

# Transporte

El periódico del transporte y la logística en España

XXI



# PUERTOS de

# ESPAÑA

logistics made in Spain

EDICIÓN 2021



Port de Barcelona

## 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](http://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 Eguía

**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**

Grafilur SA

**Edita**

**Industria y Comunicación SA**

(Grupo XXI de Comunicación)

c/ Nerbioi, 3 - 5º B

48001 Bilbao

Tel. 944 400 000 - Fax 944 400 300

transporte@grupoxxi.com

www.Transportexxi.com



■ OPINIÓN. Francisco Toledo, Puertos del Estado	3
■ ESPAÑA PORTUARIA	
Conectividad	4
Fachadas marítimas	18
Principales hitos	20
Resultados económicos	79
■ TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA EN 2020	
Evolución general	6
Contenedores	8
■ TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2020	
Evolución general	12
Evolución histórica	14
Graneles líquidos	24
Graneles sólidos	26
Mercancía general	28
Contenedores	30
Mercancía perecedera	44
Avituallamiento	52
Bunkering	54
GNL	56
Nuevos combustibles marinos	58
Hidrógeno	60
Vehículos	62
Transporte marítimo de corta distancia	72
Carga rodada	76
Cruceros	72
Ferrocarril	80
■ EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR	
Alianzas navieras	38
Evolución de los fletes marítimos	42
■ PROJECT CARGO	
Mercado español	74
Panorama mundial	76
■ RETOS DE FUTURO	
Smart ports	46
Robotización	50
Marco estratégico	78
■ LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA	
Visión general	88
Consignatarios de buques	90
Terminalistas	92
Navieros	94
Remolcadores	96
■ COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA	
Visión general	98
Transporte marítimo internacional por regiones	100
Transporte marítimo internacional	102

# Patrocinadores



Opinión | Un sistema portuario fuerte y solidario

# PALANCA DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA



**FRANCISCO TOLEDO**  
PUERTOS DEL ESTADO  
PRESIDENTE

Los datos del arranque del año indican que 2021 será un año propicio para recuperar gran parte del terreno perdido en el tráfico portuario.

La situación vivida el pasado año requirió que el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de Puertos del Estado, arbitrara una serie de medidas económicas orientadas específicamente a paliar los efectos de la crisis sobre la comunidad marítimo-portuaria, reflejada en el Real Decreto 26/2020, para apoyar la economía y el empleo.

De este modo, el sistema portuario de titularidad estatal logró en 2020 unos ingresos de explotación de 1.146 millones de euros y unos gastos de explotación de 1.000 millones. El resultado de explotación, 124 millones de euros, descendió un 52,7 por ciento respecto al año anterior, motivado en gran medida por la rebaja de tasas que supuso un ahorro de 140 millones de euros a las empresas portuarias. Además, se aprobaron aplazamientos de pagos por importe de 250 millones de euros para inyectarles liquidez, todo ello con el objetivo de que no se destruyese tejido logístico ni su empleo.

En 2021 seguimos trabajando para contribuir a la reactivación de la economía española.

Así, con el objetivo de mejorar la competitividad, se están aplicando nuevas rebajas al sector, vía reducción de tasas y ampliación de bonificaciones. En conjunto, supondrán un ahorro de 27 millones de euros en tasas para los operadores portuarios. Igualmente, hemos acordado aplicar bonificaciones para apoyar a los servicios marítimos regulares que unen la península y los territorios extra peninsulares que superarán de media el 20 por ciento en las tres tasas: pasaje, mercancía y buque.

En paralelo, hemos consensuado con las 28 Auto-

ridades Portuarias un presupuesto de inversiones que superará los 1.000 millones de euros en 2021, casi el doble de lo previsto para 2020.

Esta elevación del esfuerzo inversor se prevé mantener hasta 2024, totalizando 4.500 millones de euros en números redondos.

Las inversiones contempladas están orientadas a satisfacer la demanda real y comprobable, con criterios de rentabilidad financiera y económico-social, así como sobre la base de atraer inversión privada. De hecho, con los datos de que disponemos, la inversión privada prevista en los puertos para 2021 asciende a 890 millones de euros y la total del periodo 2020-2024 alcanzará los 4.200 millones de euros, cifra similar a la inversión pública.

Contemplamos el futuro de los puertos con optimismo, trabajando para que los puertos continúen siendo un eslabón imprescindible de las cadenas logísticas. Por ello, uno de los objetivos iniciales cuando asumí la presidencia de Puertos del Estado era la actualización del Marco Estratégico.

## MARCO ESTRATÉGICO

El nuevo Marco Estratégico permitirá que los puertos españoles estén mejor preparados para los cambios que se avecinan en los sectores del transporte y la logística, e incluso liderar las iniciativas necesarias para contribuir a afrontar los nuevos retos en relación con la competitividad, la seguridad, la innovación y la sostenibilidad a escala global.

En definitiva, un Marco Estratégico que nos posibilite avanzar en actuaciones que favorecerán el respeto al medioambiente, incorporar energías alternativas para favorecer la eficiencia energética y la sostenibilidad, profundizar en la digitalización de las operaciones portuarias, y potenciar la intermodalidad.

Otro de nuestros objetivos

**EL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL LOGRÓ EN 2020 UNOS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN DE 1.146 MILLONES**

**LOS PUERTOS INVERTIRÁN MÁS DE 1.000 MILLONES DE EUROS EN 2021, CASI EL DOBLE DE LO PREVISTO PARA 2020**

**FONDO PUERTOS 4.0, EL PROYECTO MÁS IMPORTANTE PARA LA ADAPTACIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO Y PORTUARIO ESPAÑOL A LA ECONOMÍA 4.0**

es la aprobación del Reglamento de Explotación y Policía que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones portuarias adaptados a la nueva realidad existente, algo que cada día es más necesario.

Finalmente, quiero mencionar expresamente el proyecto más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0, el "Fondo Puertos 4.0". Una iniciativa de las 28 Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado, englobada en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que promoverá e incorporará activamente la innovación disruptiva o incremental como elemento de competitividad, de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico-portuario español.

Las más de 500 ideas y proyectos presentados en su primera convocatoria, que contará con 12 millones de euros, ponen de manifiesto lo atractiva, esperada y necesaria que era esta iniciativa.

Estas serán las principales líneas de trabajo del sistema portuario español en los próximos años, para cuya consecución es imprescindible, sin duda, contar con la colaboración de toda la Comunidad Portuaria.

España Portuaria | Conectividad

# ESPAÑA, PUNTERA EN CONECTIVIDAD

El sistema portuario español, pese a caer al undécimo puesto, mantiene su posición de privilegio en su nivel de acceso a redes de transporte globales en conexiones marítimas

España pierde un puesto en el reconocido 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular (Liner Shipping Connectivity Index, LSCI), situándose en el undécimo puesto del ranking de países con mejor conectividad marítima en la actualidad.

Los últimos datos oficiales del índice, que elabora la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad), correspondientes al tercer trimestre del pasado año, examinan el nivel de acceso que tiene cada país a las redes de transporte globales, tomando en cuenta las conexiones marítimas con las que cuenta.

## CHINA, AL FRENTE

Un año más, China sigue al frente de la clasificación de países mejor conectados por vía marítima. El gigante asiático incrementa incluso su diferencia de puntuación con su inmediato seguidor: Singapur. Por detrás se sitúan Corea del Sur, Estados Unidos y Malasia. Mientras que Hong Kong, Reino Unido, Países Bajos, Japón y Bélgica completan el Top 10. La salida de España de esa lista de honor ha sido ocupada por Japón, que irrumpe directamente en el noveno puesto.

**25%**

de mejora

de nuestros puertos en conectividad marítima desde 2006

España, no obstante, mantiene un grado de conectividad prácticamente idéntico al de los dos países que le preceden en el ranking: Japón y Bélgica. Solo ha dado ese paso atrás en el

## TOP PAÍSES POR CONECTIVIDAD MARÍTIMA

#	PAÍS	*2020	2019	2018	2017	2016	2006	%20/06
1	China	160	152	152	140	142	100	+60%
2	Singapur	111	108	111	102	102	80	+39%
3	Corea del Sur	107	105	102	99	100	68	+24%
4	Estados Unidos	103	90	91	90	89	83	+24%
5	Malasia	98	94	94	91	95	65	+51%
6	Hong Kong	92	89	94	89	91	84	+10%
7	Reino Unido	89	85	89	86	89	79	+13%
8	Países Bajos	89	88	89	83	84	73	+22%
9	Japón	88	81	78	71	69	80	+10%
10	Bélgica	88	88	88	88	85	76	+16%
11	España	88	84	86	86	88	70	+26%

## TOP PUERTOS POR CONECTIVIDAD MARÍTIMA

#	PUERTO	País	*2020	2019	2018	2017	2016	2006	%20/06
1	Shanghái	China	138	134	134	126	128	82	+68%
2	Singapur	Singapur	127	125	128	118	118	95	+34%
3	Ningbo	China	121	114	116	107	104	56	+116%
4	Busan	Corea del Sur	117	114	112	109	110	77	+52%
5	Hong Kong	China	105	103	108	103	104	100	+5%
6	Qingdao	China	96	93	92	89	88	48	+100%
7	Róterdam	Países Bajos	94	93	94	88	90	77	+22%
8	Amberes	Bélgica	92	94	95	93	92	82	+12%
9	Port Klang	Malasia	88	86	84	80	91	62	+42%
10	Kaohsiung	Taiwán	87	83	73	72	72	61	+43%
11	Xiamen	China	85	79	78	71	73	43	+98%
12	Shekou	China	83	77	80	66	58	35	+137%
13	Jebel Ali	Emiratos	80	75	76	71	65	38	+111%
14	Yantian	China	80	73	79	74	73	47	+70%
15	Hamburgo	Alemania	79	77	78	75	81	73	+8%
16	Yokohama	Japón	78	62	60	59	66	61	+28%
17	Nansha	China	77	67	58	53	52	19	+305%
18	Colombo	Sri Lanka	73	64	64	63	56	36	+103%
19	Xingang	China	72	78	78	75	68	40	+80%
20	Tanjung Pelepas	Malasia	70	67	64	63	63	34	+106%
21	Valencia	España	68	62	55	54	53	42	+62%
22	Le Havre	Francia	67	61	65	59	61	45	+27%
23	Bremerhaven	Alemania	65	62	66	65	65	50	+30%
24	Barcelona	España	64	60	53	52	51	41	+56%
25	Laem Chabang	Tailandia	64	55	46	44	46	35	+83%
26	Tanger Med	Marruecos	64	59	58	62	57	-	-
27	Algeciras	España	63	60	63	62	60	33	+91%
28	Dalian	China	62	63	63	62	63	39	+59%
29	El Pireo	Grecia	61	63	54	47	45	32	+91%
30	London Gateway	Reino Unido	61	51	40	37	24	-	-

(\* Tercer trimestre de 2020. Fuente: UNCTAD. Elaboración: TRANSPORTE XXI. Índice que puntúa la accesibilidad mediante líneas de transporte marítimo regular. Índice base 100=China 2006 / Hong Kong 2006.

índice de Unctad por cuestión de décimas. Nuestro país ha experimentado un crecimiento del 25,7 por ciento en conectividad marítima desde 2006 a 2020, según atestigua el ranking. Por otra parte, el índice de Unctad vuelve a traer buenas noticias al sistema portuario español, puesto que

tres de sus puertos (Valencia, Barcelona y Algeciras) siguen instalados entre las 30 instalaciones portuarias con mejor conectividad marítima a escala global. En concreto, el puerto de Valencia se sitúa en el puesto número 21 de ese ranking, ganando así dos puestos respecto a la posi-

ción que ocupaba el pasado año. Mientras, el puerto de Barcelona consiguió avanzar cuatro posiciones, pasando del puesto 28 al 24 de la clasificación. Por su parte, el puerto de Algeciras mantuvo su posición en el índice, situándose un año más en la vigesimoséptima posición del mismo.

## LOS PUERTOS DE ASIA DOMINAN

Los puertos asiáticos mantienen un dominio absoluto en los primeros puestos del 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular' de la Unctad.

Ocho de los diez primeros puertos del ranking son asiáticos y 17 de los 20 primeros son enclaves pertenecientes al continente asiático.

Shanghái mantiene con mano de hierro su primera posición en el ranking, escoltada por Singapur un año más y en esta ocasión por Ningbo (China) que se sube al podio a costa de Busan (Corea del Sur).

El puerto con mejor evolución desde 2006 es el chino de Nansha, que registra un crecimiento del 305 por ciento en estos tres últimos lustros.

Los puertos españoles de Valencia, Barcelona y Algeciras han logrado mejorar sus valores de conectividad marítima un 61, 56 y 90 por ciento, respectivamente, desde el año 2006.

**PUBLICIDAD**



Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

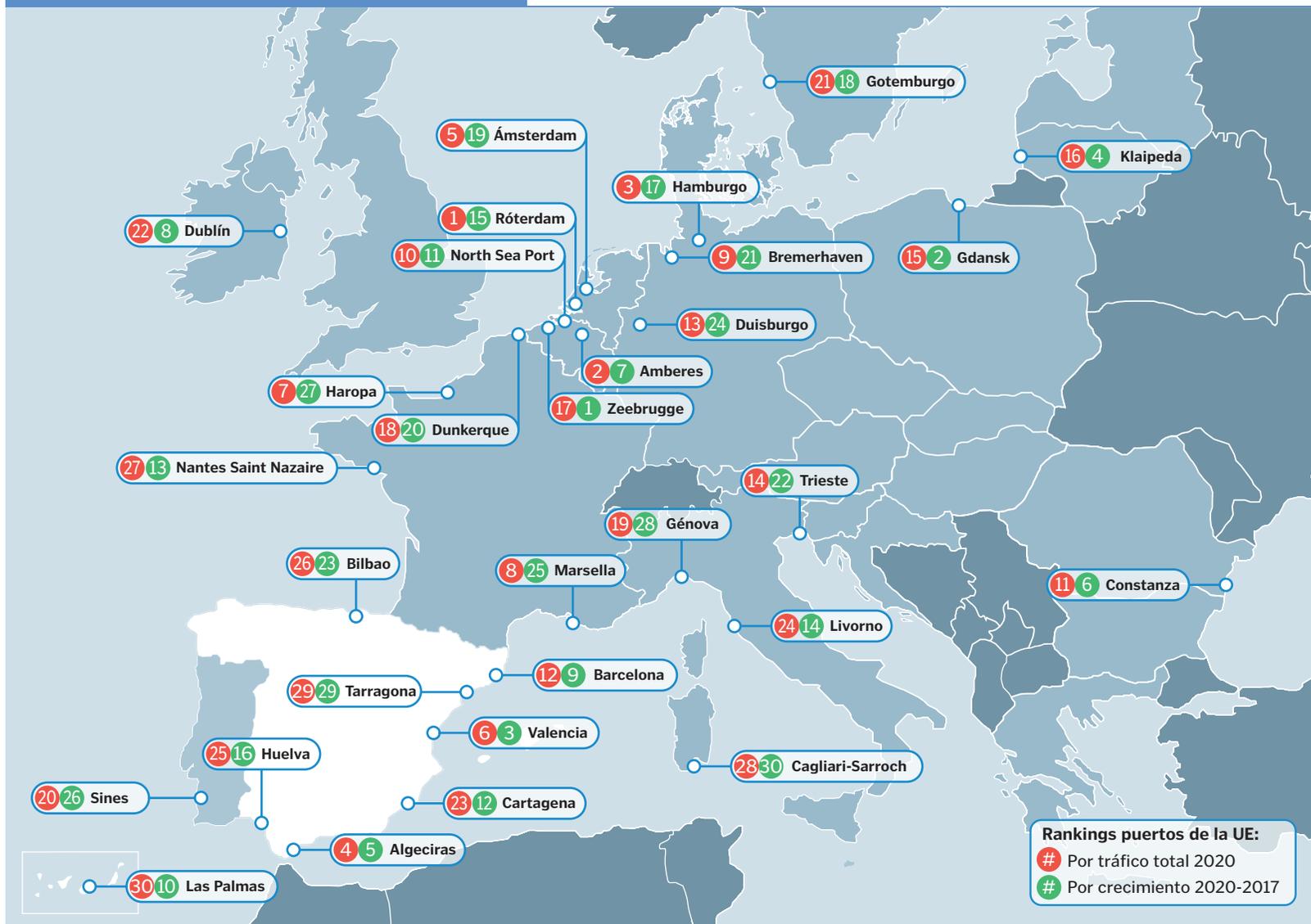
# valenciaPort



[valenciaport.com](http://valenciaport.com)

## Tráfico de los puertos de la Unión Europea en 2020 | Evolución general

## TOP PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA POR TRÁFICO TOTAL EN 2020



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

# AGUAS REVUELTAS

El tráfico de los 30 primeros puertos de la UE-27 cae un 7,5% en 2020, lastrado por la pandemia, la desaceleración económica y las guerras comerciales

El transporte marítimo fue testigo el pasado año de la tormenta perfecta. La crisis del coronavirus se sumó a la difícil coyuntura provocada por la desaceleración de la economía y las guerras comerciales. Un cóctel que ya pasó factura en 2019 al comercio internacional, como refleja el crecimiento plano de los 30 primeros puertos de la UE por tráfico total de mercancías. Una lista de la que salen los puertos británicos tras el 'Brexit'.

