	s/d	
10	M.S.C. Terminal Valencia SA	Terminalista	2005	89,73	100,70	90,00	101,55	109,00	69,05	-11%	+30%	9,79	140,12	88	
11	Pérez Torres Marítima SL	Terminalista	1990	82,31	80,67	51,70	49,29	42,85	36,64	+2%	+125%	2,64	70,07	283	
12	APM Terminals Barcelona SL	Terminalista	1999	79,90	91,56	74,96	60,33	61,43	100,14	-13%	-20%	-7,89	159,81	152	
13	Flota Suardíaz SL	Naviera	1993	77,86	79,59	81,50	71,95	82,58	91,51	-2%	-15%	0,42	97,08	65	
14	TCV Stevedoring Company SA	Terminalista	1998	s/d	76,16	93,55	83,06	62,94	62,63	-	-		s/d	s/d	
15	Total Terminal International Algeciras SA	Terminalista	2008	s/d	68,78	61,18	49,93	59,61	0,00	-	-		s/d	s/d	
16	Transportes y Consignaciones Marítimas SAU	Consignataria	1962	s/d	68,03	18,72	11,44	9,24	11,39	-	-		s/d	s/d	
17	E. Erhardt y Compañía SA	Consignataria	1921	64,64	60,49	38,41	48,64	100,73	56,47	+7%	+14%	3,33	79,20	38	
18	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	Terminalista	2000	57,93	53,36	50,24	0,00	0,00	0,00	+9%	-	7,45	144,46	80	
19	Arkas Spain SA	Consignataria	2005	50,02	46,40	50,07	51,51	54,52	53,70	+8%	-7%	2,04	88,75	87	
20	Bolloré Transport Logistics Spain SA	Consignataria	1993	48,68	50,06	53,01	48,30	21,67	21,56	-3%	+126%	2,68	16,97	128	
21	Operaciones Portuarias Canarias SA	Terminalista	1977	s/d	48,58	34,68	40,37	44,89	52,43	-	-		s/d	s/d	
22	Boluda Towage and Salvage SL	Remolcador	2007	48,47	46,87	44,15	41,67	41,84	0,00	+3%	-	13,00	332,23	11	
23	Marguía Shipping Lines SL	Naviera	2014	48,04	50,23	61,70	77,77	60,28	0,00	-4%	-	0,17	20,17	15	
24	Terminales Portuarias SL	Terminalista	2000	46,06	48,24	42,46	38,17	34,28	30,35	-5%	+52%	4,88	132,39	153	
25	WEC Lines España SL	Consignataria	2007	40,54	39,23	37,90	44,24	48,87	21,63	+3%	+87%	-0,64	8,68	82	
26	A. Pérez y Cía SL	Consignataria	1966	39,62	34,58	27,08	s/d	41,93	48,06	+15%	-18%	-5,11	136,50	222	
27	Valencia Terminal Europa SA	Terminalista	1998	s/d	34,74	31,73	27,00	20,51	13,67	-	-		s/d	s/d	
28	Bergé Marítima Bilbao SL	Consignataria	1972	33,71	33,49	33,35	37,54	38,32	28,48	+1%	+18%	1,60	24,76	60	
29	Kaleido Logistics SL	Consignataria	2008	33,54	38,29	31,85	38,02	35,59	41,01	-12%	-18%	0,20	18,39	36	
30	Galigrain SA	Terminalista	1993	33,35	34,64	32,46	30,08	28,61	27,65	-4%	+21%	37,61	103,11	90	
Total 696 empresas					4.772,78*	4.788,81	4.540,50	4.549,45	4.598,40	5.218,46	-0,3%*	-12,4%*	293,42	6.919,24	11.642

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(*) Los datos señalados son una proyección basada en los datos disponibles hasta ahora. Los interanuales se han calculado teniendo en cuenta sólo las empresas para las que se conocen los datos de los dos años comparados.

... dedicated to you

m
sc

TERMINAL VALENCIA S.A.U.

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

ATLÁNSEA

SHIPPING AGENT AND BUNKERS SUPPLIERS

Tel.: +34 928 226 013 (24 hour service)
 Fax: +34 928 224 633
 C/ Eduardo Benot, 51, 4th Flr. A, 35008 Las Palmas de Gran Canaria, Canary Islands, Spain
shipping@atlansea.com (24 hour service)
www.atlansea.com

La Industria marítimo-portuaria en España | Consignatarios de buques

LOS AGENTES CONSIGNATARIOS SE CAEN DE LA OLA BUENA

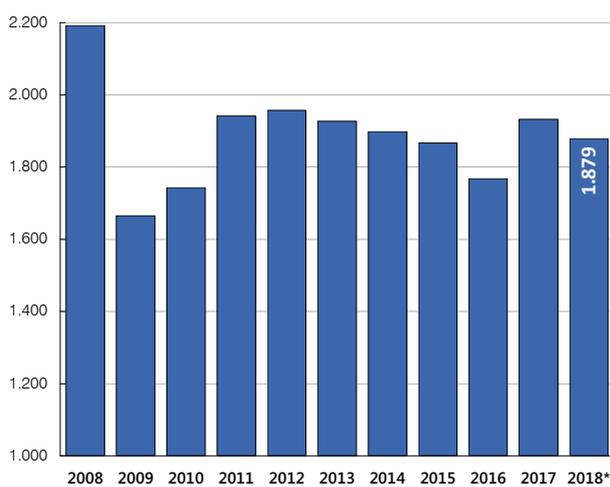
El sector no logra consolidar la curva ascendente iniciada en 2017 y apunta en 2018 a un descenso de la cifra de negocio próximo al 3%

Los agentes consignatarios de buques en España no logran consolidar la curva ascendente iniciada en 2017 y regresan a la senda negativa.

Las empresas del sector apuntan a una caída del 2,8 por ciento en 2018, con una cifra de negocio próxima a los 1.900 millones de euros. Esta especialidad es una de las más castigadas por la crisis. De hecho, los consignatarios se sitúan todavía un 18,6 por ciento por debajo de los registros de 2008, su techo histórico, cuando rozó los 2.200 millones de euros.

Con todo, sigue siendo la primera actividad de la industria marítimo-portuaria por volumen de negocio, con una cuota del 39 por ciento del total del mercado, valorado en cerca de

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

4.800 millones de euros, según los datos recopilados en este avance sectorial de TRANSPORTE XXI.

FUERTE CONCENTRACIÓN

El informe también refleja la fuerte concentración del negocio. Las tres primeras empresas del ranking, únicas con unas ventas por encima de los 100 millones de euros, controlan el 22 por ciento de las ventas. Se trata del operador Mediterranean Shipping Company Spain, que lidera la clasificación con unos ingresos de 175 millones, seguido por Bergé Marítima y Marítima del Mediterráneo.

Dentro del Top 10, destaca la evolución de A. Pérez y Cía, con un crecimiento a doble dígito. En concreto, un 15 por ciento, hasta los 39,6 millones de euros.

CONSIGNACIÓN DE BUQUES

Reconocimiento. La nueva regulación de la figura del consignatario, aprobada el pasado año, supone el reconocimiento a una profesión histórica que ha evolucionado con los tiempos, y que siempre ha conllevado una gran responsabilidad frente a sus principales, armadores o navieros, pero también ante todos los actores involucrados en el transporte marítimo, actuando de 'ventanilla única'.

'Hoja de ruta.' La patronal Asecob, que reúne y representa al sector de la consignación y la agencia marítima en España, reclama nuevas políticas de formación, la puesta en funcionamiento del Registro de Consignatario y todos los pliegos pendientes, como los de consignación de buques y de servicios comerciales.



Soluciones logísticas innovadoras basadas en la calidad y la excelencia operativa. Nos avalan más de 125 años de experiencia en transporte y logística.