En 2020, este 'selecto club', que integra en su lista hasta ocho puertos españoles, perdió casi 175 millones de toneladas. En conjunto, sumaron 2.160 millones de toneladas, un 7,5 por ciento menos que un año antes, según el informe elaborado por TRANSPORTE XXI a partir de la estadística proporcionada por las principales dársenas europeas. El hecho de que solo tres puertos del ranking, Klaipeda (17), Zeebrugge (18) y Sines (20), aumentasen sus

tráficos, en concreto un 3,2, un 2,6 y un 0,9 por ciento, respectivamente, refleja el impacto de la pandemia en la actividad marítima. Las previsiones de cara a este año son inciertas. Según el Barómetro sobre el Comercio de Servicios de la Organización Mundial del Comercio (OMC), "después de una caída pronunciada durante la crisis sanitaria mundial, el comercio de servicios parece encontrarse en una fase de recuperación". No obstan-

**SOLO TRES PUERTOS DEL TOP 30, KLAIPEDA, ZEEBRUGGE Y SINES, AUMENTARON SUS TRÁFICOS**

**LA OMC VISLUMBRA CIERTAS DUDAS SOBRE LA SOSTENIBILIDAD DE LA RECUPERACIÓN**

te, "las debilidades persistentes en algunos sectores y una distribución desigual de las vacunas contra la COVID-19 arrojan ciertas dudas sobre la sostenibilidad de la recuperación". Al frente de la clasificación sigue Róterdam, que mueve más del doble de mercancías que el siguiente de la lista. La dársena holandesa rozó los 437 millones de toneladas en el difícil 2020, un 6,9 por ciento menos que un año antes. A continuación se encuentra Amberes, con cerca de 231 millones de toneladas, lo que supone una caída del 3,1 por ciento. Completa el podio, el puerto alemán de Hamburgo, que perdió casi 10 millones de toneladas en 2020, tras cerrar el pasado ejercicio con un tráfico de 126 millones de toneladas. Es decir, un 7,5 por ciento menos que un año antes, en línea con la media del conjunto del Top 30 de la UE.

## TOP 30 PUERTOS UNIÓN EUROPEA POR TRÁFICO TOTAL EN 2020

Rk	PUERTO	País	2020	2019	2018	2017	%20/19	%20/17
1	Róterdam	Países Bajos	436,8	469,4	469,0	467,0	-7%	-7%
2	Amberes	Bélgica	230,8	238,2	235,3	223,6	-3%	+3%
3	Hamburgo	Alemania	126,3	136,6	135,1	136,5	-8%	-8%
4	<b>Algeciras</b>	<b>España</b>	<b>107,3</b>	<b>109,4</b>	<b>107,4</b>	<b>101,6</b>	<b>-2%</b>	<b>+6%</b>
5	Ámsterdam	Países Bajos	91,0	105,0	101,8	100,8	-13%	-10%
6	<b>Valencia</b>	<b>España</b>	<b>80,9</b>	<b>81,1</b>	<b>76,6</b>	<b>71,5</b>	<b>-0%</b>	<b>+13%</b>
7	Haropa (1)	Francia	75,0	90,0	94,7	92,9	-17%	-19%
8	Marsella	Francia	68,9	78,8	81,0	80,6	-16%	-15%
9	Bremerhaven	Alemania	66,5	69,4	74,1	74,2	-4%	-10%
10	North Sea Port (2)	Bélgica	63,5	71,4	70,3	66,6	-11%	-5%
11	Constanza	Rumanía	60,4	66,6	61,3	58,4	-9%	+3%
12	<b>Barcelona</b>	<b>España</b>	<b>59,5</b>	<b>67,9</b>	<b>67,8</b>	<b>61,4</b>	<b>-12%</b>	<b>-3%</b>
13	Duisburg	Alemania	59,0	61,1	65,3	68,3	-3%	-14%
14	Trieste	Italia	54,1	62,0	62,7	62,0	-13%	-13%
15	Gdansk	Polonia	48,5	52,2	49,0	40,6	-7%	+20%
16	Klaipeda	Lituania	47,7	46,3	46,6	43,2	+3%	+11%
17	Zeebrugge	Bélgica	47,0	45,8	40,1	37,1	+3%	+27%
18	Dunkerque	Francia	45,2	53,0	51,6	50,4	-15%	-10%
19	Génova	Italia	44,1	52,8	55,8	56,1	-16%	-21%
20	Sines	Portugal	42,2	41,8	49,7	49,9	+1%	-16%
21	Gotemburgo	Suecia	37,5	38,9	40,5	40,8	-4%	-8%
22	Dublín	Irlanda	36,9	38,1	38,0	36,4	-3%	+1%
23	<b>Cartagena</b>	<b>España</b>	<b>33,0</b>	<b>34,3</b>	<b>33,9</b>	<b>34,7</b>	<b>-4%</b>	<b>-5%</b>
24	Livorno	Italia	31,7	36,7	36,5	33,6	-14%	-6%
25	<b>Huelva</b>	<b>España</b>	<b>29,9</b>	<b>33,8</b>	<b>33,0</b>	<b>32,3</b>	<b>-12%</b>	<b>-8%</b>
26	<b>Bilbao</b>	<b>España</b>	<b>29,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,7</b>	<b>34,3</b>	<b>-17%</b>	<b>-14%</b>
27	Nantes Saint-Nazaire	Francia	28,0	30,7	32,5	29,6	-9%	-6%
28	Cagliari-Sarroch	Italia	27,4	34,7	35,9	37,9	-21%	-28%
29	<b>Tarragona</b>	<b>España</b>	<b>26,5</b>	<b>32,8</b>	<b>32,0</b>	<b>33,7</b>	<b>-19%</b>	<b>-21%</b>
30	<b>Las Palmas</b>	<b>España</b>	<b>25,7</b>	<b>26,7</b>	<b>27,0</b>	<b>27,0</b>	<b>-4%</b>	<b>-5%</b>
<b>Total Top 30</b>			<b>2.159,6</b>	<b>2.333,9</b>	<b>2.333,7</b>	<b>2.276,2</b>	<b>-8%</b>	<b>-5%</b>

## PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA QUE MÁS CAEN EN TRÁFICO TOTAL

## ▶ PERIODO 2020-2019

Rk	PUERTO	2020	%20/19
1	Cagliari-Sarroch	27,4	-21,1%
2	<b>Tarragona</b>	<b>26,5</b>	<b>-19,2%</b>
3	Haropa (1)	75,0	-16,7%
4	<b>Bilbao</b>	<b>29,6</b>	<b>-16,6%</b>
5	Génova	44,1	-16,3%
6	Dunkerque	45,2	-14,7%
7	Livorno	31,7	-13,6%
8	Amsterdam	91,0	-13,3%
9	Trieste	54,1	-12,7%
10	Marsella	68,9	-12,6%
<b>Total top 30</b>			<b>-7,5%</b>

## ▶ PERIODO 2020-2017

Rk	PUERTO	2020	%20/17
1	Cagliari-Sarroch	27,4	-27,8%
2	Génova	44,1	-21,3%
3	<b>Tarragona</b>	<b>26,5</b>	<b>-21,3%</b>
4	Haropa (1)	75,0	-19,3%
5	Sines	42,2	-15,5%
6	Marsella	68,9	-14,5%
7	Duisburg	59,0	-13,6%
8	<b>Bilbao</b>	<b>29,6</b>	<b>-13,6%</b>
9	Trieste	54,1	-12,6%
10	Bremen/Bremerhaven	66,5	-10,4%
<b>Total top 30</b>			<b>-5,1%</b>

Millones de toneladas. Fuente: Autoridades portuarias. Elaboración: TRANSPORTE XXI.  
(1) Puertos de Le Havre, Rouen y París. (2) Puertos de Gante y Zeeland.

## ESPAÑA AMPLÍA SU HUELLA PORTUARIA

España ha ampliado su huella en el Top 30 de puertos de la UE-27 por tráfico de mercancías, beneficiada por el 'Brexit', que ha provocado la salida de los puertos británicos de este ranking. Hasta ocho puertos españoles aparecen en la lista, dos más que un año antes. Y dos de ellos, Algeciras y Valencia, entre los diez primeros.

El primer español es Algeciras, que se consolida como cuarto puerto europeo, tras volver a superar la barrera de los 100 millones de toneladas. En concreto, cerró 2020 con 107,27 millones de toneladas, incluyendo avituallamiento, tráfico interior y pesca, lo que supone una caída del 2% con respecto al año anterior.

A continuación, en sexta posición, aparece el puerto de Valencia, con cerca de 80,9 millones de toneladas, lo que supone, en la práctica, igualar los tráficos del ejercicio precedente -récord

histórico- y superar con nota el bache que provocó la pandemia durante el primer semestre del año.

El siguiente puerto español de la lista es Barcelona, en el puesto duodécimo, que se ha quedado a tan solo cuatro millones de toneladas de entrar en el Top 10. La dársena catalana movió 59,5 millones de toneladas en 2020, un 12,4% menos que en 2019.

Mayor fue la caída del puerto de Bilbao, con 29,6 millones de toneladas (-16,6%), que a la crisis sanitaria se sumó el impacto de la huelga de estibadores entre octubre y diciembre, que duró 57 días. La presencia española en el Top 30 se completa con los puertos de Cartagena, que cerró 2020 con 33 millones de toneladas (-3,6%), Huelva, que movió 29,9 millones de toneladas (-11,5%), Tarragona, con 26,5 millones de toneladas (-19,2%) y Las Palmas, con 25,7 millones de toneladas (-3,7%).

VAHLE

TECNOLOGÍA PORTUARIA  
PARA UN FUTURO VERDESISTEMAS 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 2020 | Contenedores

# PRIMERAS SEÑALES DE MEJORA

El avance del tráfico de contenedores a lo largo de la segunda mitad de 2020 logró mitigar el fuerte impacto de la crisis de la COVID-19 en los puertos de la UE

La progresiva recuperación del comercio internacional a lo largo de la segunda mitad del pasado año logró mitigar, en cierta medida, el impacto negativo de la pandemia mundial en el negocio del contenedor. Los 30 primeros puertos de la Unión Eu-

## TOP PUERTOS U.E. POR TRÁFICO DE CONTENEDORES 2020

Rk.	PUERTO	País	2020	2019	2018	2017	%20/19	%20/17
1	Róterdam	Países Bajos	14.349	14.811	14.500	13.734	-3%	+5%
2	Amberes	Bélgica	12.023	11.860	11.100	10.451	+1%	+15%
3	Hamburgo	Alemania	8.527	9.258	8.730	8.815	-8%	-3%
4	El Pireo	Grecia	5.437	5.650	4.900	4.060	-4%	+34%
5	Valencia	España	5.415	5.439	5.183	4.832	-0%	+12%
6	Algeciras	España	5.106	5.125	4.773	4.390	-0%	+17%
7	Bremen/Bremerhaven	Alemania	4.770	4.857	5.448	5.509	-2%	-13%
8	Duisburg	Alemania	4.200	4.000	4.100	4.100	+5%	+2%
9	Gioia Tauro	Italia	3.193	2.523	2.328	2.449	+27%	+31%
10	Barcelona	España	2.958	3.324	3.423	2.969	-11%	-0%
11	Haropa (1)	Francia	2.445	2.840	2.950	3.000	-14%	-19%
12	Marsaxlokk	Malta	2.440	2.720	3.310	3.150	-10%	-23%
13	Génova	Italia	2.352	2.615	2.609	2.622	-10%	-10%
14	Gdansk	Polonia	1.928	2.073	1.949	1.581	-7%	+22%
15	Zeebrugge	Bélgica	1.800	1.680	1.578	1.520	+7%	+18%
16	Sines	Portugal	1.612	1.423	1.750	1.669	+13%	-3%
17	Marsella	Francia	1.300	1.485	1.380	1.362	-13%	-5%
18	La Spezia	Italia	1.259	1.410	1.486	1.474	-11%	-15%
19	Las Palmas	España	1.033	1.006	1.141	1.183	+3%	-13%
20	Koper	Eslovenia	945	959	988	912	-2%	+4%
21	Gotemburgo	Suecia	776	772	750	644	+1%	+21%
22	Trieste	Italia	776	789	725	616	-2%	+26%
23	Dublín	Irlanda	758	774	727	698	-2%	+9%
24	Leixoes	Portugal	704	686	670	635	+3%	+11%
25	Livorno	Italia	716	784	748	734	-9%	-3%
26	Constanza	Rumanía	643	666	668	696	-4%	-8%
27	Nápoles	Italia	643	682	583	510	-6%	+26%
28	Klaipeda	Lituania	640	703	750	472	-9%	+36%
29	Haminakotka	Finlandia	621	677	687	631	-8%	-2%
30	Aarhus	Dinamarca	593	574	550	513	+3%	+16%
	<b>Total Top 30</b>		<b>89.962</b>	<b>92.165</b>	<b>90.484</b>	<b>85.931</b>	<b>-2%</b>	<b>+5%</b>

Datos en miles de TEUs. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: TRANSPORTE XXI  
(1) Haropa incluye los puertos de Le Havre, Rouen y París.

ropea en este tipo de tráfico solo perdieron 2,1 millones de TEUs en el difícil 2020, lo que supone un descenso del 2,3 por ciento con respecto a 2019, último ejercicio previo al estallido de la COVID-19. Una caída menos acusada que la que se vislumbraba en el segundo trimestre del pasado año, coincidiendo con los momentos más críticos de la crisis sanitaria. Con todo, los 30 primeros puertos de la UE, con un movimiento conjunto de 90 millones de TEUs, perdieron el terreno ganado un año antes, volviendo casi a los registros de 2018. De hecho, el Top 30 que elabora TRANSPORTE XXI todos los años muestra que únicamente ocho enclaves crecieron por encima del 1 por ciento. Un claro reflejo del impacto del coronavirus. La clasificación no presenta alteraciones en la parte más alta de la clasificación, con tres puertos españoles, Valencia, Algeciras y Barcelona, en el 'selecto club' de los diez primeros puertos europeos en tráfico de contenedores.



**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.

Sin embargo, más allá del 'Brexit', que ha provocado la salida de esta lista de los puertos británicos de Felixstowe, Southampton, Londres y Liverpool, el ranking sí ha traído cambios significativos a lo largo del pasado año. Algunos debido sobre todo al reposicionamiento de los contenedores, fruto de los cambios de estrategia llevados a cabo por los principales armadores mundiales. Es el caso del puerto italiano de Gioia Tauro que escala al noveno puesto, desde el 14, gracias a un crecimiento de TEUs que ronda el 27 por ciento. La dársena se benefició de la apuesta de la naviera MSC, tras adquirir su filial Terminal Investment Limite (TIL) a Contship el 50 por ciento que le faltaba en la terminal Medcenter Container Terminal (MCT).

#### RÓTERDAM, EL LÍDER ETERNO

El ranking sigue liderado por el puerto de Róterdam, que cerró 2020 con un movimiento de 14,3 millones

#### PUERTOS QUE MÁS CAEN EN TRÁFICO DE CONTENEDORES

##### ▶ PERIODO 2020-2019

Rk	PUERTO	%20/19
1	Marsella	-12,5%
2	Haropa (1)	-12,2%
3	Barcelona	-11,0%
4	La Spezia	-10,7%
5	Marsaxlokk	-10,3%
6	Génova	-10,1%
7	Klaipeda	-9,0%
8	Livorno	-8,7%
9	Haminakotka	-8,3%
10	Hamburgo	-7,9%
	<b>Total top 30</b>	<b>-2,3%</b>

##### ▶ PERIODO 2020-2017

Rk	PUERTO	%20/17
1	Marsaxlokk	-22,5%
2	Haropa (1)	-15,0%
3	La Spezia	-14,6%
4	Bremen/Bremerhaven	-13,4%
5	Las Palmas	-12,7%
6	Génova	-10,3%
7	Constanza	-7,6%
8	Marsella	-4,6%
9	Sines	-3,4%
10	Hamburgo	-3,3%
	<b>Total top 30</b>	<b>+4,8%</b>

Fuente: AA.PP. Elaboración: TRANSPORTE XXI.  
(1) Haropa incluye los puertos de Le Havre, Rouen y París.

de TEUs y un descenso del 3,1 por ciento. A pesar de la caída, Róterdam continúa siendo el puerto más activo de Europa con un amplio margen sobre su inmediato perseguidor, Amberes, que aumentó sus volúmenes un 1,4 por ciento, superando, por primera vez, la barrera de los 12 millones de TEUs. El tráfico

(continúa en la página 10)

#### LOS PUERTOS DE RÓTERDAM Y AMBERES LIDERAN EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR EN LA UNIÓN EUROPEA

## ESPAÑA EXHIBE MÚSCULO EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES

España sigue exhibiendo músculo en el negocio del contenedor, con tres puertos, Valencia, Algeciras y Barcelona, entre los diez primeros de la UE-27 por tráfico de TEUs. El primer puerto español del Top 10 es Valencia, en quinta posición del ranking, que volvió a superar, por tercer año consecutivo, los 5 millones de TEUs, pisando los talones al griego de El Pireo, líder del Mediterráneo. En concreto, los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia (Valencia, Sagunto y Gandía) canalizaron 5,4 millones de TEUs, con un ligero descenso del 0,5 por ciento. La entidad portuaria redujo solo en 24.844 TEUs sus flujos, gracias al mantenimiento de servicios y tráficos de navieras como MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco y Hapag-Lloyd, entre otras. A continuación se sitúa el puerto de Algeciras, que logró mantener el tipo en 2020. Sus dos terminales de contenedores, gestionadas por APM Terminals y TTI Algeciras, también superaron los 5 millones de TEUs, con un tímida caída del 0,4 por ciento, gracias al fuerte desarrollo del último cuatrimestre del año. El tercer español del ranking es el puerto de Barcelona, que tras varios años en una positiva línea de crecimiento no logró rebasar la barrera de los tres millones de TEUs. Los flujos de sus terminales redujeron su actividad en un 11 por ciento, con una caída de 366.951 TEUs, dejando en 2,96 millones de TEUs el volumen operado en 2020. Las tres primeras dársenas españolas sumaron, en conjunto, cerca de 13,5 millones de TEUs en 2020, lo que supone el 21 por ciento del tráfico de contenedores del total de los diez primeros enclaves de la UE. Por otra parte, en el Top 30 también destaca el avance de Puertos de Las Palmas en la clasificación, uno los ocho enclaves que crecieron por encima del 1 por ciento durante el pasado año.

**20 YEARS** | **EUROPEA GROUP** | *unlimited distances*

**Thanks to our team**

Our main value is the people who work with us every day, since 2001. Our employees, our clients, our partners, customs and transport institutions. This has been the case throughout the last 20 years. And will continue. Adapting to offer the best response.

As leaders in customs processing, logistics and advanced IT services.

- Cádiz
- Algeciras
- Seville
- Motril

[www.europeagroup.eu](http://www.europeagroup.eu)

## Tráfico de los puertos de la Unión Europea en 2020 | Contenedores

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Róterdam										
2	Amberes	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Amberes	Amberes	Amberes	Amberes	Amberes
3	Hamburgo	Amberes	Amberes	Amberes	Amberes	Amberes	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo	Hamburgo
4	Bremerhaver	El Pireo	El Pireo								
5	Valencia	Valencia	Valencia	Algeciras	Algeciras	Valencia	Algeciras	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
6	Felixstowe	Algeciras	Algeciras	Valencia	Valencia	Algeciras	Valencia	Algeciras	El Pireo	Algeciras	Algeciras
7	Gioia Tauro	Felixstowe	Algeciras	Bremerhaver	Bremerhaver						
8	Algeciras	Duisburg	El Pireo	El Pireo	El Pireo	Duisburg	El Pireo	El Pireo	Duisburg	Duisburg	Duisburg
9	Zeebrugge	Marsaxlokk	Gioia Tauro	Gioia Tauro	Duisburg	El Pireo	Duisburg	Duisburg	Felixstowe	Felixstowe	Gioia Tauro
10	Le Havre	Gioia Tauro	Duisburg	Duisburg	Gioia Tauro	Marsaxlokk	Marsaxlokk	Marsaxlokk	Barcelona	Barcelona	Barcelona

Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(viene de la página 9)

del puerto de Róterdam se vio afectado inicialmente por los bloqueos de la COVID-19 en China y Europa en el segundo trimestre, lo que provocó que la demanda de carga cayera rápidamente. La entidad portuaria informó de un retroceso del 7 por ciento en el movimiento de contenedores en el primer semestre. Sin embargo, una fuerte recuperación en el segundo semestre mitigó el fuerte descenso de la demanda en la primera mitad del año. Esa imagen de crecimiento durante el segundo semestre que no pudo compensar la caída de los primeros meses de 2020 fue aún más evidente en los puertos de Haropa (Le Havre, Rouen y París). Los tres enclaves franceses movieron 2,4 millones de TEUs en 2020, un 14 por ciento menos que un año antes.

En tercer lugar del ranking, por detrás de Róterdam y Amberes, se mantiene Hamburgo. El puerto alemán cerró 2020 con un tráfico de 8,5 millones de TEUs, lo que supone un descenso del 7,9 por ciento con respecto a 2019, ejercicio en el que había logrado volver a superar la barrera de los 9 millones de TEUs. El descenso registrado en 2020 pone fin a la recuperación de los flujos que había iniciado un año antes.

## EL PUERTO ITALIANO DE GIOIA TAURO, DE LA MANO DE MSC, IRRUMPE EN EL TOP 10

Los puertos del sur de Europa, sin prisa, pero sin pausa, continúan ganando terreno a los tres gigantes del norte, Róterdam, Amberes y Hamburgo, cuyo dominio aplastante a lo largo de la última década no deja lugar a dudas.

Hasta el año 2018, las cuatro primeras dársenas de contenedores estaban encuadradas en el llamado eje Hamburgo-Le Havre. Un dibujo que ya se vio alterado en 2019, gracias al empuje de los puertos mediterráneos -desplazando al puerto alemán de Bremen/Bremerhaven de la cuarta a la séptima posición-, y que se ha mantenido, prácticamente sin alteraciones, en 2020, marcado por la crisis sanitaria mundial (ver gráfico adjunto).

El puerto griego de El Pireo, de la mano del gigante chino Cosco, se ha asentado en la cuarta plaza del Top 10 de la UE-27, consolidando su posición de liderazgo en el Mediterráneo. Eso sí, seguido muy de cerca por Valencia, que le está pisando los talones.

La dársena griega, que irrumpió en el Top 10 en el año 2012, ha duplicado sus volúmenes desde entonces. En 2020, El Pireo registró un movimiento de 5,43 millones de TEUs, con un descenso del 3,8 por ciento. En la lista, más allá de los cambios provocados por el 'Brexit', con la salida de la lista del puerto británico de Felixstowe, también destaca el meteórico crecimiento de Gioia Tau-

ro, que entra en el Top 10 de puertos de contenedores de la UE. La dársena italiana cerró el pasado ejercicio con un tráfico de 3,19 millones de TEUs y un crecimiento próximo al 27 por ciento. El mayor crecimiento, con diferencia, de la lista de los 30 primeros puertos de la UE. Gioia Tauro se benefició de la apuesta de la naviera MSC, tras adquirir su filial Terminal Investment Limite (TIL) a Contship el 50 por ciento que le faltaba en la terminal Medcenter Container Terminal (MCT).

Gran parte del crecimiento en los puertos mediterráneos está relacionado con el negocio del transbordo de contenedores. Es el caso de las dársenas de El Pireo, Algeciras y Gioia Tauro, donde el tránsito tiene un peso muy significativo, mientras que Valencia y Barcelona, en quinta y décima posición del Top 10, respectivamente, combinan importantes volúmenes de transbordo junto a tráfico de importación y exportación.

### AMBERES-ZEEBRUGGE

De cara al próximo ranking de puertos de contenedores de la UE, con los datos de tráfico de 2021, habrá que estar atentos al movimiento de las autoridades portuarias de Amberes y Zeebrugge. Las dos entidades han llegado a un acuerdo que marca el principio de su unificación, que esperan culminar en un

año. De este modo, los dos puertos belgas dan un paso en firme en un proceso de negociaciones, iniciado en 2018, con el objetivo de lograr una colaboración más estrecha.

Amberes y Zeebrugge resaltan en un comunicado conjunto que con su fusión "se convertirá en el primer puerto europeo de mercancía en contenedores, con 157 millones de toneladas al año", y en el puesto 13 en el ranking mundial.

La dársena de Amberes batió en 2020, a pesar de la crisis sanitaria mundial provocada por el coronavirus, una nueva marca en el movimiento de TEUs, con 12 millones de cajas, un 1,4 por ciento más que en 2019. En Zeebrugge, por su parte, el volumen de contenedores se situó en 1,8 millones de TEUs, un 7,1 por ciento más que el año anterior.

De momento, el puerto de Róterdam es el líder europeo indiscutible de tráfico de contenedores, con un movimiento de 14,3 millones de TEUs, en 2020, lo que supone un 3,1 por ciento menos que en 2019. Pero la distancia con respecto a la futura autoridad portuaria de Amberes-Zeebrugge se redujo en 2020 a medio millón de cajas, muy inferior con respecto a la tradicional diferencia con el primer puerto belga, que superaba los dos o tres millones de TEUs.

Por último, en la clasificación europea también destaca el puerto alemán de Duisburg, que logró mantener el octavo puesto del ranking. La dársena, impulsada por el tráfico de mercancías con China, que se elevó un 70 por ciento, cerró el pasado ejercicio con un movimiento de más de 4,2 millones de TEUs y un crecimiento del 5 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

**Bilbao**  
**PORT**



Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao

**Bilboko Portua,  
urrunago joan gabe.**

**Puerto de Bilbao,  
sin ir más lejos.**

EPD®



[www.bilbaoport.eus](http://www.bilbaoport.eus)

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Evolución general

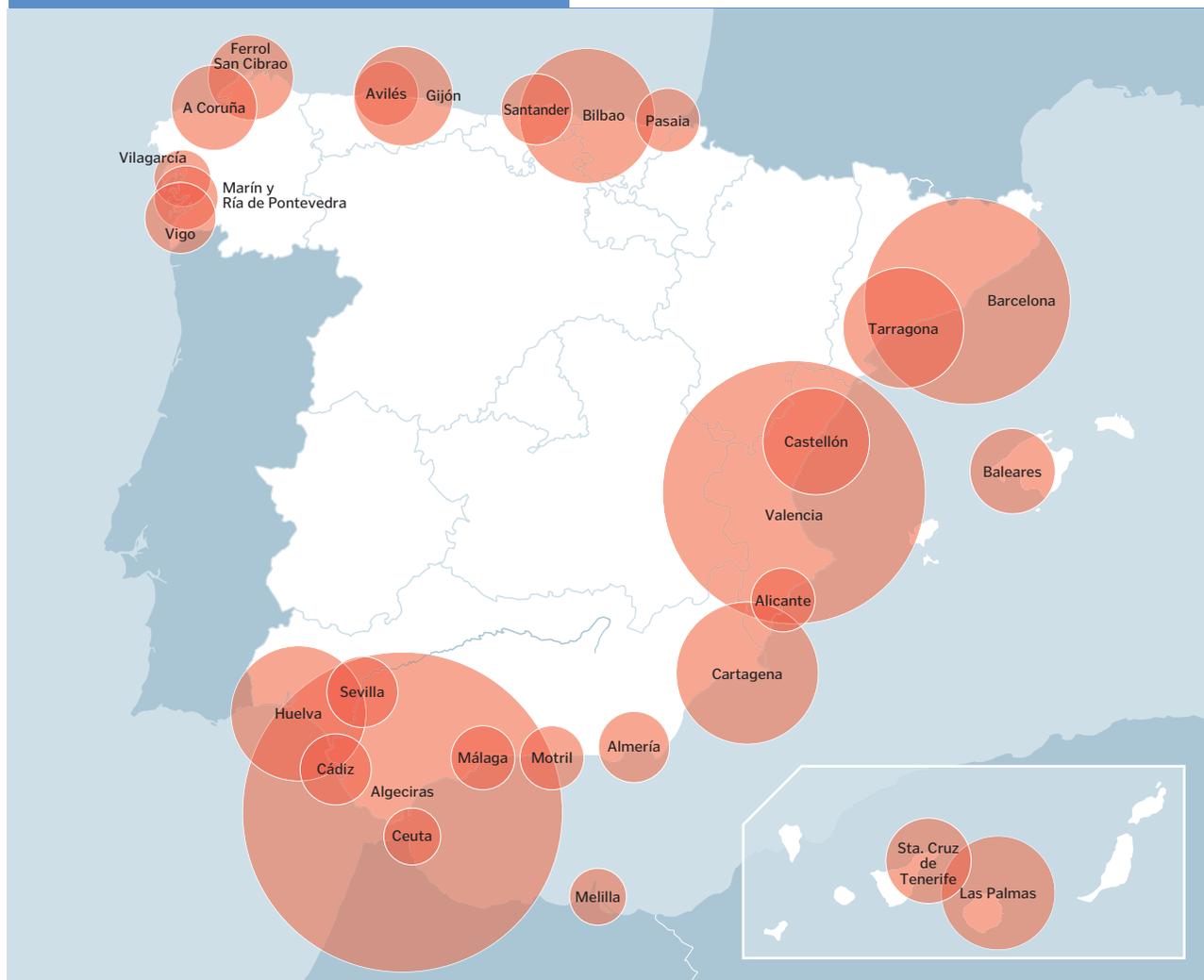
# LA COVID-19 GOLPEA A LOS PUERTOS

El sistema portuario español cerró el pasado año con un tráfico de 505,7 millones de toneladas, lo que supone una caída del 8,4% respecto al último ejercicio prepandemia

La crisis sanitaria mundial provocada por la COVID-19 ha pasado una gruesa factura al sistema portuario español. A unos enclaves más que a otros (ver cuadro adjunto). De las 28 autoridades portuarias, que gestionan 46 puertos de interés general, solo dos cerraron el 'horribilis' 2020 en positivo: Vigo (+4,1 por ciento) y Cádiz (+0,4 por ciento).