+34 91 244 36 00

info.madrid@kuehne-nagel.com

www.kuehne-nagel.es

KUEHNE+NAGEL



PUERTOS DE ESPAÑA

RANKING DE EMPRESAS CONSIGNATARIAS EN ESPAÑA 2018

Rk	EMPRESA	Provincia	Fecha constit.	Ventas								Resultado		
				2018	2017	2016	2015	2014	2008	%18/17	%18/08	2018	Activo	Empleo
1	Mediterranean Shipping Company España SL	Valencia	2010	174,58	171,12	163,79	171,74	153,29	0,00	+2%	-	2,34	228,23	646
2	Bergé Marítima SL	Bizkaia	2007	131,40	135,78	117,76	123,82	105,37	147,81	-3%	-11%	0,50	98,28	581
3	Marítima del Mediterráneo SA	Barcelona	1963	108,01	101,24	92,87	112,39	108,88	107,79	+7%	+0%	0,64	93,34	254
4	Transportes y Consignaciones Marítimas SAU	Barcelona	1962	s/d	68,03	18,72	11,44	9,24	11,39	-	-	s/d	s/d	s/d
5	E. Erhardt y Compañía SA	Bizkaia	1921	64,64	60,49	38,41	48,64	100,73	56,47	+7%	+14%	3,33	79,20	38
6	Arkas Spain SA	Valencia	2005	50,02	46,40	50,07	51,51	54,52	53,70	+8%	-7%	2,04	88,75	87
7	Bolloré Transport Logistics Spain SA	Valencia	1993	48,68	50,06	53,01	48,30	21,67	21,56	-3%	+126%	2,68	16,97	128
8	WEC Lines España SL	Barcelona	2007	40,54	39,23	37,90	44,24	48,87	21,63	+3%	+87%	-0,64	8,68	82
9	A. Pérez y Cía SL	Cantabria	1966	39,62	34,58	27,08	s/d	41,93	48,06	+15%	-18%	-5,11	136,50	222
10	Bergé Marítima Bilbao SL	Bizkaia	1972	33,71	33,49	33,35	37,54	38,32	28,48	+1%	+18%	1,60	24,76	60
11	Kaleido Logistics SL	Pontevedra	2008	33,54	38,29	31,85	38,02	35,59	41,01	-12%	-18%	0,20	18,39	36
12	Consignaciones Toro y Betolaza SA	Bizkaia	1966	32,20	31,38	28,31	28,63	30,90	38,04	+3%	-15%	1,58	26,18	104
13	J. Ronco y Compañía SL	Almería	1970	31,23	27,71	23,75	24,70	18,99	3,28	+13%	+853%	0,58	15,98	103
14	Soluciones Integrales Marítimas SL	Valencia	2009	31,04	35,83	39,14	35,12	33,61	0,00	-13%	-	0,04	4,18	16
15	International Forwarding SL	Valencia	1985	30,52	28,21	24,86	24,26	22,60	19,89	+8%	+53%	2,20	18,03	153
16	Green Ibérica SL	Valencia	1984	27,30	15,44	13,85	13,99	13,97	18,46	+77%	+48%	0,72	26,22	39
17	Alvargonzález SA	Asturias	1981	27,10	32,10	29,80	30,08	30,39	28,53	-16%	-5%	14,04	137,64	26
18	Cosco Shipping Lines Spain SA	Barcelona	1997	27,09	31,88	20,13	17,65	16,68	18,65	-15%	+45%	0,79	22,12	113
19	Maersk Spain SL	Madrid	2007	26,47	26,72	26,82	26,77	23,28	41,43	-1%	-36%	45,97	18,27	360
20	European Supply Chain Services SL	Barcelona	1981	26,43	24,74	30,25	40,13	41,99	30,38	+7%	-13%	0,42	17,59	14
21	Globelink Uniecco SL	Madrid	1966	24,38	22,31	19,82	19,60	19,67	14,46	+9%	+69%	1,63	6,86	71
22	Transglory SA	Barcelona	1995	s/d	20,74	16,72	17,76	18,16	21,01	-	-	s/d	s/d	s/d
23	Incargo SL	Madrid	2000	19,17	17,55	21,43	21,36	24,08	8,91	+9%	+115%	0,29	11,06	46
24	Marítima Alisea SL	Valencia	2008	s/d	17,76	19,35	16,56	12,95	0,46	-	-	s/d	s/d	s/d
25	Agunsa Europa SA	Madrid	2005	17,49	19,14	16,37	20,80	37,18	20,70	-9%	-16%	-0,01	8,10	26
26	Sobrinos de Manuel Cámara SA	Gipuzkoa	1981	16,80	17,70	21,17	22,48	18,77	16,76	-5%	+0%	0,01	14,71	51
27	Marítima Consiflet SA	Coruña	1989	16,56	15,37	12,44	12,19	18,16	25,02	+8%	-34%	2,65	8,32	28
28	Containerships-CMA CGM SA	Bizkaia	1993	15,83	51,38	56,46	56,88	55,81	38,43	-69%	-59%	1,04	8,80	160
29	Consignatarios de Barcos de Santander SA	Cantabria	1984	15,21	12,95	9,87	9,95	8,75	6,06	+17%	+151%	0,57	7,17	24
30	Hapag-Lloyd Spain SL	Barcelona	1973	14,03	12,59	10,77	10,59	7,89	9,10	+11%	+54%	0,09	12,49	200
Total 377 empresas				1.878,51*	1.931,81	1.767,68	1.866,90	1.898,29	2.191,81	-2,8%*	-18,6%*	111,31	1.644,15	5.551

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(*) Los datos señalados son una proyección basada en los datos disponibles hasta ahora. Los interanuales se han calculado teniendo en cuenta sólo las empresas para las que se conocen los datos de los dos años comparados.



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



SETRAM

LOGÍSTICA DE AUTOMOCIÓN

www.setram.com

www.setramoperadorlogisticomultimodal.com

<https://goo.gl/c6db94>

@_setram

<https://www.youtube.com/user/gruposetram>

Carrer Y, Tram VII • Edifici Setram (Port de Barcelona) • E-08040 Barcelona • T. +34 93 289 56 81



La industria marítimo-portuaria en España | Terminalistas

LA ESTIBA SIGUE POR LA RUTA DEL CRECIMIENTO

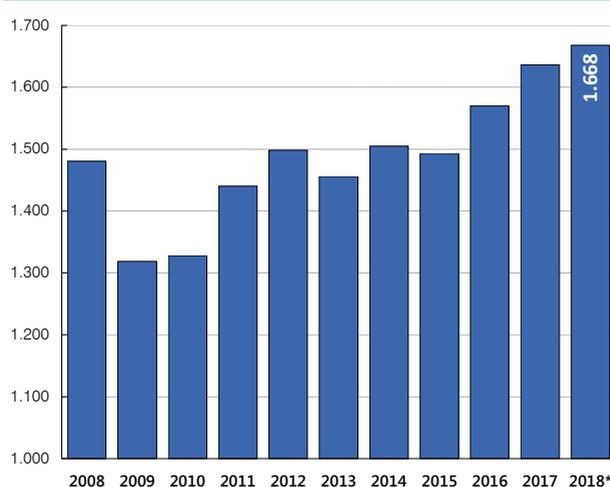
Las empresas apuntan a un aumento de las ventas del 1,9%, fijando su nuevo techo en 1.700 millones

Tras registrar una evolución de dientes de sierra entre 2011 y 2015, las empresas estibadoras consolidan el cambio de tendencia iniciado en 2016 y encadenan su tercer año consecutivo de crecimiento.

El sector, que mueve más de 300 millones de toneladas al año en los puertos españoles, apunta a un aumento de la cifra de negocio del 1,9 por ciento en 2018. De este modo, marcará un nuevo máximo histórico, con unas ventas de cerca de 1.700 millones de euros. Es decir, un 7,8 por ciento por encima de los niveles precrisis.

Es la proyección realizada por TRANSPORTE XXI tras la recopilación de los balances depositados en los registros mercantiles, al cierre de este especial. Pa-

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ra las comparaciones interanuales se han tenido en cuenta solo los ingresos de las estibadoras con los datos conocidos de los dos años comparados.

Los terminalistas son la segunda actividad por volumen de facturación de las cuatro relacionadas con la industria marítimo-portuaria. En concreto, representan el 35 por ciento del mercado, valorado en más de 4.700 millones.

La clasificación continuará liderada por APM Terminals Algeciras. Pese a que a la hora de escribir estas páginas no había presentado las cuentas, es la única estibadora en España con unas ventas por encima de los 200 millones, a gran distancia de su inmediato perseguidor, CSP Iberian Valencia Terminal. Esta compañía, del grupo CSP Spain, que tiene como accionista mayoritario a Cosco Shipping Ports, afianza su segunda posición. La estibadora cerró 2018 con una facturación de 187 millones, lo que supone un avance del 12 por ciento.

En la parte alta de la tabla, en el Top 5, destaca la presencia de la española Pérez Torres Marítima, dentro de un mercado caracterizado por la fuerte presencia de multinacionales extranjeras. La empresa alcanzó unas ventas de 82 millones de euros (+2 por ciento).

COMPETITIVIDAD

Nuevas tecnologías. Las empresas estibadoras consideran que la automatización y la digitalización, que han llegado al sector para quedarse, son factores decisivos, que, además, generarán nuevas necesidades de empleo.

Conectividad. La mejora de las conexiones ferroviarias en los puertos, y de la propia gestión, también forma parte de la 'hoja de ruta' trazada por el sector para avanzar en la búsqueda de la eficiencia y la mejora de la competitividad. Por ello, las estibadoras piden una adecuada política de inversiones portuarias, con mayor participación de los operadores en la toma de decisiones.