En total, según su forma de presentación -graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general-, los puertos movieron 505,7 millones de toneladas, lo que supone una caída del 8,4 por ciento respecto al último ejercicio prepandemia. Tras un ejercicio plano en 2019, fruto de la desaceleración de la economía, la crisis del carbón y las gue-

## RANKING DE PUERTOS ESPAÑOLES POR CARGA TOTAL EN 2020



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

46

millones de tm

han perdido los puertos españoles durante 2020

rras comerciales, la pandemia se ha cobrado la friolera de 46,2 millones de toneladas. Incluyendo el tráfico interior, pesca y aviullamiento, la pérdida de tráfico roza los 49 millones de toneladas (-8,7 por ciento).

Del mal, el menos. De hecho, el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, ha valorado "positivamente los resultados" tras recordar que en el primer semestre de 2020 las previsiones apuntaban a un cierre en negativo que podría hacer perder entre el 10 y el 16 por ciento de las mercancías. Toledo es-

pera ver a lo largo de este año una recuperación gradual de la actividad hasta alcanzar cifras similares a 2019.

Por su forma de presentación, todos los envases registraron bajadas generalizadas. Entre las notas positivas, la mercancía general, la que más valor aporta a la cuenta de resultados de los puertos, y que supone cerca del 52 por ciento del total movido, recuperó en el cuarto trimestre gran parte de lo perdido desde el inicio de la pandemia. Productos como los abonos, aceites, frutas y hortalizas contribuyeron,

## LA MERCANCÍA GENERAL RECUPERÓ EN EL CUARTO TRIMESTRE DE 2020 GRAN PARTE DE LOS PERDIDO DESDE EL INICIO DE LA PANDEMIA

con sus incrementos, a alcanzar los 261,6 millones de toneladas, reduciendo el descenso al 4,5 por ciento respecto al año 2019. Del total de la carga general, sobresale el comportamiento de los contenedores, con casi 194 millones de toneladas y una reducción global del 0,7 por ciento, con 16,7 millones de TEUs, un 4,3 por ciento menos. Dentro de este capítulo, sobresalen los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona, que suman 13,4 millones de TEUs, es decir, controlan el 80 por ciento del negocio del contenedor en España. Los graneles líquidos, el se-

gundo grupo de mercancías más numeroso, con 167,1 millones de toneladas, el 33 por ciento del total, descendieron un 10,7 por ciento, lastrados por la bajada de biocombustibles, petróleo crudo y fueloil, aunque también hubo productos que aumentaron, como el gasoil. Por último, los graneles sólidos registraron un volumen de 77 millones de toneladas, un 15,2 por ciento menos que en 2019, constatándose el desplome del carbón (-24,3 por ciento), debido al acuerdo de cerrar centrales carboeléctricas para mitigar el cambio climático.

## TRÁFICO DE MERCANCÍAS (CARGA TOTAL) EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

#	PUERTO	CARGA TOTAL			COMPOSICIÓN DE LOS TRÁFICOS 2020		
		2020	2019	%20/19	M. General	Gr. Líquidos	Gr. Sólidos
1	Bahía de Algeciras	103,58	104,88	-1%	72%	27%	0%
2	Valencia	80,34	80,73	-0%	95%	3%	2%
3	Barcelona	58,46	65,96	-11%	71%	22%	7%
4	Cartagena	32,83	34,10	-4%	3%	76%	20%
5	Huelva	29,69	33,58	-12%	4%	79%	17%
6	Bilbao	29,54	35,45	-17%	26%	61%	12%
7	Tarragona	26,34	32,71	-19%	6%	70%	25%
8	Las Palmas	23,43	24,17	-3%	65%	33%	2%
9	Castellón	18,50	20,70	-11%	11%	53%	36%
10	Gijón	16,13	17,37	-7%	12%	4%	84%
11	Baleares	12,33	16,52	-25%	88%	8%	4%
12	S.C. Tenerife	10,64	12,44	-15%	63%	33%	4%
13	A Coruña	10,50	13,45	-22%	8%	68%	24%
14	Ferrol - San Cibrao	10,02	11,17	-10%	7%	29%	64%
15	Santander	5,84	6,56	-11%	45%	4%	52%
16	Almería	4,78	5,56	-14%	25%	2%	72%
17	Bahía de Cádiz	4,36	4,34	+0%	38%	29%	33%
18	Vigo	4,34	4,16	+4%	92%	1%	7%
19	Sevilla	4,20	4,36	-4%	39%	8%	53%
20	Avilés	4,05	5,09	-20%	21%	17%	62%
21	Pasaia	2,99	3,20	-6%	66%	0%	34%
22	Alicante	2,71	2,90	-6%	47%	1%	51%
23	Málaga	2,70	3,49	-23%	39%	8%	53%
24	Motril	2,20	2,74	-20%	13%	63%	24%
25	Marín - Pontevedra	2,07	2,44	-15%	58%	0%	42%
26	Ceuta	1,30	1,73	-25%	43%	55%	2%
27	Vilagarcía	1,20	1,32	-8%	55%	19%	26%
28	Melilla	0,62	0,86	-28%	83%	10%	6%
	<b>Total</b>	<b>505,70</b>	<b>551,95</b>	<b>-8%</b>	<b>52%</b>	<b>33%</b>	<b>15%</b>

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

## POSICIÓN ESTRATÉGICA DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN EL ESCENARIO MUNDIAL

**Tránsito.** La estratégica posición de España, en el contexto del comercio internacional y de las principales rutas marítimas, ha permitido que las mercancías en tránsito siguieran creciendo, pese a la difícil coyuntura del año 2020, marcado por la pandemia mundial. En concreto, los puertos movieron 156 millones de toneladas en tránsito, lo que supone un ligero crecimiento del 0,8 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Una cifra que mantiene el ratio de que la tercera parte de las mercancías manipuladas en los muelles españoles tiene como destino final otros países del entorno.

**Contenedores.** Del total de las mercancías en tránsito, la mayor parte viaja en contenedor. Un 78,5 por ciento del total, con un movimiento de 122,4 millones de toneladas, es decir, casi 3,2 millones de toneladas más que un año antes, lo que supone un avance del 2,7 por ciento.

**Autopistas del mar.** Pese al retroceso del tráfico ro-ro con respecto a 2019, año récord de actividad tras superar la barrera de los 65 millones de toneladas, la carga rodada creció en el mes de diciembre un 1 por ciento, con cerca de 4,9 millones de toneladas, lo que invita al optimismo.



Puerto de Huelva

Conectando Europa. Abierto al mundo



## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Evolución histórica

## RANKING DE AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2020 Y DESGLOSE DE TRÁFICOS

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2008	2000	1990
<b>BAHÍA DE ALGECIRAS</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	103.578	104.882	102.544	96.330	96.862	91.950	87.965	85.635	83.269	69.615	44.016	24.538
MERCANCÍA GENERAL	74.717	73.331	69.062	65.453	67.773	62.475	61.183	60.050	58.614	47.520	22.984	6.932
GRANELES LÍQUIDOS	28.392	30.577	31.763	28.775	27.310	27.344	25.179	24.041	22.700	20.507	18.205	16.061
GRANELES SÓLIDOS	468	974	1.718	2.103	1.779	2.131	1.603	1.544	1.955	1.589	2.828	1.545
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	107.271	109.415	107.361	101.556	103.177	98.224	94.935	90.905	88.877	74.846	47.560	26.347
CONTENEDORES TEUs	5.105.800	5.125.385	4.773.158	4.389.851	4.761.444	4.515.768	4.556.492	4.342.993	4.114.231	3.327.616	2.009.122	552.555
<b>VALENCIA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	80.343	80.728	76.426	73.249	70.996	69.601	66.629	64.553	65.663	59.454	25.218	11.976
MERCANCÍA GENERAL	75.966	75.418	71.972	67.767	64.661	63.102	58.728	57.944	59.822	48.320	18.839	6.527
GRANELES LÍQUIDOS	2.673	3.120	1.910	3.203	3.803	3.814	5.221	4.165	3.664	5.969	1.741	2.113
GRANELES SÓLIDOS	1.704	2.190	2.544	2.279	2.532	2.685	2.680	2.445	2.177	5.165	4.638	3.336
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	80.683	81.064	76.621	73.560	71.470	70.084	67.020	65.010	66.193	59.772	25.394	12.172
CONTENEDORES TEUs	5.414.983	5.439.827	5.182.665	4.832.156	4.732.136	4.615.196	4.441.949	4.327.838	4.469.754	3.602.112	1.308.010	387.162
<b>BARCELONA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	58.462	65.958	65.895	60.070	47.513	45.921	45.314	41.377	41.487	50.545	29.805	18.030
MERCANCÍA GENERAL	41.587	45.754	46.340	41.121	31.666	29.440	27.600	26.389	26.370	34.934	17.585	6.444
GRANELES LÍQUIDOS	12.862	16.132	15.298	14.484	11.416	12.055	12.949	10.615	10.431	12.105	8.966	7.438
GRANELES SÓLIDOS	4.013	4.071	4.257	4.466	4.431	4.426	4.765	4.374	4.686	3.506	3.254	4.148
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	59.488	67.693	67.756	61.367	48.653	47.050	46.347	42.421	42.570	51.809	30.160	18.421
CONTENEDORES TEUs	2.957.700	3.324.651	3.422.978	2.968.757	2.236.961	1.965.241	1.893.300	1.718.779	1.756.429	2.569.549	1.387.570	447.920
<b>CARTAGENA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	32.834	34.099	33.733	34.532	31.725	32.579	32.445	29.374	30.103	25.649	17.232	13.684
MERCANCÍA GENERAL	1.061	1.255	1.460	1.534	1.394	1.284	1.218	1.139	993	910	481	1.150
GRANELES LÍQUIDOS	25.113	26.008	25.676	27.178	25.026	25.741	25.919	23.720	24.230	20.110	13.751	11.245
GRANELES SÓLIDOS	6.660	6.836	6.597	5.820	5.305	5.554	5.308	4.516	4.880	4.629	3.000	1.289
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	33.035	34.282	33.942	34.688	31.884	32.670	32.513	29.508	30.412	25.753	17.349	13.794
CONTENEDORES TEUs	52.410	67.606	84.156	89.931	96.127	91.726	88.976	80.955	66.594	46.755	39.501	21.446
<b>HUELVA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	29.692	33.577	32.767	32.177	30.381	27.216	27.246	26.369	28.506	20.621	17.806	10.009
MERCANCÍA GENERAL	1.304	1.145	985	785	486	480	720	735	754	450	934	379
GRANELES LÍQUIDOS	23.471	26.676	25.120	24.905	24.136	21.599	21.863	21.489	22.921	13.646	11.665	6.263
GRANELES SÓLIDOS	4.918	5.756	6.662	6.487	5.759	5.137	4.663	4.146	4.831	6.525	5.207	3.366
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	29.924	33.814	32.967	32.333	30.557	27.375	27.444	26.500	28.636	20.722	17.871	10.138
CONTENEDORES TEUs	83.802	73.978	69.016	58.166	11.822	7.834	5.774	3.247	19	0	0	2
<b>BILBAO</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	29.544	35.446	35.583	34.195	31.949	32.400	30.820	29.602	28.953	37.980	27.519	25.205
MERCANCÍA GENERAL	7.720	9.944	10.335	9.868	9.499	9.672	9.881	9.419	9.630	9.657	8.302	4.376
GRANELES LÍQUIDOS	18.157	20.822	20.491	19.784	18.087	18.200	16.345	15.761	15.061	23.057	14.764	14.413
GRANELES SÓLIDOS	3.668	4.681	4.758	4.543	4.362	4.528	4.594	4.422	4.262	5.266	4.453	6.416
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	29.646	35.561	35.695	34.307	32.067	32.875	31.007	30.073	29.506	39.398	28.639	30.066
CONTENEDORES TEUs	485.776	628.426	638.447	604.871	596.689	627.302	630.888	606.827	610.133	557.345	434.362	189.005
<b>TARRAGONA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	26.341	32.708	32.001	33.621	31.329	32.935	31.772	27.891	33.072	32.969	27.357	24.244
MERCANCÍA GENERAL	1.540	1.779	2.168	2.080	1.995	2.237	2.677	2.591	3.134	1.531	932	616
GRANELES LÍQUIDOS	18.320	21.211	19.844	22.036	20.269	22.306	19.387	17.924	19.050	19.017	17.190	17.067
GRANELES SÓLIDOS	6.481	9.719	9.988	9.505	9.065	8.391	9.708	7.375	10.889	12.421	9.235	6.561
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	26.508	32.802	32.084	33.700	31.352	33.035	31.882	28.061	33.241	33.152	27.573	24.826
CONTENEDORES TEUs	43.787	47.985	58.106	62.888	83.666	89.862	148.636	147.554	188.872	45.903	44.855	18.327
<b>LAS PALMAS</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	23.434	24.169	24.343	24.342	20.193	20.981	20.070	19.432	22.388	23.742	14.300	7.507
MERCANCÍA GENERAL	15.220	15.646	16.720	16.933	13.539	14.112	14.747	14.419	17.494	17.884	8.737	4.021
GRANELES LÍQUIDOS	7.818	8.070	7.148	6.850	6.120	6.386	4.845	4.678	4.518	4.719	4.129	2.779
GRANELES SÓLIDOS	397	453	474	560	534	484	478	335	375	1.140	1.434	707
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	25.765	26.690	26.974	27.022	22.802	23.580	22.217	21.853	24.833	25.954	16.206	9.715
CONTENEDORES TEUs	25.765	26.690	26.974	27.022	22.802	23.580	22.217	21.853	24.833	25.954	16.206	9.715
<b>CASTELLÓN</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	18.503	20.697	21.108	17.882	17.043	16.445	15.590	13.880	12.909	13.531	9.845	7.845
MERCANCÍA GENERAL	1.978	2.998	3.289	3.584	3.489	3.154	3.001	2.929	2.481	1.752	612	477
GRANELES LÍQUIDOS	9.802	10.602	10.394	7.835	8.355	8.654	8.396	7.848	7.313	7.761	7.670	6.933
GRANELES SÓLIDOS	6.727	7.097	7.425	6.464	5.199	4.637	4.193	3.103	3.114	4.017	1.563	435
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	18.537	20.721	21.138	17.911	17.077	16.474	15.618	13.913	12.947	13.589	9.889	7.895
CONTENEDORES TEUs	130.953	202.828	229.093	240.895	226.903	214.663	206.551	193.969	160.934	88.208	19.783	3.835
<b>GIJÓN</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	16.128	17.371	19.654	21.736	18.341	21.179	18.897	17.768	17.128	19.203	19.485	11.570
MERCANCÍA GENERAL	1.871	1.887	1.691	1.618	1.502	1.359	1.817	2.028	1.695	902	616	247
GRANELES LÍQUIDOS	641	895	769	898	815	915	861	792	950	1.432	1.451	1.244
GRANELES SÓLIDOS	13.616	14.589	17.193	19.220	16.024	18.905	16.219	14.947	14.482	16.870	17.418	10.079
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	16.175	17.392	19.699	21.821	18.407	21.278	18.996	17.872	17.235	19.331	19.807	11.801
CONTENEDORES TEUs	82.443	75.857	79.294	76.348	65.811	61.922	53.547	62.406	48.607	26.095	19.204	6.507

## PUERTOS DE ESPAÑA

## RANKING DE AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2020 Y DESGLOSE DE TRÁFICOS

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2008	2000	1990
<b>BALEARES</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	12.325	16.524	16.207	15.409	14.676	13.318	12.639	11.425	11.561	13.222	10.230	6.122
MERCANCÍA GENERAL	10.821	13.757	13.096	12.245	11.584	10.577	9.872	8.691	8.408	9.018	6.726	3.784
GRANELES LÍQUIDOS	979	1.544	1.696	1.553	1.542	1.525	1.447	1.425	1.529	2.074	1.622	1.099
GRANELES SÓLIDOS	525	1.224	1.415	1.611	1.551	1.216	1.319	1.310	1.624	2.131	1.882	1.239
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	12.365	16.812	16.454	15.649	14.927	13.526	12.854	11.694	11.783	13.466	10.574	6.389
CONTENEDORES TEUs	91.837	120.400	121.437	120.762	130.268	89.640	69.777	61.565	57.907	176.186	282.451	171.486
<b>SANTA CRUZ DE TENERIFE</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	10.636	12.441	12.360	12.943	12.958	12.041	11.681	12.274	13.683	17.072	15.881	12.026
MERCANCÍA GENERAL	6.739	7.208	7.411	7.391	6.385	5.902	5.507	5.302	5.608	6.326	5.851	3.411
GRANELES LÍQUIDOS	3.519	4.811	4.502	5.138	6.158	5.733	5.736	6.483	7.507	9.394	8.529	7.650
GRANELES SÓLIDOS	378	422	447	414	415	407	438	488	567	1.352	1.502	965
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	11.142	13.094	13.052	13.675	13.614	12.618	12.411	13.149	14.639	18.211	16.974	13.198
CONTENEDORES TEUs	382.475	410.968	508.891	467.144	370.645	345.457	325.708	308.943	322.100	397.788	393.371	150.306
<b>A CORUÑA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	10.503	13.451	15.292	14.761	13.527	13.764	11.610	11.408	12.824	12.429	11.655	11.380
MERCANCÍA GENERAL	840	1.006	1.102	915	1.012	938	1.044	1.159	1.436	1.684	296	181
GRANELES LÍQUIDOS	7.115	8.970	9.337	8.789	8.170	7.914	6.256	6.561	7.208	7.455	7.632	9.078
GRANELES SÓLIDOS	2.548	3.475	4.853	5.057	4.345	4.912	4.311	3.688	4.180	3.290	3.727	2.121
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	10.598	13.697	15.704	15.199	13.920	14.153	11.957	11.700	13.133	12.849	12.614	12.590
CONTENEDORES TEUs	3	6	27	3	214	152	1.969	5.163	4.760	7.918	2	193
<b>FERROL - SAN CIBRAO</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	10.021	11.170	13.675	13.548	12.506	12.760	13.053	12.511	13.698	12.830	8.456	1.243
MERCANCÍA GENERAL	713	763	762	779	755	725	895	982	896	824	588	223
GRANELES LÍQUIDOS	2.936	2.312	2.156	2.313	2.345	2.194	2.659	2.531	2.297	2.225	823	46
GRANELES SÓLIDOS	6.371	8.095	10.757	10.456	9.406	9.840	9.499	8.999	10.505	9.781	7.045	974
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	10.034	11.183	13.708	13.584	12.519	12.777	13.092	12.540	13.714	12.860	8.499	1.278
CONTENEDORES TEUs	12.473	8.278	4.532	455	885	958	770	922	915	499	63	0
<b>SANTANDER</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	5.838	6.557	5.957	5.599	4.813	5.560	5.270	4.929	5.095	5.439	5.262	4.082
MERCANCÍA GENERAL	2.598	2.587	2.304	1.888	1.850	1.770	1.847	1.700	1.629	1.365	1.240	773
GRANELES LÍQUIDOS	214	324	340	234	140	271	234	240	229	342	379	690
GRANELES SÓLIDOS	3.026	3.647	3.314	3.476	2.823	3.519	3.189	2.989	3.237	3.732	3.643	2.619
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	5.867	6.586	5.984	5.622	4.867	5.641	5.318	4.979	5.152	5.506	5.349	4.141
CONTENEDORES TEUs	26.148	14.316	10.539	6.945	1.268	1.165	824	1.169	1.136	1.435	3.358	380
<b>ALMERÍA**</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	4.782	5.558	6.965	6.290	5.390	6.391	5.072	4.811	5.354	5.612	8.875	6.721
MERCANCÍA GENERAL	1.214	1.089	585	640	666	605	653	645	639	701	547	305
GRANELES LÍQUIDOS	107	57	44	32	28	23	12	13	12	3	991	232
GRANELES SÓLIDOS	3.461	4.412	6.337	5.619	4.695	5.763	4.406	4.152	4.704	4.907	7.337	6.183
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	4.827	5.640	7.061	6.381	5.467	6.465	5.141	4.874	5.432	5.850	8.964	6.803
CONTENEDORES TEUs	23.923	23.476	9.361	6.606	6.291	6.102	6.343	7.259	6.134	630	255	828
<b>BAHÍA DE CÁDIZ</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	4.359	4.342	3.839	3.987	3.498	3.248	3.410	3.584	3.742	4.880	4.490	2.820
MERCANCÍA GENERAL	1.644	1.151	1.415	1.660	1.329	1.328	1.476	1.621	1.817	2.589	2.499	1.783
GRANELES LÍQUIDOS	1.271	1.332	687	579	405	296	158	95	109	174	217	250
GRANELES SÓLIDOS	1.444	1.859	1.736	1.748	1.764	1.624	1.776	1.868	1.815	2.118	1.775	786
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	4.449	4.443	3.956	4.115	3.660	3.411	3.543	3.728	3.881	5.007	4.653	3.145
CONTENEDORES TEUs	108.914	57.839	68.544	82.188	74.321	67.312	85.462	92.332	96.215	126.408	76.361	79.095
<b>VIGO</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	4.337	4.165	4.136	3.967	3.862	4.027	3.797	3.907	3.738	4.619	3.511	2.695
MERCANCÍA GENERAL	3.978	3.820	3.770	3.638	3.566	3.680	3.434	3.537	3.360	4.102	2.962	1.382
GRANELES LÍQUIDOS	58	47	94	68	60	60	65	80	75	58	45	888
GRANELES SÓLIDOS	301	298	272	262	235	288	299	289	303	458	504	424
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	4.494	4.387	4.362	4.234	4.120	4.293	4.087	4.186	4.066	5.064	3.877	3.225
CONTENEDORES TEUs	203.697	216.500	220.466	219.438	218.044	223.699	204.163	208.555	198.517	247.873	145.460	67.348
<b>SEVILLA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	4.202	4.356	4.413	4.526	4.790	4.657	4.371	4.386	4.573	4.585	4.480	3.036
MERCANCÍA GENERAL	1.651	1.769	1.973	1.901	2.310	2.309	2.374	2.277	2.401	2.012	1.522	737
GRANELES LÍQUIDOS	343	293	269	423	230	274	258	285	359	229	262	176
GRANELES SÓLIDOS	2.208	2.294	2.171	2.202	2.250	2.074	1.740	1.824	1.813	2.344	2.695	2.123
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	4.204	4.394	4.436	4.559	4.820	4.689	4.398	4.410	4.601	4.629	4.492	3.070
CONTENEDORES TEUs	126.007	136.627	138.130	105.566	145.672	161.671	161.595	140.404	156.193	130.452	91.095	30.811
<b>AVILÉS</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	4.051	5.088	4.968	4.752	4.909	5.109	4.804	4.628	5.072	4.885	4.074	3.749
MERCANCÍA GENERAL	856	1.572	1.174	1.214	1.363	1.218	1.181	1.179	1.081	1.235	1.095	1.846
GRANELES LÍQUIDOS	675	718	620	658	625	631	611	637	598	535	650	554
GRANELES SÓLIDOS	2.519	2.797	3.174	2.880	2.921	3.260	3.013	2.813	3.393	3.115	2.329	1.349
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	4.122	5.146	5.025	4.807	4.971	5.174	4.860	4.683	5.126	4.945	4.138	3.823
CONTENEDORES TEUs	0	4	5	0	2	0	0	2	8	7.615	12	0

## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Evolución histórica

## RANKING DE AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2020 Y DESGLOSE DE TRÁFICOS

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2008	2000	1990
<b>PASAJA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	2.993	3.198	3.089	2.920	3.394	3.739	3.452	2.906	3.050	4.726	4.605	3.737
MERCANCÍA GENERAL	1.984	2.167	2.086	2.085	2.295	2.044	1.943	1.694	1.630	2.374	1.630	2.329
GRANELES LÍQUIDOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160	583
GRANELES SÓLIDOS	1.009	1.031	1.003	834	1.099	1.694	1.509	1.212	1.420	2.351	2.816	824
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	3.037	3.245	3.138	2.975	3.455	3.793	3.503	2.956	3.102	4.774	4.671	3.824
CONTENEDORES TEUs	4.366	0	15	8	6.818	3.266	29	0	0	0	0	19.379
<b>ALICANTE</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	2.713	2.896	3.161	3.422	3.443	2.587	2.451	2.338	2.238	2.764	2.981	2.500
MERCANCÍA GENERAL	1.282	1.424	1.508	1.503	1.495	1.286	1.282	1.337	1.463	1.570	1.305	711
GRANELES LÍQUIDOS	34	32	61	41	43	57	59	61	59	108	161	1.079
GRANELES SÓLIDOS	1.397	1.441	1.593	1.877	1.904	1.244	1.110	940	717	1.087	1.514	710
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	2.730	2.919	3.191	3.448	3.472	2.617	2.462	2.348	2.255	2.803	3.047	2.556
CONTENEDORES TEUs	158.029	171.270	162.571	164.410	159.664	133.880	139.273	148.135	158.274	150.827	113.110	39.883
<b>MÁLAGA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	2.700	3.486	3.222	2.813	2.856	2.270	2.216	2.799	5.047	4.620	3.646	9.141
MERCANCÍA GENERAL	1.061	1.938	1.438	987	940	794	982	1.854	4.160	3.162	395	568
GRANELES LÍQUIDOS	212	84	81	151	168	106	138	76	105	116	1.998	7.639
GRANELES SÓLIDOS	1.428	1.465	1.702	1.675	1.748	1.370	1.095	869	782	1.343	1.253	934
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	2.763	3.590	3.320	2.922	2.955	2.335	2.317	2.876	5.154	4.742	3.765	9.242
CONTENEDORES TEUs	123.871	209.226	125.035	86.247	119.847	43.369	87.989	296.350	336.265	428.623	4.062	3.051
<b>MOTRIL**</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	2.197	2.737	2.820	2.335	2.153	1.956	1.898	1.923	2.015	2.371	-	-
MERCANCÍA GENERAL	280	794	920	775	505	341	317	317	277	194	-	-
GRANELES LÍQUIDOS	1.386	1.324	1.341	1.050	1.197	1.162	1.150	1.125	1.191	1.420	-	-
GRANELES SÓLIDOS	531	618	558	510	451	452	431	481	547	757	-	-
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	2.215	2.776	2.853	2.362	2.191	1.987	1.928	1.958	2.048	2.390	-	-
CONTENEDORES TEUs	76	613	343	8.770	2.626	183	1.717	5.982	6.455	0	-	-
<b>MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	2.065	2.438	2.514	2.501	2.322	2.114	1.900	1.843	1.859	1.628	1.567	533
MERCANCÍA GENERAL	1.200	1.550	1.584	1.585	1.274	1.115	1.046	1.016	1.053	780	863	192
GRANELES LÍQUIDOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
GRANELES SÓLIDOS	865	889	930	916	1.047	999	854	826	806	847	704	322
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	2.095	2.472	2.542	2.523	2.348	2.142	1.927	1.872	1.891	1.673	1.684	659
CONTENEDORES TEUs	44.289	76.645	87.405	88.938	67.087	42.654	29.568	30.243	39.978	29.160	29.147	401
<b>CEUTA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	1.296	1.729	1.711	1.881	1.935	1.649	1.763	1.892	2.067	2.183	2.266	2.825
MERCANCÍA GENERAL	561	833	845	869	1.036	997	963	971	933	996	723	888
GRANELES LÍQUIDOS	715	872	834	995	876	627	767	858	984	1.115	1.479	1.898
GRANELES SÓLIDOS	21	25	32	17	22	26	33	63	150	72	64	39
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	1.875	2.502	2.448	2.546	2.479	2.110	2.312	2.509	2.782	2.820	2.896	3.596
CONTENEDORES TEUs	6.024	10.798	11.129	16.036	21.790	18.191	19.383	19.027	16.120	15.488	11.480	4.042
<b>VILAGARCÍA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	1.204	1.315	1.208	1.202	1.106	1.025	983	963	1.007	1.133	990	415
MERCANCÍA GENERAL	657	653	592	587	601	527	534	498	456	304	289	79
GRANELES LÍQUIDOS	233	183	168	194	184	95	126	262	205	322	279	115
GRANELES SÓLIDOS	314	480	448	421	321	403	323	203	347	506	421	220
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	1.210	1.321	1.211	1.206	1.112	1.030	989	966	1.012	1.137	1.002	511
CONTENEDORES TEUs	35.890	41.257	35.039	34.508	32.323	30.573	33.297	33.153	26.664	16.631	0	0
<b>MELILLA</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	618	859	868	1.147	1.142	1.009	983	966	955	746	783	458
MERCANCÍA GENERAL	515	776	787	1.061	1.059	935	905	896	862	641	633	408
GRANELES LÍQUIDOS	65	76	76	79	77	70	72	61	72	71	86	35
GRANELES SÓLIDOS	38	7	5	7	6	3	7	9	21	34	63	14
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	621	864	874	1.153	1.163	1.032	1.006	989	983	770	802	470
CONTENEDORES TEUs	11.134	17.955	22.206	36.421	39.445	34.356	34.966	35.800	33.600	21.688	18.049	6.134
<b>TOTAL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL</b>												
CARGA TOTAL miles Tn	505.702	551.946	550.458	532.138	495.608	488.428	468.102	445.373	461.056	459.053	326.335	232.400
MERCANCÍA GENERAL	261.559	274.012	267.373	252.466	236.031	224.405	217.828	213.319	219.095	203.736	109.186	51.105
en contenedor	193.872	195.290	191.028	181.453	168.294	159.276	155.489	153.955	162.139	145.403	66.860	22.913
convencional	67.687	78.723	76.344	71.013	67.737	65.129	62.339	59.363	56.956	58.333	42.327	28.192
GRANELES LÍQUIDOS	167.111	187.090	180.719	178.243	167.583	168.051	160.713	151.825	153.377	153.964	124.845	118.330
GRANELES SÓLIDOS	77.036	90.844	102.366	101.429	91.993	95.972	89.561	80.229	88.584	101.353	92.304	62.965
OTROS TRÁFICOS miles Tn	9.977	12.558	13.099	13.085	13.897	14.010	13.982	13.160	14.146	14.769	12.114	15.635
PESCA FRESCA	164	205	224	243	233	220	237	230	236	215	282	947
AVITUALLAMIENTO	7.852	10.047	10.295	10.119	10.324	10.182	10.101	9.829	10.434	10.829	8.444	7.788
TRÁFICO LOCAL	1.961	2.306	2.579	2.722	3.340	3.607	3.644	3.102	3.476	3.725	3.388	6.900
TRÁFICO TOTAL* miles Tn	515.679	564.504	563.557	545.222	509.505	502.438	482.084	458.533	475.203	473.822	338.449	248.035
CONTENEDORES TEUs	16.750.296	17.509.574	17.203.134	15.951.635	15.154.303	14.293.243	14.206.487	13.896.973	14.084.753	13.334.924	7.051.787	2.416.820
BUQUES MERCANTES	117.747	170.944	167.119	155.631	151.564	146.732	138.705	131.127	133.582	121.713	119.790	98.530