PÉREZ TORRES MARÍTIMA

MARÍN . FERROL . A CORUÑA . VIGO . SAN CIPRIÁN
CARIÑO . RIBADEO . BURELA . AVEIRO . SHANGHAI



PTM

LOGISTICS WITH CARE

www.ptmar.com - info@ptmar.com

ANYTHING
ANYTIME
ANYWHERE








PUERTOS DE ESPAÑA

RANKING DE TERMINALISTAS EN ESPAÑA 2018

Rk	EMPRESA	Provincia	Fecha constit.	Ventas							Resultado				
				2018	2017	2016	2015	2014	2008	%18/17	%18/08	2018	Activo	Empleo	
1	APM Terminals Algeciras SA	Madrid	1984	s/d	229,72	227,05	215,30	208,06	209,86	-	-		s/d	s/d	
2	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Valencia	1988	187,38	167,01	137,10	139,08	142,23	151,50	+12%	+24%	16,37	380,77	241	
3	Terminal Catalunya SA	Barcelona	1990	s/d	s/d	93,34	87,45	83,61	89,05	-	-		s/d	s/d	
4	M.S.C. Terminal Valencia SA	Valencia	2005	89,73	100,70	90,00	101,55	109,00	69,05	-11%	+30%	9,79	140,12	88	
5'	Pérez Torres Marítima SL	Pontevedra	1990	82,31	80,67	51,70	49,29	42,85	36,64	+2%	+125%	2,64	70,07	283	
6	APM Terminals Barcelona SL	Barcelona	1999	79,90	91,56	74,96	60,33	61,43	100,14	-13%	-20%	-7,89	159,81	152	
7	TCV Stevedoring Company SA	Valencia	1998	s/d	76,16	93,55	83,06	62,94	62,63	-	-		s/d	s/d	
8	Total Terminal International Algeciras SA	Cádiz	2008	s/d	68,78	61,18	49,93	59,61	0,00	-	-		s/d	s/d	
9	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	Bizkaia	2000	57,93	53,36	50,24	0,00	0,00	0,00	+9%	-	7,45	144,46	80	
10	Operaciones Portuarias Canarias SA	Las Palmas	1977	s/d	48,58	34,68	40,37	44,89	52,43	-	-		s/d	s/d	
11	Terminales Portuarias SL	Barcelona	2000	46,06	48,24	42,46	38,17	34,28	30,35	-5%	+52%	4,88	132,39	153	
12	Valencia Terminal Europa SA	Valencia	1998	s/d	34,74	31,73	27,00	20,51	13,67	-	-		s/d	s/d	
13	Galigrain SA	Pontevedra	1993	33,35	34,64	32,46	30,08	28,61	27,65	-4%	+21%	37,61	103,11	90	
14	European Bulk Handling Installation EBHI SA	Asturias	1991	31,15	36,27	31,83	39,79	33,51	34,96	-14%	-11%	0,29	31,87	146	
15	Euroports Ibérica TPS SL	Tarragona	1993	30,75	29,95	26,18	23,01	27,37	s/d	+3%	-	1,69	39,10	49	
16	Autoterminal SA	Barcelona	1990	28,53	26,79	27,27	26,76	21,01	34,98	+6%	-18%	0,93	23,56	60	
17	Terminales Químicos SA	Tarragona	1970	25,39	24,69	25,22	23,70	23,42	22,01	+3%	+15%	3,52	82,32	113	
18	Silos de Tarragona SA	Tarragona	1973	21,20	19,92	19,24	18,29	16,31	17,06	+6%	+24%	2,31	19,49	17	
19	Estibadora Algeposa SA	Gipuzkoa	1995	20,62	20,22	18,19	16,91	18,52	29,29	+2%	-30%	1,70	15,84	30	
20	La Luz Terminal de Contenedores SA	Las Palmas	1966	19,20	19,52	18,06	17,62	17,02	s/d	-2%	-	0,12	30,36	45	
21	Terminales Marítimos de Galicia SL	Coruña	1995	17,80	16,44	15,95	16,96	14,86	17,87	+8%	-0%	0,89	22,42	36	
22	Portsur Castellón SA	Castellón	2005	17,45	15,56	13,61	13,36	11,60	0,54	+12%	+3118%	1,17	52,07	28	
23	Noatum Terminal Málaga SA	Málaga	2017	16,98	1,79	0,00	0,00	0,00	0,00	+848%	-	-1,49	42,22	25	
24	Terminales Marítimas de Vigo SL	Pontevedra	1993	16,11	17,71	17,74	18,43	18,17	18,07	-9%	-11%	-0,31	15,16	46	
25	Terminales Marítimas del Sureste SA	Alicante	2003	15,66	16,37	16,03	13,26	14,07	5,99	-4%	+162%	-25,52	99,15	40	
26	Noatum Terminal Castellón SA	Castellón	1982	13,29	12,09	10,72	9,36	8,57	s/d	+10%	-	0,55	16,68	26	
27	Manipuladora de Mercancías SL	Barcelona	1975	12,79	14,28	13,66	13,86	13,10	11,06	-10%	+16%	1,04	38,85	36	
28	Terminal de Contenedores de Tenerife SA	S.C. Tenerife	2012	12,67	13,09	10,04	8,92	4,52	0,00	-3%	-	-25,03	94,83	38	
29	Terminal Port-Nou SA	Barcelona	1990	12,39	11,95	10,95	10,62	11,89	11,37	+4%	+9%	0,02	12,98	22	
30	Servicios Logísticos Portuarios SLP SA	Bizkaia	1996	12,34	11,81	10,45	13,39	6,01	9,05	+5%	+36%	2,34	21,28	38	
Total 148 empresas					1.668,04*	1.636,32	1.569,94	1.493,30	1.504,81	1.480,75	+1,9%*	+7,8%*	41,27	2.179,10	2.824

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(*): Los datos señalados son una proyección basada en los datos disponibles hasta ahora. Los interanuales se han calculado teniendo en cuenta sólo las empresas para las que se conocen los datos de los dos años comparados.

UN MUNDO DE SOLUCIONES PARA LOS NEGOCIOS MAS EXIGENTES. HYSTER®



SOCIOS COMPROMETIDOS.
EQUIPOS ROBUSTOS.™



Genera Industrial es distribuidor exclusivo para España de Hyster.

Con más de 10 años de experiencia en la gestión de todo tipo de servicios relacionados con la maquinaria y la calidad de un primer fabricante de carretillas con más de 80 años de experiencia y presencia en 130 países.

Contamos con la mayor red de distribución de España con 62 puntos de servicio, un equipo técnico formado por más de 400 personas y 360 talleres móviles para dar asistencia dónde y cuándo cada cliente lo necesite.

CONTACTE CON NOSOTROS

Tel.: 911 516 000 E-mail: info@generaindustrial.com

generaindustrial.com

HYSTER, el logo de Hyster y STRONG PARTNERS. TOUCH TRUCKS.™ son marcas de comercio registradas, marcas de servicio o marcas registradas en los Estados Unidos y otras jurisdicciones.

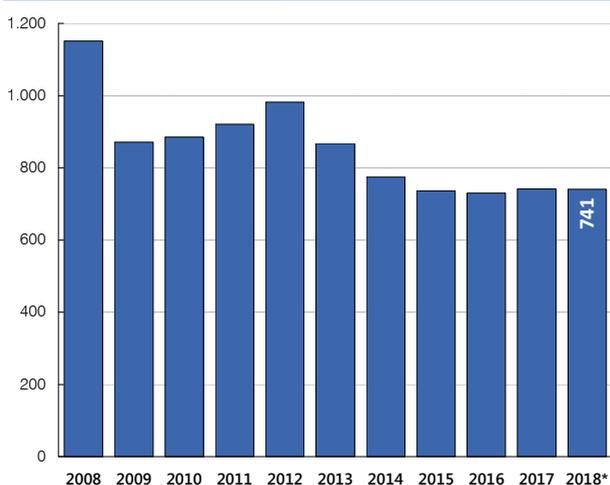
La industria marítimo-portuaria en España | Navieros

EL SECTOR NAVIERO MANTIENE FIJA LA VELOCIDAD Y REPITE CIFRA DE VENTAS

Los armadores españoles apuntan a una facturación de 741 millones de euros en 2018, a años luz de los más de 1.100 millones registrados en 2008, cuando alcanzó su techo

El sector naviero, bajo la espada de Damocles de la normativa OMI 2020 para reducir su huella de carbono, lo que disparará los costes de explotación de los buques, se mantiene plano. Esta especialidad apunta a unas ventas de 741 millones de euros en 2018, lo que supone repetir los registros del ejercicio anterior (-0,1 por ciento). Además, muestra escasas diferencias a lo largo de los últimos cuatro años, con una horquilla que oscila entre los 730 millones de 2016 y los 774 del año 2014. Unos guarismos a años luz de los niveles de 2008, cuando llegó a facturar más de 1.100 millones (ver gráfico adjunto). Es decir, las empresas se han dejado por el camino la friolera de casi 360 millones, lo que supone un re-

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

SOLO DOS EMPRESAS NAVIERAS FACTURAN POR ENCIMA DE LOS 100 MILLONES DE EUROS

troceso del 26,5 por ciento con respecto a los niveles precrisis. Así se desprende del estudio de TRANSPORTE XXI con los datos disponibles de las empresas encuadradas bajo esta especialidad. Un total de 95. Al frente de la clasificación se encuentra Boluda Lines, del grupo Boluda, con unos ingresos de 140 millones de euros. A continuación aparece Empresa Naviera Elcano, que mantiene un crecimiento de doble dígito, tras cerrar el año 2018 con una cifra de negocio de 130 millones, un 10 por ciento más que en el año anterior. Completa el podio la empresa Ership, del grupo Alvaronzález, con una facturación de 94 millones (+2 por ciento). Estas tres empresas controlan cerca de la mitad del negocio.

 **Salgar**
GRUPO
salgarsl.com



SG Andalucía
SG Aragón
SG Cataluña
SG Galicia
SG Levante
SG Madrid
SG Leixoes
SG Lisboa

 **Salgar**
España

ALX LOGÍSTICA

 **BORNAY**
LOGISTIC

 **REEFER**
SOLUTIONS
GRUPO SALGAR

 **Salgar**
Portugal

PUERTOS DE ESPAÑA

RANKING DE NAVIERAS EN ESPAÑA 2018

Rk	EMPRESA	Provincia	Fecha constit.	Ventas							Resultado			
				2018	2017	2016	2015	2014	2008	%18/17	%18/08	2018	Activo	Empleo
1	Boluda Lines SA	Las Palmas	1940	140,09	s/d	s/d	s/d	s/d	118,15	-	+19%	-0,98	75,96	102
2	Empresa Naviera Elcano SA	Madrid	1943	130,09	118,03	88,49	57,45	89,75	171,44	+10%	-24%	5,37	358,02	62
3	Ership SA	Madrid	1927	94,20	92,39	78,71	80,07	81,47	61,33	+2%	+54%	13,65	280,25	267
4	Flota Suardíaz SL	Madrid	1993	77,86	79,59	81,50	71,95	82,58	91,51	-2%	-15%	0,42	97,08	65
5	Marguisa Shipping Lines SL	Madrid	2014	48,04	50,23	61,70	77,77	60,28	0,00	-4%	-	0,17	20,17	15
6	Nisa Marítima SA	Valencia	1999	s/d	27,46	32,36	30,38	31,55	18,41	-	-	s/d	s/d	s/d
7	Distribuidora Marítima Petrogas SL	S.C. Tenerife	1999	25,76	31,50	33,03	35,78	36,33	21,90	-18%	+18%	5,03	97,39	184
8	Boluda Tankers SA	Sevilla	1988	s/d	23,32	22,80	22,47	21,62	17,99	-	-	s/d	s/d	s/d
9	Elcano Gas Transport SA	Las Palmas	1999	21,42	22,55	22,12	22,43	22,43	20,61	-5%	+4%	0,86	17,79	s/d
10	Naviera Teekay Gas IV SL	Madrid	2001	21,07	22,20	22,16	21,52	20,75	21,52	-5%	-2%	6,29	119,52	s/d
11	Naviera Teekay Gas SL	Madrid	1989	20,73	19,98	21,84	21,71	18,18	16,14	+4%	+28%	10,28	110,14	s/d
12	Naviera Teekay Gas II SL	Madrid	2000	20,71	21,32	21,43	21,33	16,93	s/d	-3%	-	11,81	93,19	s/d
13	Naviera Teekay Gas III SL	Madrid	2000	20,66	22,55	22,11	22,43	22,43	s/d	-8%	-	5,64	138,22	s/d
14	Alisios Shipping Lines SA	Las Palmas	2012	18,65	16,59	15,75	16,14	14,93	0,00	+12%	-	-0,04	2,82	9
15	Naviera Tamarán SA	Las Palmas	2011	17,65	15,22	14,13	12,02	10,89	0,00	+16%	-	0,30	1,62	4
16	Knutsen OAS España SL	Madrid	2005	17,10	16,18	14,38	13,56	12,55	5,98	+6%	+186%	0,21	4,72	207
17	Transportes Marítimos Alcudia SA	Islas Baleares	1977	14,28	15,01	14,58	16,58	17,70	20,06	-5%	-29%	2,44	50,85	32
18	Naviera Direct Africa Line SA	Madrid	2012	11,41	9,62	12,52	15,04	15,75	0,00	+19%	-	1,01	4,70	7
19	Navinorte SA	Asturias	1986	10,42	11,69	8,96	7,82	8,47	12,53	-11%	-17%	3,17	14,58	s/d
20	Teekay Shipping Spain SL	Madrid	1987	9,22	17,06	16,35	20,19	18,93	38,49	-46%	-76%	18,75	177,40	57
21	Teekay Servicios Marítimos SL	Madrid	2003	8,41	8,05	8,07	7,77	7,42	6,27	+4%	+34%	0,24	3,08	132
22	Marítima Peregar SA	Melilla	1977	7,75	5,92	6,29	6,32	6,47	6,23	+31%	+24%	-0,27	3,79	27
23	Naviera Murueta SA	Bizkaia	1967	7,64	7,61	6,55	9,07	9,65	14,40	+0%	-47%	-0,13	52,57	82
24	Mureloil SA	Bizkaia	2003	7,07	6,37	5,46	5,23	5,32	5,06	+11%	+40%	0,86	14,02	62
25	Naviera de Galicia SA	Coruña	1957	7,02	7,73	6,20	7,25	6,49	8,90	-9%	-21%	1,77	15,46	46
26	Vizcaína Balear de Navegación SL	Bizkaia	1993	s/d	6,46	5,06	6,17	4,50	11,74	-	-	s/d	s/d	s/d
27	Bernhard Schulte Canarias SA	S.C. Tenerife	1993	s/d	6,05	5,57	17,82	42,59	23,34	-	-	s/d	s/d	s/d
28	Naviera Sicar SL	Madrid	1989	5,55	5,65	4,91	4,19	5,57	4,96	-2%	+12%	0,11	10,11	10
29	Líneas Marítimas Españolas SA	Madrid	1968	5,11	5,24	3,95	3,66	3,03	5,80	-3%	-12%	0,06	21,25	49
30	Eurotanker International SL	Las Palmas	2013	4,62	4,62	4,64	4,62	0,00	0,00	+0%	-	0,24	1,09	48
Total 95 empresas				741,01	741,55	729,80	735,84	774,36	1.151,44	-0,1%*	-26,5%*	83,15	1.935,97	1.543

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(*) Los datos señalados son una proyección basada en los datos disponibles hasta ahora. Los interanuales se han calculado teniendo en cuenta sólo las empresas para las que se conocen los datos de los dos años comparados.

Finnlines
a Grimaldi Group company

SHORT SEA NETWORK Roll-on/Roll-off service

Antwerp – Bilbao – Antwerp
Tuesday – Monday/Tuesday – Friday

Zeebrugge – Bilbao – Zeebrugge
Friday – Monday/Tuesday – Thursday

Frederikstad – Bilbao – Fredrikstad
Monday – Tuesday (week after) – Monday

Gothenburg – Bilbao – Gothenburg
Wednesday – Monday/Tuesday – Saturday

Teesport – Bilbao – Teesport
Wednesday – Monday/Tuesday – Saturday

Hull – Bilbao – Hull
Thursday – Monday/Tuesday – Saturday

Tilbury – Bilbao – Tilbury
Thursday – Monday/Tuesday – Friday

GRIMALDI LINES ACL

Other connections:
Travemunde, Helsinki, Paldiski, St.Petersburg
West Africa, South America, Mexico, Canada and East costs USA

Weekly fast connections for trailers, lorries, containers, breakbulk and project cargo.

finnlines.com

Finnlines Belgium N.V.
Verrebroek, Belgium
Tel. +32 (0)3 570 9542
sales.be@finnlines.com

Finnlines Deutschland GmbH
Lübeck, Germany
Tel. +49 451 1507 500
sales.de@finnlines.com

Finnlines UK Ltd
Hull, United Kingdom
Tel. +44 1482 377 655
sales.uk@finnlines.com

Grimaldi Logística España, S.I.
Valencia, Spain
Tel. +34 93 502 0409
finnlines@grimaldilogistica.com

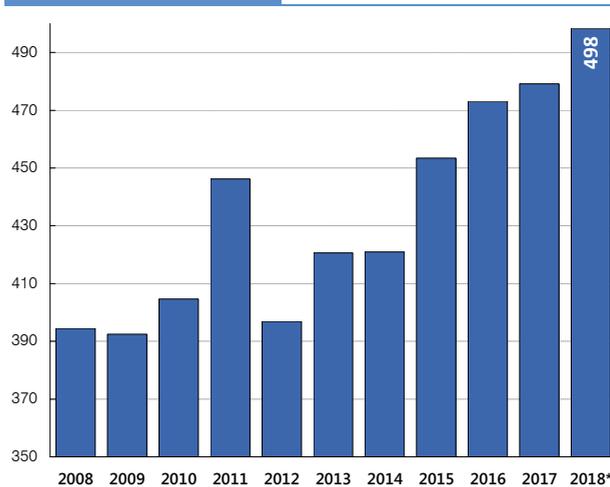
C. Toro y Betolaza, S.A.
Santurce, Spain
Tel. +34 944 252 600
finnlines.bilbao@torobe.com

La industria marítimo-portuaria en España | Remolcadores

EL SECTOR DEL REMOLQUE, SUMA Y SIGUE EN ESPAÑA

Las empresas de este negocio apuntan a un aumento de las ventas del 3,8% en 2018, hasta rozar los 500 millones de euros, y suman seis años de crecimiento

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

El aumento del número de buques que hicieron escala en los puertos españoles en 2018, casi 11.500 más que un año antes (+7,4 por ciento), se ha dejado sentir en las cuentas del sector del remolque.

Las empresas de esta especialidad apuntan a un crecimiento de las ventas del 3,8 por ciento en dicho ejercicio, hasta rozar los 500 millones de euros. De este modo, mantiene su progresión y encadena su sexto año consecutivo de crecimiento. Eso sí, es la que tiene menos peso dentro de la industria marítimo-portuaria, con una cuota del 10,4 por ciento, por detrás

de consignatarios, terminalistas y navieros.

Un análisis más al detalle del informe de TRANSPORTE XXI revela la fuerte concentración. El grupo Boluda, con unos ingresos cercanos a los 380 millones en 2018 dentro de esta actividad, concentra casi el 40 por ciento del mercado. De hecho, mantiene a cinco empresas en el Top 10 del ranking nacional del negocio de remolque y amarre de buques. Entre ellas, las cuatro primeras de la clasificación. A continuación, en quinto lugar, aparece la Compañía de Remolcadores Ibaizabal, con 26 millones (+4 por ciento).