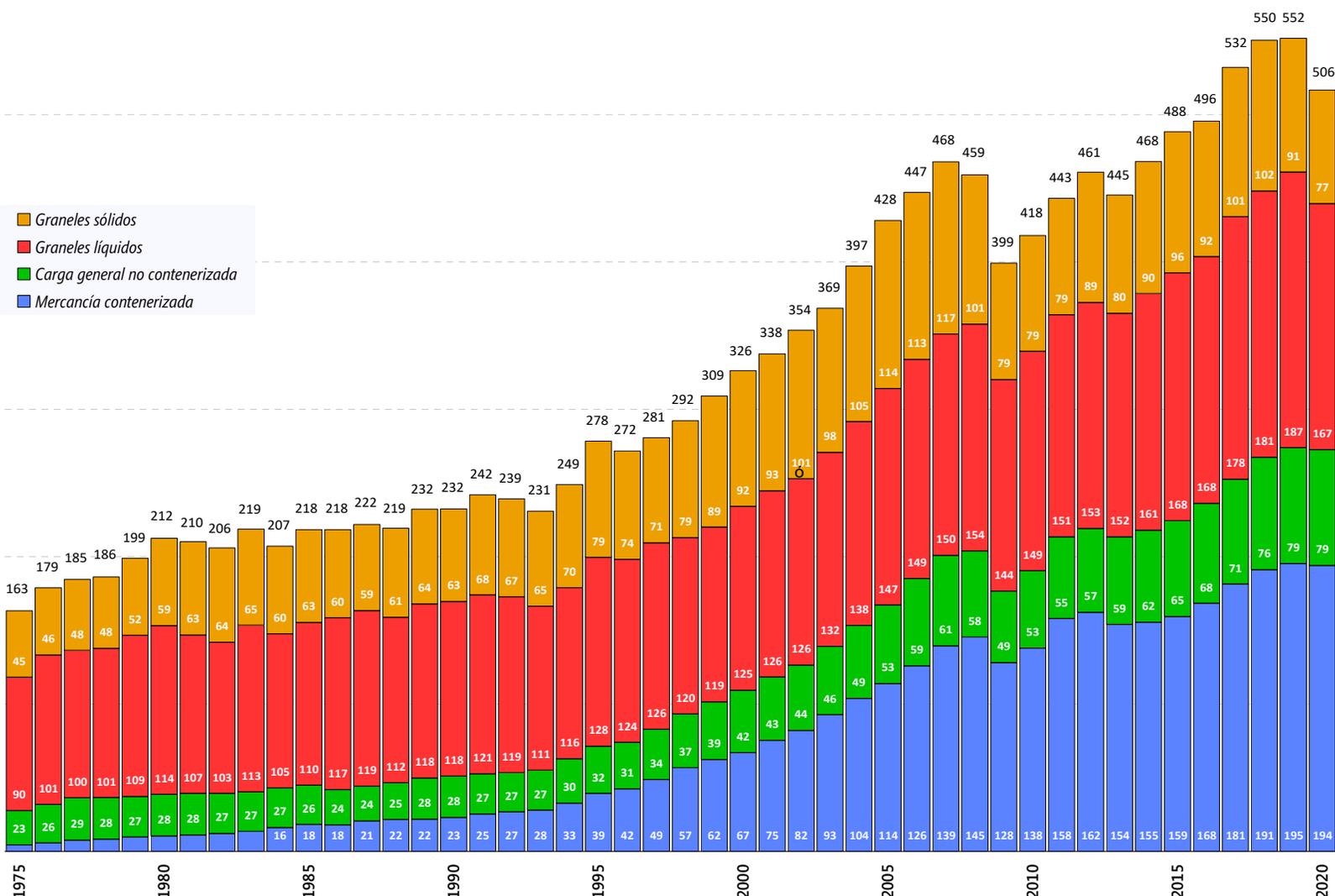
## PUERTOS DE ESPAÑA

## RESUMEN HISTÓRICO DEL TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES Y PRINCIPALES HITOS

AÑO	Tráfico total	Carga total	GRANELES		MERCANCÍA GENERAL			TEUs			Avituallamiento	Bunkering	Tráfico local	BUQUES			
			Líquidos	Sólidos	total	contenerizada	no contener.	total	tránsito	import-export				cobotaje	Ro-ro	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	-	-
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	1,976	10,83	7,66	3,98	130.211	3.547	5.034
2008	473,82	459,05	153,96	101,35	203,74	145,40	58,33	13.335	7.014	4.343	1,976	10,83	7,59	3,73	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	564,50	551,95	187,09	90,84	274,01	195,29	78,72	17.510	9.406	6.058	2.010	10,05	7,99	2,31	170.944	4.236	10.665
2020	515,68	505,70	167,11	77,04	261,56	193,87	67,69	16.750	9.379	5.565	1.806	7,85	6,55	1,96	117.747	746	1.374

**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.

España portuaria | Fachadas marítimas

# EL MEDITERRÁNEO ABRE BRECHA

España, en el eje de una de las rutas marítimas internacionales más importantes del mundo, reparte su tráfico portuario entre las dos fachadas que rodean la Península Ibérica: la atlántica y la mediterránea (ver mapa adjunto).

Y la evolución del transporte marítimo de mercancías a lo largo del último medio siglo refleja a la perfección el giro de 180 grados protagonizado por el comercio mundial.

Un nuevo escenario que responde a la irrupción de China como uno de los actores más importantes en la producción y el tráfico mundial, como se ha podido observar desde el minuto uno de la pandemia provocada por la COVID-19, que tuvo su epicentro en Wuhan.

Los datos recogidos en estas páginas no dejan lugar a dudas.

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. Hoy, la situación es bien distinta. Los puertos mediterráneos, con un peso próximo al 69 por ciento, siguen ganando terreno, aumentando la brecha existente entre las dos fachadas, que no ha parado de crecer.

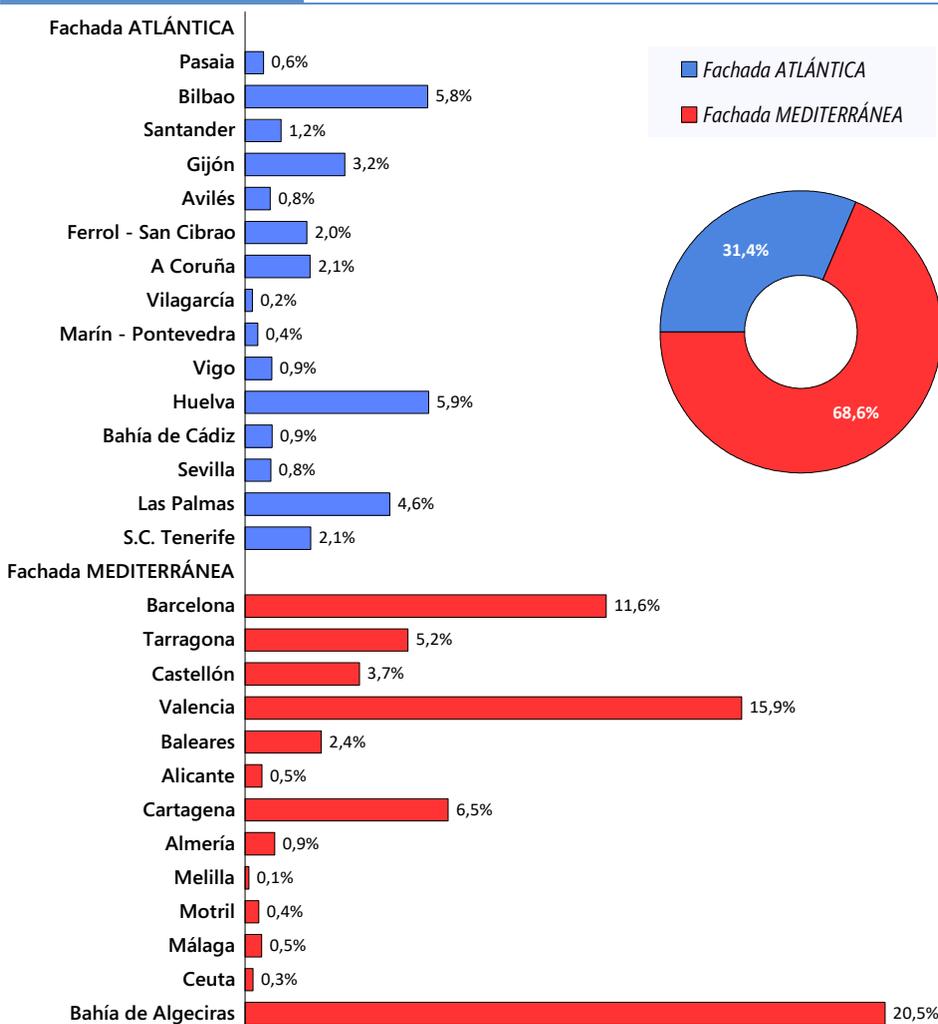
## CRISIS SANITARIA

La estadística también revela que la crisis sanitaria afectó más a la fachada atlántica. Los puertos enclavados en este eje registraron un descenso del 11,2 por ciento, con un movimiento de 159 millones de toneladas. Por el contrario, la caída de los puertos mediterráneos se situó en el 7 por ciento, con 346 millones de toneladas manipuladas.

En la fachada mediterránea, vuelve a sobresalir el puerto de Algeciras, el primero de España, que superó, de nuevo, los 100 millo-

Los puertos de esta fachada ganan peso en el sistema portuario español tras cerrar 2020 con una caída del tráfico del 7%, frente al descenso del 11,2% registrado en los enclaves de la atlántica, que pagaron una mayor factura por la crisis sanitaria mundial

## TRÁFICO POR FACHADAS 2020

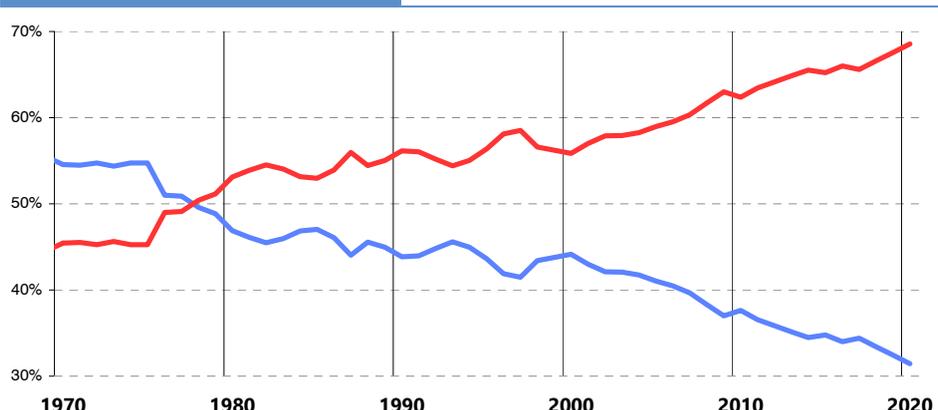


EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL ESTÁ FORMADO POR 28 AUTORIDADES PORTUARIAS, QUE GESTIONAN 46 PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

LOS PUERTOS DE LA FACHADA MEDITERRÁNEA CONCENTRAN EL 69% DEL TRÁFICO TOTAL

LA CRISIS DE LA COVID-19 TIENE MAYOR INCIDENCIA EN LA FACHADA ATLÁNTICA

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR FACHADAS



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

## PUERTOS DE ESPAÑA

nes de toneladas. En total, sin incluir tráfico interior, avituallamiento y pesca, la dársena movió casi 104 millones de toneladas en 2020, lo que supone una caída del 1,2 por ciento con respecto al ejercicio anterior, prepandemia, lo que pone más en valor los resultados obtenidos.

A continuación se encuentra Valencia, que también tuvo un buen comportamiento durante 2020, pese al impacto del coronavirus, logrando cerrar el ejercicio con una tímida caída del 0,5 por ciento y un tráfico de 80,3 millones de toneladas.

El puerto de Barcelona completa el podio, con un volumen de 58,4 millones de toneladas, un 11,4 por ciento menos que en 2019. Estas tres dársenas controlan el 70 por ciento del tráfico registrado por el conjunto de puertos mediterráneos y el 48 por ciento del movimiento total del sistema portuario español, que cerró 2020 con cerca de 506 millones de toneladas.

Por su parte, en la fachada atlántica destaca el puerto de Huelva, en el sur, que logra desbancar a Bilbao, en el norte de España, otra vez primer puerto español en tráfico de mercancías. En 2020, el puerto de Huelva movió 29,7 millones de toneladas, con una caída del 11,6 por ciento, situándose como el quinto enclave del sistema portuario español por volumen de mercancías. A continuación está Bilbao, cuyo tráfico sufrió el impacto de la COVID-19 y una huelga de estibadores de 57 días entre los meses de octubre y diciembre. La dársena vasca registró un movimiento de 29,5 millones de toneladas en 2020, un 16,7 por ciento menos que en el ejercicio anterior. En esta fachada destaca, igualmente, la evolución del tráfico de los puertos de Vigo y Cádiz, únicos del sistema portuario español que cerraron el pasado ejercicio en positivo. En concreto, Vigo creció un 4 por ciento y Cádiz un 0,4 por ciento.

### PUERTOS DE ESPAÑA POR FACHADAS



**SUMAMOS  
PRODUCTIVIDAD,  
EFICIENCIA  
Y CALIDAD  
A TU NEGOCIO.**

**ALGEPOSA**

Tu operador logístico integral

España | Francia | Omán

[www.algeposa.com](http://www.algeposa.com)



España portuaria | Principales hitos

# SEIS DÉCADAS CON EL VIENTO A FAVOR

Los puertos españoles continúan navegando bajo la sólida apuesta del sector privado, una historia de éxito que se verá reforzada con mayor competencia y automatización

## ▶ 1968

Se aprueba la Ley sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, que establece una primera regulación sobre puertos autónomos. Se crea la Organización de Trabajos Portuarios.

## ▶ 1972

Marítima Valenciana, constituida en 1969, se hace con la gestión de una terminal en Valencia. Marítima Layetana arranca con la primera concesión otorgada en Barcelona para 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

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

La Constitución Española 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

Se constituye Mediterranean Shipping Company España. Marítima Valenciana se adjudica la terminal pública de contenedores en Valencia.

## ▶ 1986

España entra en la Unión Europea. 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

Anesco firma con el sindicato Coordinadora el primer Acuerdo Marco de Estiba.

## ▶ 1990

Autoterminal inicia su actividad en el puerto de Barcelona. Grupo Mestre constituye Terminal Catalunya (Tercat) y United Arab Shipping Company (UASC) elige Valencia como *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) en el puerto de Gijón. TCB se hace con una concesión en Barcelona para una terminal de contenedores.

## ▶ 1992

Se aprueba una nueva Ley de Puertos. Nacen las autoridades portuarias.

## ▶ 1993

Coordinadora y UGT y la patronal Anesco firman el segundo Acuerdo Marco de Estiba. Surgen Flota Suardiaz, Tarragona Port Services, TMB, OPDR Canarias y las agencias Ibesmar-Sagemar, de Grupo Bolloré.

## ▶ 1994

La UE crea el Fondo de Cohesión.

## ▶ 1995

Inicia actividad 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 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. Dragados compra Temarsa en Sagunto a través de Urbaser.

## ▶ 1998

Maersk se expande en Algeciras. Terport, Combiterminal y Terpoval se fusionan y crean TCV Stevedoring Company. Se crean Eurolíneas Marítimas (Balearia) y Grimaldi Logística España, filial de la naviera italiana, que inicia operaciones con una terminal propia en Valencia.

## ▶ 1999

Maersk compra Sealand y Dragados continúa su expansión con la compra de Marítima Valenciana y Marítima del Mediterráneo. Se crea Grup Maritim TCB. Se firma el tercer Acuerdo Marco de Estiba.



**PUERTOS DE ESPAÑA****▶ 2000**

El fondo de capital riesgo 3i entra en Grup TCB. Dragados y MSC adquieren el 75 por ciento de la terminal Opcsa y se constituye Abra Terminales Marítimas, nueva terminal de contenedores de Bilbao, impulsada por Dragados.

**▶ 2001**

Acciona se hace con la mayoría de la estibadora La Luz a través de su filial Terminal de Contenedores Mid Atlantic 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 OHL y Grupo Boluda, bajo una inversión mixta de 100 millones. Se constituye Grupo Dragados-SPL.

**▶ 2002**

Acciona se hace con Compañía Trasmediterránea y varios activos portuarios y logísticos. Los puertos de Algeciras, Barcelona y Tarragona arrancan planes de expansión. 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 construir una planta regasificadora en el puerto de Sagunto. El puerto de Algeciras aprueba los proyectos para la ampliación de Isla Verde Exterior. Mazda traslada de Amberes a 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 de euros.