EL GRUPO BOLUDA CONCENTRA CERCA DEL 40% DEL NEGOCIO

EL REMOLQUE REPRESENTA EL 10,4% DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA, POR DETRÁS DE CONSIGNATARIOS, TERMINALISTAS Y NAVIEROS

GRUPO REMOLQUES UNIDOS
Santander - Málaga - Barcelona

Antonio López, 42
39009 Santander (España)
Tfno.: 942 211 712 - Fax.: 942 211 716
remolquesunidos@remolquesunidos.com
www.gruporemolquesunidos.com

PUERTOS DE ESPAÑA

RANKING DE REMOLCADORES EN ESPAÑA 2018

Rk	EMPRESA	Provincia	Fecha constit.	Ventas								Resultado		
				2018	2017	2016	2015	2014	2008	%18/17	%18/08	2018	Activo	Empleo
1	Boluda Towage and Salvage SL	Valencia	2007	48,47	46,87	44,15	41,67	41,84	0,00	+3%	-	13,00	332,23	11
2	Remolcadores Boluda SAU	Valencia	1981	32,58	35,03	36,29	35,30	35,78	33,06	-7%	-1%	-0,83	299,81	78
3	Servicios Auxiliares de Puertos SA	Ceuta	1947	32,07	30,75	30,06	30,51	29,29	19,93	+4%	+61%	-0,98	31,74	98
4	Remolques del Mediterráneo SA	Castellón	1976	26,27	24,77	24,08	21,30	s/d	18,26	+6%	+44%	6,87	67,42	56
5	Compañía de Remolcadores Ibaizabal SA	Bizkaia	1906	26,05	25,09	25,33	39,03	33,98	27,61	+4%	-6%	8,01	27,63	81
6	Remolcadores de Puerto y Altura SA	Tarragona	1978	s/d	22,07	22,86	17,86	11,90	6,21	-	-	s/d	s/d	s/d
7	Compañía Ibérica de Remolcadores del Estrecho SA	Sevilla	1969	s/d	18,91	18,48	16,97	16,85	12,52	-	-	s/d	s/d	s/d
8	Remolcadores Nosa Terra SA	Pontevedra	1974	18,90	20,48	20,55	18,96	19,38	23,93	-8%	-21%	3,09	53,88	190
9	Cia. Aux. de Remolcadores y Buques Especiales SA	Madrid	1996	18,42	18,02	17,46	17,83	15,38	s/d	+2%	-	4,59	8,60	s/d
10	Remolcadores de Cartagena SA	Valencia	1973	15,18	15,36	14,27	13,84	14,50	10,99	-1%	+38%	2,38	38,71	59
11	Sertosa Norte SL	Coruña	1998	14,65	13,60	13,82	18,28	18,06	14,23	+8%	+3%	1,40	5,79	67
12	Remolcadores de Barcelona SA	Barcelona	1924	14,25	14,15	12,60	12,56	11,95	15,72	+1%	-9%	2,90	25,53	56
13	Auxiliar Marítima del Sur SA	Huelva	1966	s/d	13,21	12,25	11,75	13,12	11,10	-	-	s/d	s/d	s/d
14	Flotanor SL	Bizkaia	2009	s/d	12,63	20,49	4,87	4,91	0,00	-	-	s/d	s/d	s/d
15	Remolcadores y Barcazas de Las Palmas SA	Las Palmas	2003	12,20	9,85	9,67	8,71	10,10	10,54	+24%	+16%	0,57	23,94	47
16	SAR Remolcadores SL	Barcelona	1998	9,40	9,36	8,32	8,32	7,81	10,58	+0%	-11%	2,04	10,09	35
17	Remolcadores y Barcazas de Tenerife SA	S.C. Tenerife	1994	8,53	3,89	3,67	3,56	4,49	6,10	+120%	+40%	-0,20	4,75	31
18	Remolques y Navegación SA	Tarragona	1964	s/d	8,00	7,70	7,95	7,51	5,11	-	-	s/d	s/d	s/d
19	Remolques y Servicios Marítimos Reyser SL	Madrid	1955	s/d	6,75	6,75	6,58	6,58	5,84	-	-	s/d	s/d	s/d
20	Repasa Tarragona SL	Madrid	2007	6,69	7,19	6,86	7,85	8,47	2,69	-7%	+149%	1,51	17,38	19
21	Remolques Gijoneses SA	Asturias	1987	6,63	7,64	6,74	7,55	7,02	6,18	-13%	+7%	5,25	33,50	28
22	Amarradores Puerto de Bilbao SA	Bizkaia	1990	6,55	6,41	7,50	5,75	5,54	6,09	+2%	+8%	0,99	8,91	71
23	Boteros Amarradores de Tarragona SL	Tarragona	1992	s/d	6,33	5,69	5,78	5,16	4,82	-	-	s/d	s/d	s/d
24	Servicios Marítimos Algeciras SA	Cádiz	1989	5,99	4,78	3,81	3,14	4,35	3,95	+25%	+52%	0,33	5,06	26
25	Servicios Portuarios Canarios SL	Las Palmas	1998	5,72	5,52	5,15	5,47	5,53	3,21	+4%	+78%	0,35	3,70	90
26	Cemesa Amarres Barcelona SA	Barcelona	1970	5,46	5,03	5,62	6,56	8,18	12,67	+9%	-57%	-0,21	11,55	90
27	Boat Service SA	Cádiz	1974	5,31	5,34	5,31	5,08	5,24	1,54	-1%	+244%	-0,02	11,01	23
28	Naviera Altube SL	Bizkaia	1999	s/d	5,27	5,46	5,17	5,99	4,50	-	-	s/d	s/d	s/d
29	Naviera Ría de Arosa SA	Pontevedra	1980	4,90	4,88	4,01	3,48	3,36	5,14	+1%	-5%	1,14	8,18	30
30	Remolques Unidos SL	Cantabria	2006	4,62	4,73	4,18	3,67	3,48	6,79	-2%	-32%	-0,54	52,62	9
Total 76 empresas				498,32*	479,14	473,08	453,41	420,94	394,45	+3,8%*	+8,4%*	57,70	1.160,03	1.724

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(*) Los datos señalados son una proyección basada en los datos disponibles hasta ahora. Los interanuales se han calculado teniendo en cuenta sólo las empresas para las que se conocen los datos de los dos años comparados.



mpg
group

Offering global coverage in the supply chain

www.mpg.com.es | mpg@mpg.com.es

Pérez y Cia
grupo

BARCELONA | BILBAO | MADRID | VALENCIA | LAS PALMAS | SANTA CRUZ DE TENERIFE | PAMPLONA | CUBA | COLOMBIA | REP. DOMINICANA | PANAMÁ



CARTAGENA

LOGÍSTICA

Tu empresa es única y sus necesidades de logística también.
Por eso, para el transporte y la gestión de tus mercancías, quieres una logística a medida, que se adapte a sus necesidades, que crezca con ella.
En el Puerto de Cartagena tenemos soluciones logísticas a medida.

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

Comercio exterior de España | Visión general

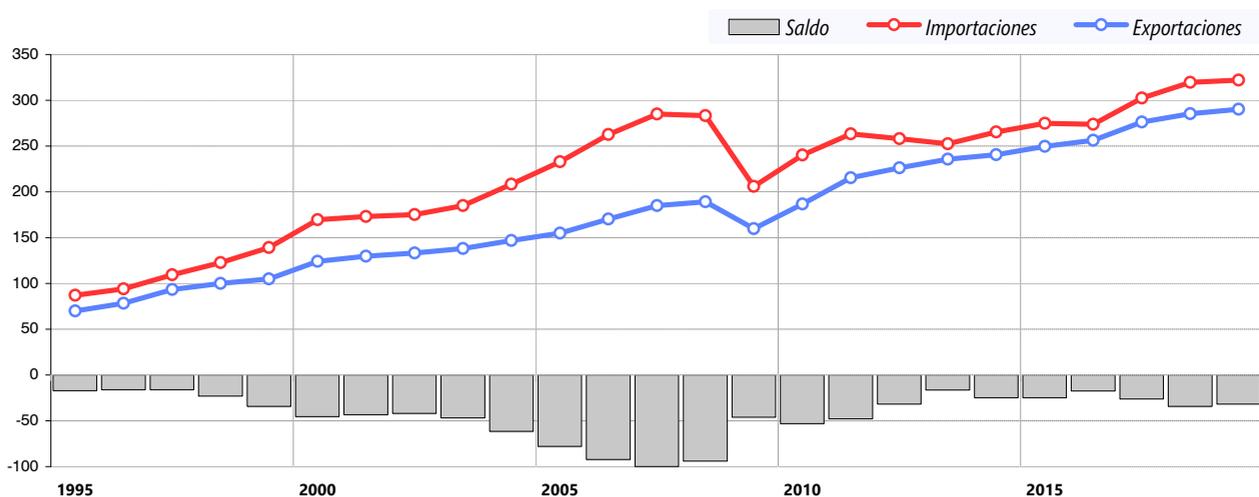
En un año complejo y de tensiones comerciales, las exportaciones españolas de mercancías marcaron un nuevo máximo histórico en 2019, al alcanzar los 290.089 millones de euros, según los datos presentados por el Gobierno de Pedro Sánchez. El crecimiento fue del 1,8 por ciento, ligeramente inferior al avance del 2,9 por ciento registrado un año antes, reflejo de la "difícil coyuntura internacional", como destacó la secretaria de Estado de Comercio, Xiana Méndez, en el balance anual.

Las importaciones, por su parte, aumentaron un 1 por ciento, hasta los 322.069 millones de euros.

Como resultado, el déficit comercial se redujo un 5,5 por ciento, quedando en 31.980 millones de euros. La tasa de cobertura -cociente entre exportaciones e importaciones- se situó en el 90,1 por ciento, frente al 89,4 por ciento en 2018.

En clave internacional, los resultados acumulados para España revelan un menor avance en relación con Francia (+2,9 por ciento) e Italia (2,3 por ciento), aunque ligeramente superior al de Alemania (+0,8 por ciento) y Reino Unido (+0,7 por ciento). Las exportaciones en la UE-28 crecieron un 2,2 por ciento y en la zona euro un 1,9 por ciento.

COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

EL COMERCIO EXTERIOR SORTEA UN AÑO 'DURO'

Las exportaciones españolas marcaron un nuevo récord en 2019 al alcanzar los 290.089 millones de euros, con un crecimiento del 1,8% respecto a 2018

Las principales contribuciones positivas de las exportaciones provinieron de los sectores de alimentación, bebidas y tabaco, bienes de equipo, productos químicos y manufacturas de consumo. En el otro lado de la balanza, están las caídas registradas en productos energéticos, materias primas, sector del automóvil y semimanufacturas no químicas.

En cuanto a las importaciones, las buenas noticias llegaron de los sectores de bienes de equipo, productos químicos, manufacturas de consumo y alimentación, bebidas y

Continental
The Future in Motion

Cada movimiento que haces.
Mejorado por la experiencia.

Continental proporciona una amplia gama de neumáticos y un sistema inteligente de monitorización. Nuestros representantes de ventas ofrecen soluciones a medida al nivel de tus desafíos. Encuentra la combinación adecuada de neumáticos y soluciones de Continental, y la próxima vez que te muevas, será tu mejor movimiento.

www.continental-neumaticos.es/specialty



Comercio Exterior de España | Transporte marítimo internacional por regiones

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES (miles de toneladas)

REGIÓN	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015	Cuota 2019	2015
Europa*	69.152	66.523	+4%	70.117	61.264	62.300	23,2%	22,0%
África	63.201	62.229	+2%	62.885	59.185	64.013	21,2%	22,6%
América del Norte	38.415	36.880	+4%	34.800	32.685	29.601	12,9%	10,5%
Asia*	34.271	38.417	-11%	35.811	31.973	28.624	11,5%	10,1%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	33.631	38.517	-13%	39.786	33.138	39.545	11,3%	14,0%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	24.493	23.295	+5%	24.546	22.594	23.762	8,2%	8,4%
Oriente Medio	24.176	23.024	+5%	22.906	23.880	23.268	8,1%	8,2%
Oceanía	1.515	2.208	-31%	1.971	2.170	2.039	0,5%	0,7%
Otros destinos	9.179	9.197	-0%	9.484	9.911	9.674	3,1%	3,4%
TOTAL	298.033	300.290	-1%	302.307	276.799	282.827		

EUROPA*

EXPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	18.037	17.471	+3%	14.314
Sal, yeso, piedras sin trabajar	5.583	6.053	-8%	3.708
Otros productos químicos	1.770	1.442	+23%	684
Fundición, hierro y acero	1.747	1.943	-10%	1.756
Minerales, escorias y cenizas	1.745	1.972	-11%	1.065
Resto	9.279	9.094	+2%	8.641
TOTAL	38.162	37.974	+0%	30.168
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	12.669	12.855	-1%	14.451
Cereales	5.372	3.746	+43%	5.937
Fundición, hierro y acero	4.328	4.201	+3%	4.545
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.526	1.365	+12%	1.035
Abonos	1.119	1.067	+5%	1.478
Resto	5.976	5.315	+12%	4.685
TOTAL	30.990	28.549	+9%	32.132

AMÉRICA DEL NORTE

EXPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	3.275	3.724	-12%	3.993
Sal, yeso, piedras sin trabajar	3.137	2.536	+24%	1.494
Productos cerámicos	861	796	+8%	378
Fundición, hierro y acero	425	496	-14%	473
Manufacturas de piedra y yeso	332	298	+11%	245
Resto	3.458	3.446	+0%	3.131
TOTAL	11.489	11.295	+2%	9.715
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	19.271	16.129	+19%	13.696
Minerales, escorias y cenizas	2.887	3.123	-8%	2.558
Semillas oleaginosas	1.487	1.288	+15%	986
Cereales	817	2.319	-65%	465
Productos químicos orgánicos	327	317	+3%	254
Resto	2.136	2.408	-11%	1.927
TOTAL	26.925	25.585	+5%	19.886

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

EXPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Sal, yeso, piedras sin trabajar	2.040	2.357	-13%	2.609
Combustibles, aceites minerales	1.687	1.522	+11%	1.167
Productos químicos inorgánicos	1.641	1.495	+10%	1.394
Productos cerámicos	550	530	+4%	340
Fundición, hierro y acero	260	242	+8%	317
Resto	2.788	2.871	-3%	2.879
TOTAL	8.967	9.017	-1%	8.707
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	8.540	12.197	-30%	16.666
Minerales, escorias y cenizas	4.089	5.748	-29%	5.319
Cereales	3.228	2.929	+10%	686
Residuos industria alimentaria	2.877	2.128	+35%	2.231
Semillas oleaginosas	1.732	2.041	-15%	2.571
Resto	4.198	4.458	-6%	3.365
TOTAL	24.664	29.501	-16%	30.838

ÁFRICA

EXPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	6.285	5.314	+18%	4.190
Sal, yeso, piedras sin trabajar	4.753	6.483	-27%	6.825
Productos cerámicos	1.443	1.380	+5%	1.557
Fundición, hierro y acero	1.168	1.113	+5%	2.222
Productos químicos inorgánicos	719	767	-6%	753
Resto	6.435	6.468	-1%	6.017
TOTAL	20.805	21.525	-3%	21.563
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	31.460	30.516	+3%	33.246
Minerales, escorias y cenizas	4.999	4.798	+4%	4.958
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.084	694	+56%	743
Abonos	897	848	+6%	623
Productos químicos inorgánicos	588	657	-11%	538
Resto	3.368	3.191	+6%	2.343
TOTAL	42.397	40.704	+4%	42.451

PUERTOS DE ESPAÑA

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEPENDIENTES

EXPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Productos cerámicos	207	205	+1%	204
Combustibles, aceites minerales	93	1	>999%	32
Conservas de verdura o fruta, zumos	72	58	+24%	68
Bebidas (excepto zumos)	69	45	+53%	105
Materias colorantes	62	65	-5%	57
Resto	325	539	-40%	279
TOTAL	828	913	-9%	744
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	14.295	13.447	+6%	15.309
Cereales	5.075	4.088	+24%	3.911
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.337	1.688	-21%	797
Fundición, hierro y acero	702	741	-5%	1.369
Residuos industria alimentaria	579	640	-10%	570
Resto	1.677	1.778	-6%	1.063
TOTAL	23.666	22.382	+6%	23.019

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS (miles de toneladas)

PRODUCTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015	Cuota 2019	2015
Combustibles, aceites minerales	146.763	148.529	-1%	154.532	136.606	144.252	49,2%	51,0%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	23.422	25.177	-7%	24.493	22.685	20.067	7,9%	7,1%
Minerales, escorias y cenizas	15.939	18.013	-12%	16.457	14.141	15.802	5,3%	5,6%
Cereales	15.318	13.958	+10%	12.551	11.850	11.725	5,1%	4,1%
Fundición, hierro y acero	13.215	13.816	-4%	13.544	13.542	14.890	4,4%	5,3%
Productos químicos inorgánicos	7.014	6.837	+3%	6.732	6.147	6.220	2,4%	2,2%
Productos cerámicos	5.772	5.821	-1%	5.751	5.486	5.353	1,9%	1,9%
Residuos industria alimentaria	5.406	4.540	+19%	5.063	4.708	4.782	1,8%	1,7%
Semillas oleaginosas	4.931	4.975	-1%	4.861	4.701	5.094	1,7%	1,8%
Otros productos químicos	4.842	4.269	+13%	3.129	2.665	1.861	1,6%	0,7%
Conjuntos de otros productos	4.506	4.855	-7%	7.190	9.147	9.263	1,5%	3,3%
Abonos	4.430	4.367	+1%	4.389	3.962	4.384	1,5%	1,6%
Grasas, aceite animal o vegetal	4.299	3.973	+8%	3.980	3.325	2.791	1,4%	1,0%
Productos químicos orgánicos	4.125	3.983	+4%	3.828	3.574	3.755	1,4%	1,3%
Mat. plásticas y sus manufacturas	3.347	3.209	+4%	3.105	3.105	2.914	1,1%	1,0%
Vehículos automóviles, tractores	2.855	2.997	-5%	3.126	3.150	2.791	1,0%	1,0%
Papel, cartón y sus manufacturas	2.203	2.128	+4%	2.202	2.149	2.163	0,7%	0,8%
Pasta de madera; papel reciclado	2.134	2.260	-6%	2.378	2.432	2.081	0,7%	0,7%
Manufacturas de fundición	1.752	1.721	+2%	1.767	1.586	1.761	0,6%	0,6%
Madera y sus manufacturas	1.722	1.686	+2%	1.361	1.429	1.424	0,6%	0,5%
Máquinas y aparatos mecánicos	1.721	1.663	+4%	1.626	1.576	1.593	0,6%	0,6%
Frutas, frutos sin conservar	1.679	1.623	+3%	1.442	1.370	1.277	0,6%	0,5%
Bebidas (excepto zumos)	1.619	1.520	+6%	1.423	1.313	1.404	0,5%	0,5%
Aparatos y material eléctricos	1.381	1.234	+12%	1.112	987	918	0,5%	0,3%
Pescados, crustáceos, moluscos	1.304	1.316	-1%	1.269	1.259	1.239	0,4%	0,4%
Resto	16.334	15.821	+3%	14.996	13.905	13.024	5,5%	4,6%
TOTAL	298.033	300.290	-1%	302.307	276.799	282.827		

ASIA*

EXPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	1.721	1.135	+52%	2.235
Minerales, escorias y cenizas	1.139	1.182	-4%	533
Carne y despojos comestibles	1.053	743	+42%	492
Mat. plásticas y sus manufacturas	789	728	+8%	924
Pasta de madera; papel reciclado	752	810	-7%	770
Resto	5.786	5.536	+5%	5.667
TOTAL	11.240	10.134	+11%	10.622
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	4.194	10.128	-59%	5.347
Sal, yeso, piedras sin trabajar	3.124	3.119	+0%	1.603
Fundición, hierro y acero	2.723	3.031	-10%	2.225
Grasas, aceite animal o vegetal	1.779	1.663	+7%	1.140
Otros productos químicos	1.209	914	+32%	387
Resto	10.001	9.429	+6%	7.300
TOTAL	23.030	28.284	-19%	18.002

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Productos cerámicos	1.373	1.545	-11%	1.851
Semillas oleaginosas	805	857	-6%	927
Combustibles, aceites minerales	629	673	-7%	1.606
Fundición, hierro y acero	230	200	+15%	252
Papel, cartón y sus manufacturas	156	156	-0%	221
Resto	1.863	1.837	+1%	2.064
TOTAL	5.054	5.269	-4%	6.921
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	17.503	16.301	+7%	14.750
Productos químicos orgánicos	618	429	+44%	617
Mat. plásticas y sus manufacturas	369	384	-4%	366
Productos químicos inorgánicos	160	154	+4%	235
Abonos	157	132	+19%	108
Resto	316	354	-11%	271
TOTAL	19.122	17.755	+8%	16.347

OCEANÍA

EXPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Productos cerámicos	85	90	-5%	66
Grasas, aceite animal o vegetal	34	35	-4%	20
Vehículos automóviles, tractores	22	43	-50%	40
Manufacturas de piedra y yeso	21	25	-15%	18
Máquinas y aparatos mecánicos	16	21	-24%	16
Resto	204	192	+6%	202
TOTAL	381	406	-6%	361
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	826	1.334	-38%	1.252
Minerales, escorias y cenizas	131	218	-40%	193
Frutas, frutos sin conservar	48	55	-13%	54
Azúcares, productos de confitería	34	20	+71%	0
Fundición, hierro y acero	18	17	+4%	17
Resto	77	158	-51%	162
TOTAL	1.134	1.802	-37%	1.678

Comercio exterior español | Transporte marítimo internacional

LOS PUERTOS, MOTORES DEL COMERCIO INTERNACIONAL

El sistema portuario canaliza el 67,5% de las importaciones y exportaciones españolas, con un volumen de 298 millones de toneladas durante el pasado año

TOP SOCIOS COMERCIALES MARÍTIMOS DE ESPAÑA 2019

PAÍS	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Estados Unidos	22,2	20,1	+10%	18,0	16,9	15,8
Brasil	15,8	18,7	-15%	17,4	12,8	13,2
Nigeria	15,1	14,4	+5%	13,8	12,5	14,4
Rusia	11,5	10,5	+9%	13,1	13,0	13,7
México	11,1	11,1	+0%	11,1	10,9	10,2
Reino Unido	10,5	9,3	+13%	10,1	9,6	11,4
Arabia Saudí	10,3	10,6	-3%	10,1	10,2	10,4
Francia	10,3	9,4	+10%	8,6	7,2	8,0
Marruecos	9,5	8,3	+15%	8,6	8,6	6,9
Turquía	9,3	8,0	+16%	7,5	6,8	5,9
Italia	9,2	9,0	+2%	10,0	8,5	7,2
China	9,2	8,8	+5%	8,3	8,0	8,4
Libia	9,1	8,2	+10%	6,7	3,4	2,2
Ucrania	8,1	7,0	+15%	6,2	5,3	5,6
Argelia	7,5	7,5	+0%	8,4	11,7	13,0
Países Bajos	7,5	7,2	+5%	7,2	6,8	6,5
Canadá	5,1	5,7	-10%	5,7	4,8	3,6
Irak	5,0	4,6	+8%	4,1	5,3	4,0
Indonesia	4,7	6,8	-31%	6,4	5,7	5,4
Bélgica	4,4	4,7	-6%	5,1	4,3	3,2
Guinea	4,3	4,6	-5%	3,6	2,8	4,3
Noruega	4,3	3,6	+18%	5,3	3,2	3,2
Qatar	3,6	2,8	+30%	2,8	2,1	2,4
Portugal	3,4	4,1	-16%	4,3	4,3	4,7
Argentina	3,3	3,3	-1%	3,6	3,1	2,9
Total	298,0	300,3	-1%	302,3	276,8	282,8

Millones de toneladas. Fuente: Datacomex. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Los datos provisionales del comercio exterior español durante 2019, facilitados por la Secretaría de Estado de Comercio, reflejan la privilegiada ubicación de España, en el eje de una de las principales rutas marítimas internacionales.

La estadística no deja lugar a dudas.

Los puertos españoles, motores del comercio internacional, canalizaron el pasado año el 67,5 por ciento de los intercambios comerciales entre España y el resto del mundo. En concreto, el 57,3 por ciento de las exportaciones y el 74,8 por ciento de las importaciones españolas se realizaron por vía marítima.

Con todo, la evolución de los flujos marítimos a lo largo de los últimos años empieza a mostrar los efectos de la desaceleración global de la economía, las guerras comerciales y las tensiones geopolíticas.

Tras registrar un tráfico de import-export en 2017 de 302,3 millones de toneladas y de 300,3 millones de toneladas en 2018, el sistema portuario español no logró superar esta barrera el pasado año, situándose con unos flujos comerciales de 298 millones de toneladas, lo que supone un ligero descenso del 1 por ciento. Segundo año consecutivo en caída.

PRINCIPALES MERCADOS

La estadística del volumen de importaciones y exportaciones españolas por vía marítima también revela los principales socios comerciales de España.

Estados Unidos se mantiene al frente de la clasificación, con un tráfico de 22,2 millones de toneladas entre importaciones y exportaciones, lo que supone un crecimiento del 10 por ciento.

Una cifra que representa el 7,4 por ciento del total del comercio exterior español

67,5

por ciento

del comercio exterior español se realiza por vía marítima

DEPÓSITO
ADUANERO Y LOGÍSTICO



SUR DE EUROPA

SERVICIOS

- Gestión áreas exentas: ADT, DA, DDA, Depósito fiscal bebidas.
- Plataforma Logística 12.000 m² dentro del Puerto de Algeciras.
- Cámaras frío positivo y negativo. Registro sanitario.
- Manipulación y almacén regulador de carga seca, refrigerada y congelada.
- Trasvase directo. Cargas especiales.
- Inspecciones aduaneras y para-aduaneras.
- Servicios de valor añadido: precintaje fiscal, etiquetado, etc..
- Transitario y transporte.

SERVICES

- Management of Warehouse / Bonded Warehouse / Tax Warehouse.
- Logistics Platform 12.000 m² within the Port of Algeciras.
- Positive and Negative cold stores. Sanitary Registration.
- Handling and storage of dry, refrigerated and frozen cargo.
- Cross docking, special loads.
- Customs and customs-related inspections.
- Services of value added (fiscal stamps, shrinkage, labeling, ...).
- Freight forwarding and transportation.

**PLATAFORMA
LOGÍSTICA**

Puerto Bahía de Algeciras

PUERTOS DE ESPAÑA

por vía marítima (ver cuadro adjunto).

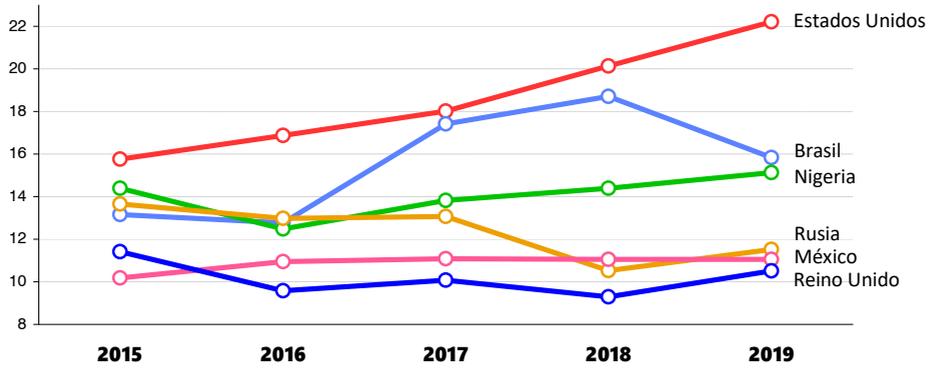
En segundo lugar se sitúa Brasil, que repite posición, pese al descenso del 15 por ciento registrado el pasado año. Los flujos comerciales entre España y el país suramericano ascendieron a 15,8 millones de toneladas, frente a los 18,7 millones de toneladas del año 2018.

A continuación se encuentra Nigeria, que ya pisa los talones a Brasil, con un movimiento de 15,1 millones de toneladas, un 5 por ciento más que un año antes, gracias, sobre todo, al nuevo repunte de los productos energéticos.

Rusia, por su parte, escala un puesto en la clasificación y se coloca en cuarto lugar. Los intercambios comerciales con España superaron los 11,5 millones de toneladas, lo que supone un avance del 9 por ciento. El Top 5 de socios comerciales se completa con México, que baja un puesto en la clasificación, tras cerrar 2019 con los mismos registros que un año antes. Es decir, 11,1 millones de toneladas.