**▶ 2005**

Kia centraliza su distribución en el puerto de Sagunto. 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 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**

Algeposa compra el 65 por ciento de Logística Puerto Sagunto y Babcock & Brown adquiere Tarragona Port Services. Toyota anuncia la instalación de su centro logístico en Sagunto y Dragados-SPL pone en marcha la terminal de graneles sólidos de Santander y compra TMB en Bilbao. 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 nueva terminal de contenedores. Valencia inicia la ampliación norte. Dubai Ports, en alianza con la israelí Zim, adquiere Contarsa. 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 terminal semiautomatizada de Hanjin en 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 Marmedsa y SLP, respectivamente, para carga general y sólidos.

**▶ 2012**

OHL y Davila se hacen con una terminal de contenedores en Tenerife. Grimaldi se adjudica una terminal de carga rodada en 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.



**EL PUERTO DE CEUTA**

Un Puerto Europeo en África  
con una extraordinaria posición estratégica

Autoridad Portuaria de Ceuta

[www.puertodeceuta.com](http://www.puertodeceuta.com)

## España portuaria | Principales hitos

### ► 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 terminal en Barcelona. Vopak abre terminal en Algeciras. Se aprueba el IV Acuerdo Marco de Estiba.

### ► 2014

Maersk Line empieza a escalar con los buques de 18.270 TEUs en Algeciras. Hutchison anuncia la ampliación de su terminal de Barcelona y TTI Algeciras plantea ampliar un tercio su *hub* de Algeciras. Las empresas SLP y Agemasa inician en Bilbao 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 Bilbao su tercer tanque de almacenamiento de GNL. Arranca la autopista del mar entre los puertos de Vigo y Nantes (Francia), de la mano de Grupo Suardiaz. Grupo Alonso abre una nueva terminal polivalente en Sagunto. Yilport compra la portuguesa Tertir y desembarca en Ferrol y Huelva. APM Terminals adquiere Grup TCB, con una cartera de 11 terminales de contenedores en Europa y América Latina. Alvargonzález desembarca en Valencia con la adquisición de la terminal Temagra.

### ► 2016

FRS abre la línea Motril-Tánger-Med. Noatum, a través de Marmedsa Noatum Maritime, entra en

Pasaia con la compra del 50 por ciento de UECC Ibérica, que gestiona la terminal de vehículos. El fondo Kartesia adquiere el 51 por ciento de la terminal granelera Portsur de Castellón. Alvargonzález compra una participación mayoritaria de Sitasa, estibadora de Tarragona. La surcoreana HMM ultima la compra de TTIA. 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

Finnlines consolida su apuesta por el puerto de Bilbao con buques de mayor capacidad. 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 FCT, de Yilport. Grimaldi anuncia la instalación en Valencia 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 cumple 25 años con el reto de la transformación digital.

### ► 2018

Hutchison recrece sus grúas en 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 firman una nueva alianza estratégica, extendiendo su relación en Bilbao y Tarragona a Huelva, Castellón, Sagunto, Avilés y Gijón. Baleària y Fred. Olsen Express acuerdan operar rutas conjuntas entre la Península y Canarias.

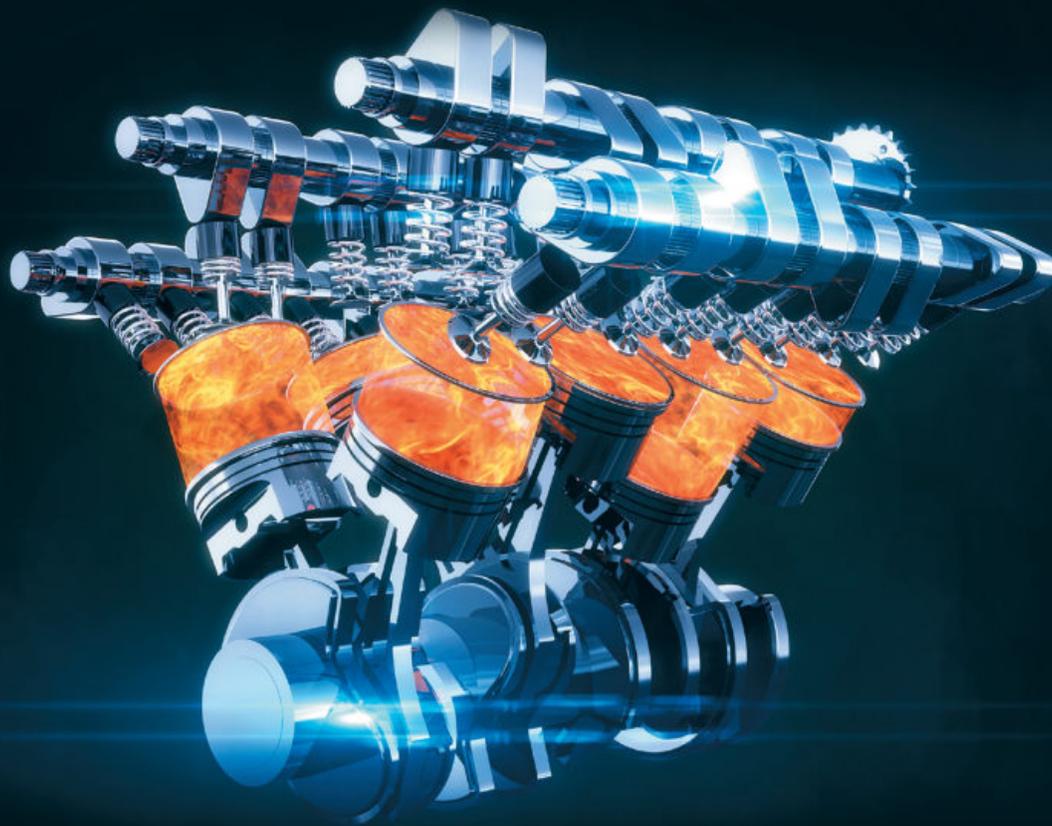
### ► 2019

ExxonMobil arranca sus operaciones en el puerto de Valencia. APM Terminals Barcelona gana capacidad operativa con la compra de nueva maquinaria, al tiempo que define el proyecto de automatización. CSP Iberian Bilbao Terminal culmina la ampliación de su infraestructura ferroviaria en la terminal de contenedores para operar trenes de 550 metros. Algeciras traza su estrategia en el Estrecho de Gibraltar con el reto de situar su capacidad en 8,5 millones de TEUs en 2030. TIL, brazo de terminales de MSC, presenta la única oferta para la terminal norte de Valencia, bajo una inversión de 1.021 millones de euros.

### ► 2020

MSC despliega buques de más de 23.000 TEUs en sus servicios regulares que operan en los puertos de Barcelona y Valencia. Los puertos aprueban medidas de reducción de las tasas ante la caída de actividad por la COVID-19. Se aprueba, por consenso, el borrador del nuevo Marco Estratégico de Puertos del Estado.





# Nunca un motor había conseguido un funcionamiento tan optimizado

*Conviertes un líquido en energía y movimiento y ves cómo todo fluye dentro de un ritmo sincronizado. El mejor motor necesita el mejor combustible. El Puerto de Algeciras es el motor para que tu producto llegue en las mejores condiciones a tu cliente final. Un motor que cuenta con las mejores piezas: una Comunidad Portuaria altamente especializada con una oferta logística global, PIF operativo 24/7 y conexión directa con más de 200 puertos de 75 países.*

*Queremos formar parte de tu estrategia: [comercial@apba.es](mailto:comercial@apba.es)*

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Graneles líquidos

# EL TRÁFICO REGRESA A LOS NIVELES DE 2016

Los flujos de graneles líquidos caen un 11% en 2020, lastrados por las restricciones a la movilidad

La crisis sanitaria mundial pasó una gruesa factura al tráfico de graneles líquidos, el segundo grupo de mercancías más numeroso en los puertos españoles, con un peso del 33 por ciento. El tráfico se desplomó un 11 por ciento en 2020, hasta los 167,1 millones de toneladas, regresando a niveles del año 2016.

Esta actividad estuvo lastrada por la bajada de biocombustibles, petróleo crudo y fueloil, aunque también hubo productos que progresaron a lo largo del pasado año, como el gasoil. Al frente de la clasificación por volumen de tráfico se mantiene Algeciras, que controla cerca del 17 por ciento del tráfico total de graneles líquidos en España. La dársena movió 28,4

millones de toneladas, un 7 por ciento menos que un año antes. Entre los principales actores de este negocio figuran Cepsa, Repsol, CLH y Evos Algeciras (la antigua planta de Vopak), que celebra un año de actividad en su terminal de Algeciras tras la llegada de su nuevo accionista First Sentier Investors.

A continuación se encuentra el puerto de Cartagena, que ha dado el sorpasso a Huelva. La dársena movió 25,1 millones de toneladas en 2020, lo que supone un descenso del 3 por ciento, como consecuencia de la reducción de la movilidad durante el estado de alarma por la crisis de la COVID-19, que provocó un menor consumo de combustible. Este envase representa

**ALGECIRAS, PRIMERO DE LA CLASE, CONTROLA EL 17% DEL TRÁFICO TOTAL DE GRANELES LÍQUIDOS EN ESPAÑA**

**CARTAGENA DA EL SORPASO A HUELVA Y SE COLOCA EN EL SEGUNDO PUESTO DEL RANKING**

## TRÁFICO DE GRANELES LÍQUIDOS

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Bahía de Algeciras	28,39	30,58	-7%	31,76	28,77	27,31
Cartagena	25,11	26,01	-3%	25,68	27,18	25,03
Huelva	23,47	26,68	-12%	25,12	24,90	24,14
Tarragona	18,32	21,21	-14%	19,84	22,04	20,27
Bilbao	18,16	20,82	-13%	20,49	19,78	18,09
Barcelona	12,86	16,13	-20%	15,30	14,48	11,42
Castellón	9,80	10,60	-8%	10,39	7,83	8,35
Las Palmas	7,82	8,07	-3%	7,15	6,85	6,12
A Coruña	7,11	8,97	-21%	9,34	8,79	8,17
S.C. Tenerife	3,52	4,81	-27%	4,50	5,14	6,16
Ferrol - San Cibrao	2,94	2,31	+27%	2,16	2,31	2,35
Valencia	2,67	3,12	-14%	1,91	3,20	3,80
Motril	1,39	1,32	+5%	1,34	1,05	1,20
Bahía de Cádiz	1,27	1,33	-5%	0,69	0,58	0,40
Baleares	0,98	1,54	-37%	1,70	1,55	1,54
Ceuta	0,71	0,87	-18%	0,83	0,99	0,88
Avilés	0,68	0,72	-6%	0,62	0,66	0,63
Gijón	0,64	0,89	-28%	0,77	0,90	0,81
Sevilla	0,34	0,29	+17%	0,27	0,42	0,23
Vilagarcía	0,23	0,18	+28%	0,17	0,19	0,18
Santander	0,21	0,32	-34%	0,34	0,23	0,14
Málaga	0,21	0,08	+153%	0,08	0,15	0,17
Almería	0,11	0,06	+89%	0,04	0,03	0,03
Melilla	0,06	0,08	-15%	0,08	0,08	0,08
Vigo	0,06	0,05	+23%	0,09	0,07	0,06
Alicante	0,03	0,03	+9%	0,06	0,04	0,04
Marín - Pontevedra	-	0,00	-100%	0,00	-	-
Pasaia	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>167,11</b>	<b>187,09</b>	<b>-11%</b>	<b>180,72</b>	<b>178,24</b>	<b>167,58</b>

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

## Ubicación estratégica

El Puerto de Algeciras

**EVOS**



**Capacidad:** Inaugurada en 2013, Evos Algeciras es una terminal petrolera de 403.000 m<sup>3</sup> de capacidad, estratégicamente situada en el Puerto de Algeciras en el Estrecho de Gibraltar, una ubicación clave en el suministro de combustible para barcos, centro de exportación y comercio de fuel en el Mediterráneo.

**Tanques:** 22 con tamaños de 2.000 a 40.000 m<sup>3</sup>.

**Atraques:** 4 con un calado de 19,5 m.

**Servicios:** Blending / Heating / Dedicated Systems / Mixing / Additivation.

Evos es una empresa independiente de almacenamiento de energía que tiene terminales en los principales puertos de Europa, Ámsterdam y Rotterdam, Hamburgo y Algeciras.

Evos Algeciras SAU. Explanada Isla Verde Exterior. Algeciras (Cádiz). España / Teléfono: +34 956 022 423 - terminal.alg@evos.eu | www.evos.eu

# PUERTOS DE ESPAÑA

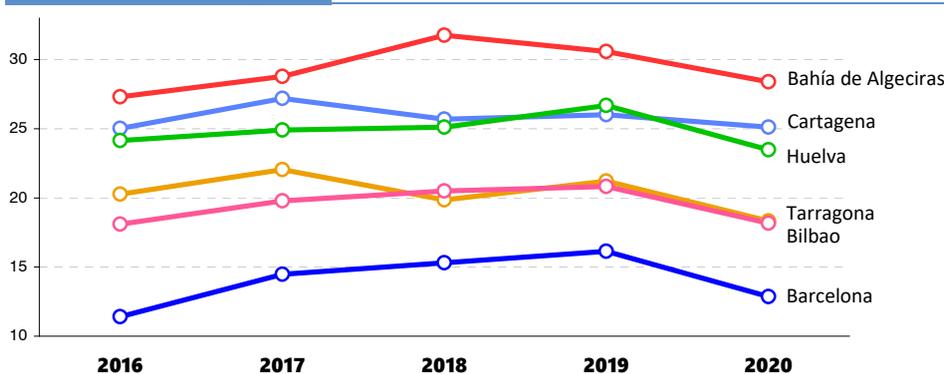
alrededor del 77 por ciento del volumen de negocio de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

En tercer lugar del ranking se encuentra Huelva, con 23,5 millones de toneladas, un 12 por ciento menos que en 2019.

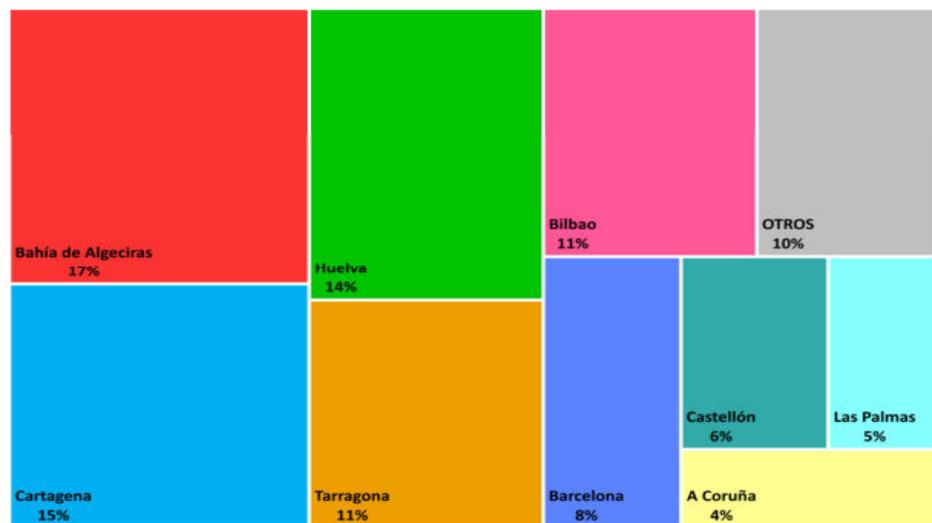
Por su parte, el puerto de Tarragona, pese a la caída del 14 por ciento registrada en 2020, con un movimiento de 18,3 millones de toneladas, logra mantener su cuarto puesto. Las terminales de almacenamiento de graneles líquidos de la dársena, Vopak Terquimsa y Tepsa, propiedad de Rubis Terminal, ponen el foco en el impulso de la intermodalidad y la combinación de operaciones de *hub* y consumo local para impulsar los tráficos.