(continúa en la página 112)

SOCIOS COMERCIALES MARÍTIMOS DE ESPAÑA



► 2019



Millones de toneladas. Fuente: Datacomex. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ESTADOS UNIDOS SIGUE AL FRENTE DEL RANKING DE SOCIOS COMERCIALES MARÍTIMOS DE ESPAÑA CON UN VOLUMEN DE 22,2 MILLONES DE TONELADAS DURANTE 2019

(+34) 962 699 060
 info@saguntoti.com
 Muelle Norte 2 · 46520
 Puerto de Sagunto (Valencia)

▼

La terminal polivalente más moderna del arco mediterráneo español

www.saguntoti.com

Cleaning Container Stop Barcelona

Tel: +34 93 144 00 60 • www.cleanbcn.com • customer@cleanbcn.com

The First ONE STOP SHOP for Tanks in Barcelona Port
 We Clean, Heat and Repair Tanks

Comercio exterior español | Transporte marítimo internacional

(viene de la página 111)

Los cinco primeros socios comerciales de España por vía marítima, Estados Unidos, Brasil, Nigeria, Rusia y México, copan la cuarta parte del comercio exterior español por este modo de transporte, con un tráfico conjunto de 75,7 millones de toneladas en 2019.

MERCADO UE

Dentro de la Unión Europea, el primer socio comercial de España por vía marítima sigue siendo Reino Unido, en sexto lugar del ranking mundial, tras superar en la clasificación a Arabia Saudí. En total, el tráfico alcanzó los 10,5 millones de toneladas, con un crecimiento del 13 por ciento.

A continuación se encuentra Francia, en octavo lugar del Top mundial de socios comerciales marítimos de España. El volumen de tráfico con el país vecino, a un paso de superar a Arabia Saudí, alcanzó los 10,3 millones de toneladas, un 10 por ciento más que en 2018.

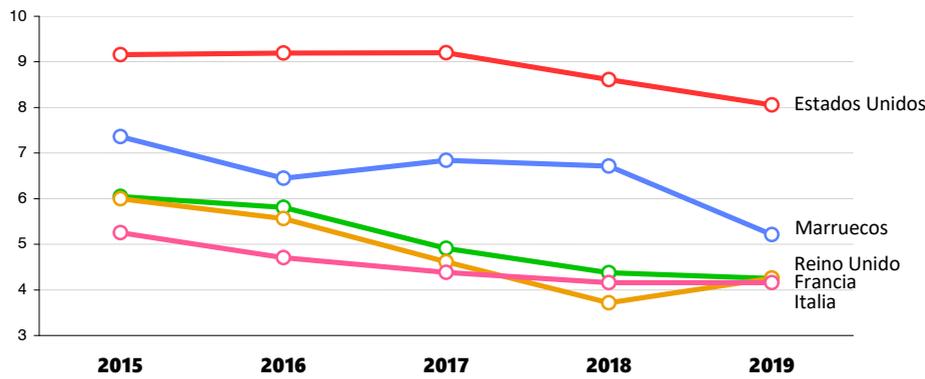
El tercer socio europeo sigue siendo Italia, que cae dos posiciones en la clasificación mundial, hasta el undécimo lugar, superado por Marruecos y Turquía. Los flujos comerciales entre España y el país transalpino superaron los 9,2 millones de toneladas, lo que supone un avance del 2 por ciento.

ANÁLISIS POR SECTORES

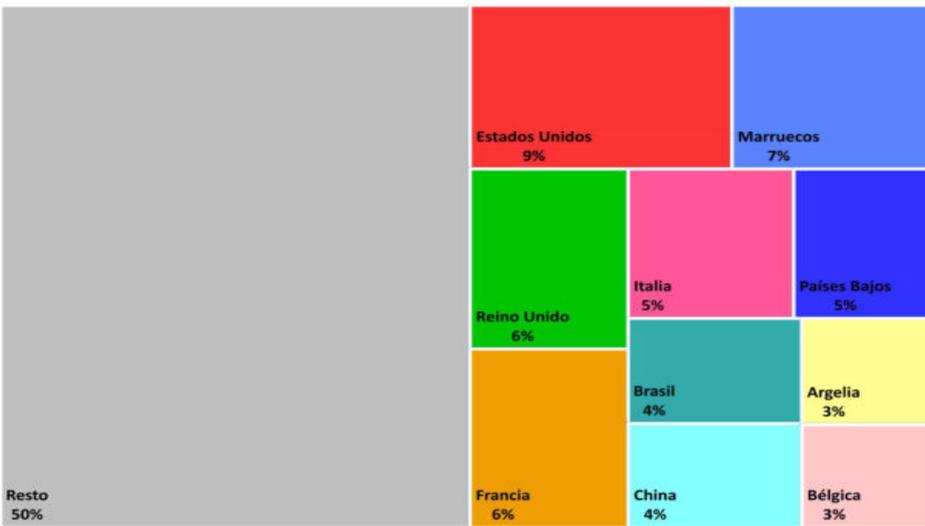
Por sectores, el pasado año destacaron, de nuevo, los productos energéticos, con un movimiento de 149 millones de toneladas, entre entradas y salidas, lo que representa más del 50 por ciento del total. Una cifra que supone un recorte del 1,1 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

En segundo lugar, por volumen de tráfico, se encuentra el sector de semimanufacturas, con una cuota del 18,3 por ciento y un flujo de 54,6 millones de toneladas, seguido por las materias primas, con 40,7 millones de toneladas y un peso del 13,7 por ciento, y el sector de la alimentación, bebida y tabaco, con 40,5 millones de toneladas, el 13,6 por ciento del comercio exterior marítimo español.

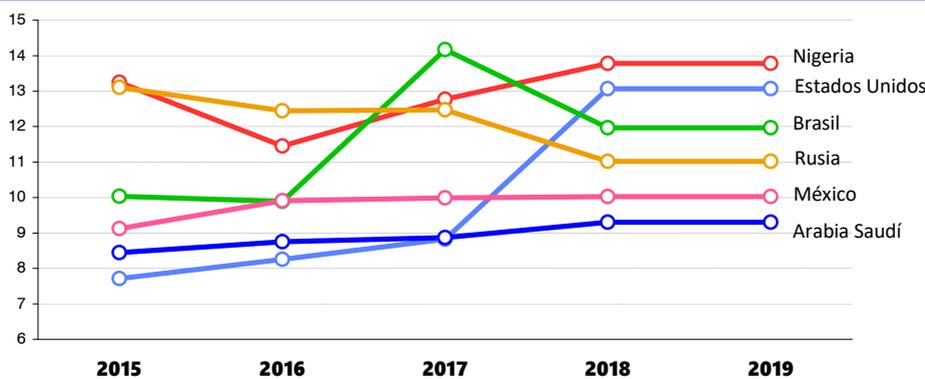
DESTINO DE LAS PRINCIPALES EXPORTACIONES MARÍTIMAS DE ESPAÑA



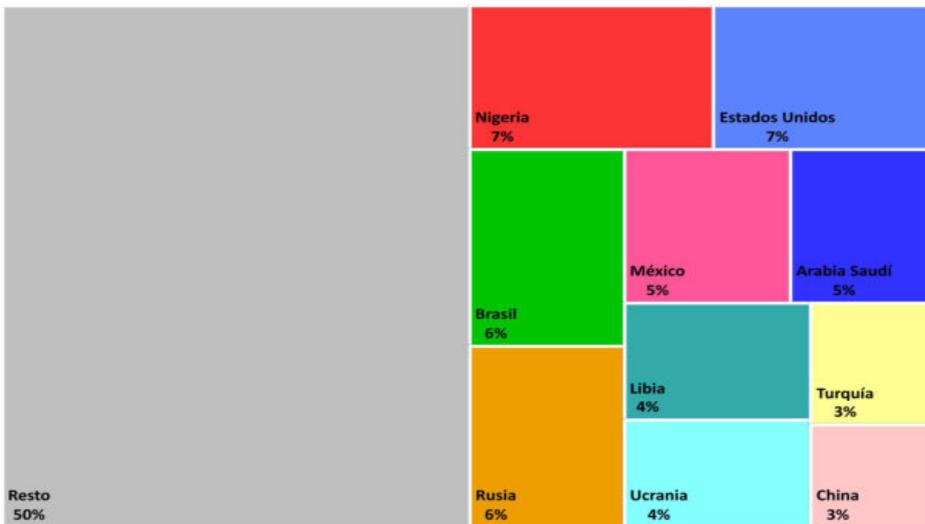
► 2019



ORIGEN DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES MARÍTIMAS DE ESPAÑA



► 2019



REINO UNIDO SE AFIANZA COMO PRINCIPAL SOCIO COMERCIAL DE ESPAÑA DENTRO DE LA UE EN TRANSPORTE MARÍTIMO, TRAS AUMENTAR SUS TRÁFICOS UN 13% EN 2019

LOS PRODUCTOS ENERGÉTICOS SUPONEN MÁS DEL 50% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL POR VÍA MARÍTIMA

LOS CINCO PRIMEROS SOCIOS COMERCIALES ACAPARAN LA CUARTA PARTE DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES ESPAÑOLAS REALIZADAS POR MAR

LA MEJOR
INFORMACIÓN

logística

EN UN SOLO CLIC

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRIPTORES



Síguenos:
[@Transportexxi](https://twitter.com/Transportexxi)



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000

suscripciones@grupoxxi.com

La conexión Europea Perfecta



*Los Puertos españoles,
pieza clave en el engranaje logístico de la economía mundial.*