Pisando los talones a Tarragona, en quinto lugar, aparece Bilbao, con un descenso del 13 por ciento. Y es que la falta de demanda de combustibles llevó a Petronor, filial de Repsol, principal cliente del puerto, a parar una de sus dos unidades de producción, lo que redujo en un 40 por ciento su capacidad para procesar petróleo.

## TRÁFICO DE GRANELES LÍQUIDOS



### ► 2020



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

## UN ROTO A LA ESTADÍSTICA

**COVID-19.** Los puertos españoles han perdido a lo largo del pasado año la friolera de casi 20 millones de toneladas de graneles líquidos. Una caída vinculada, sobre todo, a la falta de demanda de combustibles, fruto de los confinamientos y las restricciones a la movilidad por la COVID-19.

**Concentración.** Los cinco primeros puertos del ranking por tráfico, Algeciras, Cartagena, Huelva, Tarragona y Bilbao, únicos enclaves que superan los 18 millones de toneladas de graneles líquidos, concentran el 68 por ciento del total de estos flujos en el sistema portuario español.

Puerto Hub líder en graneles agroalimentarios

1.000.000m<sup>2</sup>

Más de 1M de m<sup>2</sup> de superficie disponible  
Calados superiores a 20m  
1.500m de línea de atraque

Objetivo 0% emisiones

PUERTO EXTERIOR DE PUNTA LANGOSTEIRA

## Preparados para un nuevo futuro

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

[www.puertocoruna.com](http://www.puertocoruna.com)

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Graneles sólidos

# TORMENTA PERFECTA EN LOS MUELLES

El impacto de la pandemia mundial se suma a la crisis del carbón, provocando un descenso de los graneles sólidos del 15%, tras la caída del 11% registrada un año antes

Los graneles sólidos, que fueron los principales 'culpables' del estancamiento del tráfico de mercancías de los puertos españoles en 2019, continuaron en caída libre a lo largo del pasado año.

Al proceso de descarbonización para avanzar en energías limpias y renovables, se sumó en 2020 el impacto de la crisis sanitaria. El resultado final: un descenso del tráfico del 15 por ciento, con un movimiento de 77 millones de toneladas, casi 14 millones de toneladas menos que un año antes.

La evolución de este envase, que representa el 15,2 por ciento del movimiento total de los puertos españoles, confirmó el desplome del tráfico de carbón (-24,3 por ciento), debido al acuerdo de cerrar las centrales carboeléctricas para mitigar el cambio climático, y algunos productos de construcción, como el cemento (-9 por ciento) y el asfalto (-6,7 por ciento).

El ranking sigue liderado por el puerto de Gijón, que mueve más del doble que su más inmediato perseguidor. La dársena asturiana cerró 2020 con un tráfico de 13,6 millones de toneladas de graneles sólidos, lo que supone un des-

## TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Gijón	13,62	14,59	-7%	17,19	19,22	16,02
Castellón	6,73	7,10	-5%	7,43	6,46	5,20
Cartagena	6,66	6,84	-3%	6,60	5,82	5,30
Tarragona	6,48	9,72	-33%	9,99	9,51	9,07
Ferrol - San Cibrao	6,37	8,10	-21%	10,76	10,46	9,41
Huelva	4,92	5,76	-15%	6,66	6,49	5,76
Barcelona	4,01	4,07	-1%	4,26	4,47	4,43
Bilbao	3,67	4,68	-22%	4,76	4,54	4,36
Almería	3,46	4,41	-22%	6,34	5,62	4,70
Santander	3,03	3,65	-17%	3,31	3,48	2,82
A Coruña	2,55	3,47	-27%	4,85	5,06	4,35
Avilés	2,52	2,80	-10%	3,17	2,88	2,92
Sevilla	2,21	2,29	-4%	2,17	2,20	2,25
Valencia	1,70	2,19	-22%	2,54	2,28	2,53
Bahía de Cádiz	1,44	1,86	-22%	1,74	1,75	1,76
Málaga	1,43	1,46	-3%	1,70	1,68	1,75
Alicante	1,40	1,44	-3%	1,59	1,88	1,90
Pasaia	1,01	1,03	-2%	1,00	0,83	1,10
Marín - Pontevedra	0,87	0,89	-3%	0,93	0,92	1,05
Motril	0,53	0,62	-14%	0,56	0,51	0,45
Baleares	0,52	1,22	-57%	1,42	1,61	1,55
Bahía de Algeciras	0,47	0,97	-52%	1,72	2,10	1,78
Las Palmas	0,40	0,45	-12%	0,47	0,56	0,53
S.C. Tenerife	0,38	0,42	-10%	0,45	0,41	0,41
Vilagarcía	0,31	0,48	-35%	0,45	0,42	0,32
Vigo	0,30	0,30	+1%	0,27	0,26	0,23
Melilla	0,04	0,01	+430%	0,01	0,01	0,01
Ceuta	0,02	0,02	-16%	0,03	0,02	0,02
<b>Total</b>	<b>77,04</b>	<b>90,84</b>	<b>-15%</b>	<b>102,37</b>	<b>101,43</b>	<b>91,99</b>

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

**GIJÓN, AL FRENTE DEL RANKING, MUEVE MÁS DEL DOBLE QUE SU MÁS INMEDIATO PERSEGUIDOR**

**CASTELLÓN ESCALA TRES PELDAÑOS Y SE SITÚA COMO EL SEGUNDO PUERTO ESPAÑOL EN TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS**

censo del 7 por ciento. A falta de los datos oficiales de diciembre, la Autoridad Portuaria de Gijón destaca el incremento de graneles sólidos en los muelles comerciales, impulsados, sobre todo, por el movimiento de carbón, con cerca de 4,3 millones de toneladas hasta noviembre. Por el contrario, la terminal granelera Ebhisa, con 6,1 millones de toneladas en el mismo período, disminuyó un 35 por ciento su actividad, afectada por el menor tráfico de siderúrgicos (-40 por ciento) y de carbón térmico (-22 por ciento). A continuación se encuentra el puerto de Castellón, tras escalar tres peldaños. Los graneles sólidos fueron los que menos sufrieron el impacto de la COVID-19, con un descenso del 5,2 por ciento en 2020, hasta alcanzar los 6,73 millones de toneladas. Un dato que sitúa al puerto de Castellón como el segundo del sistema portuario español en este tipo de tráfico, gracias principalmente al dinamismo del sector cerámico, "que ha mostrado su resiliencia en momentos tan difíciles", como aseguró el presidente de la Autoridad Portuaria, Rafa Simó, en la presentación del balance de actividad de la dársena.

## La terminal de Graneles del Puerto de Castellón

540m lineales de atraque con 16m de calado

130.000m<sup>2</sup> de superficie de campas y almacenes

Próxima ampliación de 210m del muelle en Zona Sur

[www.portsurcastellon.com](http://www.portsurcastellon.com)



## INVERSIONES EN TERMINALES

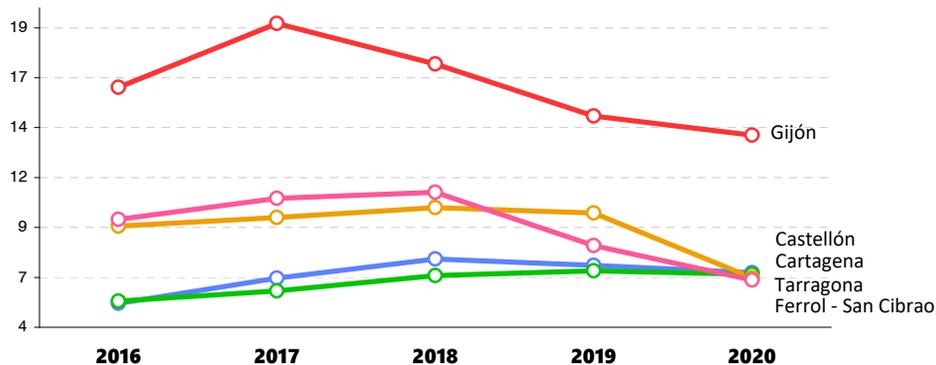
**Sevilla.** La Autoridad Portuaria busca aumentar su dimensión en el negocio de los graneles con una nueva terminal. Para ello, cuenta con la oferta de una compañía del entramado empresarial de Grupo Alvar González, uno de los referentes del tráfico granelero en España. Su filial Aldeport, a través de Agencia Marítima Portillo, que ya dispone de instalaciones en el enclave, ha planteado la única oferta en el concurso abierto para la construcción y explotación de la citada instalación.

**Alicante.** La entidad portuaria, que dispondrá de una nueva terminal granelera, incluye en su programa de bonificaciones para 2021 un descuento del 40 por ciento para la carga y descarga de este tráfico mediante cinta con origen o destino en naves cerradas.

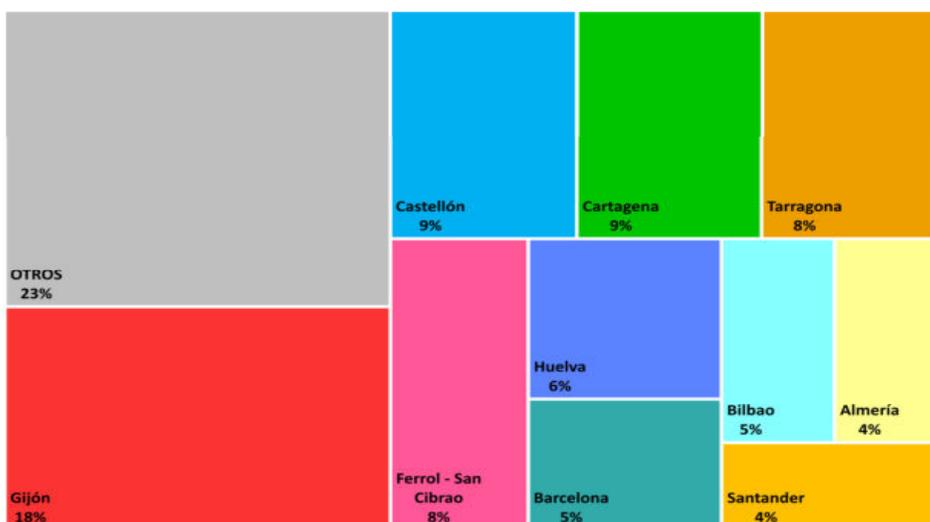
En tercer lugar del ranking aparece el puerto de Cartagena, que también logró ganar una posición. Las cifras del puerto de Cartagena se acercaron a los 6,7 millones de toneladas, un 2,6 por ciento menos que en 2019, superando una de las mejores campañas nacionales de cereal de la historia que mermó los flujos de importación. Un descenso que se compensó con “nuevos tráficos que se están afianzando en el puerto de Cartagena, como la chatarra, con un crecimiento del 262 por ciento, o la sal”, según indicó la presidenta de la Autoridad Portuaria, Yolanda Muñoz. En cuarto y quinto lugar se sitúan los puertos de Tarragona y Ferrol, que también lograron superar los 6 millones de toneladas de graneles sólidos en el difícil 2020.

Los cinco primeros enclaves de graneles sólidos, que suman en conjunto cerca de 40 millones de toneladas, controlan más de la mitad del movimiento total de graneles sólidos en los muelles españoles.

## TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS



### ► 2020



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

**TMGA**

**YOUR BEST LOGISTICS PARTNER**  
PORT SERVICES

LA CORUÑA - FERROL - GALICIAN REGIONAL PORTS [tmga.es](http://tmga.es)

**TME**  
TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO

**CARGA Y DESCARGA DE GRANEL Y MERCANCÍA GENERAL**

Nuevo Edf. usuarios I | Puerto de Castellón (España) | +34 964 737 049 | [tmg@tmg.com.es](mailto:tmg@tmg.com.es)  
[www.tmg.com.es](http://www.tmg.com.es)

## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Mercancía general

# 2020, UN AÑO CON MÁS SOMBRAS QUE LUCES

La mercancía general, con una cuota del 52% del tráfico total, registra un descenso del 4,5%, hasta los 261 millones de toneladas

La mercancía general no escapó en 2020 del turbulento año vivido por los puertos españoles como consecuencia del estado de alarma en todo el territorio nacional aprobado por el Gobierno de Pedro Sánchez entre el 14 de marzo y el 21 de junio, para afrontar la situación de emergencia sanitaria provocada por la COVID-19.

Los flujos de este envase se resintieron gravemente durante el citado periodo en el que la actividad industrial y comercial se llegó,

por un lado, a paralizar completamente, o a aminorarse de forma notable.

La tormenta amainó a partir del mes de agosto, donde gran parte de los puertos españoles retomó buena parte de la actividad, incluso registrando volúmenes récord en varios puertos.

Así las cosas, al cierre del año, la mercancía general cayó un 4,5 por ciento en el sistema portuario español, logrando un volumen de 261,5 millones de toneladas. El descenso supuso la pérdida de 12,4 millones de toneladas.

La carga más afectada fue la convencional, con una pérdida del 14 por ciento, consolidando un movimiento de 67,6 millones de toneladas, mientras que la carga en contenedores experimentó un descenso del 0,73 por ciento con un flujo de 193,8 millones de toneladas.

Un año más ha crecido el peso de este segmento de actividad en relación con el tráfico total de mercancías, con una cuota del 52 por ciento respecto al total de flujos que se movieron en el sistema portuario español.

#### LUCES

Durante 2020, solo ocho puertos españoles ganaron tráficos de carga general. Valencia, Bahía de Algeci-

#### TRÁFICO DE MERCANCÍA GENERAL

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Valencia	75,97	75,42	+1%	71,97	67,77	64,66
Bahía de Algeciras	74,72	73,33	+2%	69,06	65,45	67,77
Barcelona	41,59	45,75	-9%	46,34	41,12	31,67
Las Palmas	15,22	15,65	-3%	16,72	16,93	13,54
Baleares	10,82	13,76	-21%	13,10	12,24	11,58
Bilbao	7,72	9,94	-22%	10,34	9,87	9,50
S.C. Tenerife	6,74	7,21	-7%	7,41	7,39	6,39
Vigo	3,98	3,82	+4%	3,77	3,64	3,57
Santander	2,60	2,59	+0%	2,30	1,89	1,85
Pasaia	1,98	2,17	-8%	2,09	2,09	2,29
Castellón	1,98	3,00	-34%	3,29	3,58	3,49
Gijón	1,87	1,89	-1%	1,69	1,62	1,50
Sevilla	1,65	1,77	-7%	1,97	1,90	2,31
Bahía de Cádiz	1,64	1,15	+43%	1,42	1,66	1,33
Tarragona	1,54	1,78	-13%	2,17	2,08	1,99
Huelva	1,30	1,15	+14%	0,98	0,79	0,49
Alicante	1,28	1,42	-10%	1,51	1,50	1,49
Almería	1,21	1,09	+11%	0,58	0,64	0,67
Marín - Pontevedra	1,20	1,55	-23%	1,58	1,59	1,27
Cartagena	1,06	1,26	-15%	1,46	1,53	1,39
Málaga	1,06	1,94	-45%	1,44	0,99	0,94
Avilés	0,86	1,57	-46%	1,17	1,21	1,36
A Coruña	0,84	1,01	-17%	1,10	0,91	1,01
Ferrol - San Cibrao	0,71	0,76	-6%	0,76	0,78	0,76
Vilagarcía	0,66	0,65	+1%	0,59	0,59	0,60
Ceuta	0,56	0,83	-33%	0,85	0,87	1,04
Melilla	0,52	0,78	-34%	0,79	1,06	1,06
Motril	0,28	0,79	-65%	0,92	0,77	0,51
<b>Total</b>	<b>261,56</b>	<b>274,01</b>	<b>-5%</b>	<b>267,37</b>	<b>252,47</b>	<b>236,03</b>

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

ras, Vigo, Santander, Bahía de Cádiz, Huelva, Almería y Vilagarcía mejoraron sus volúmenes, gracias a un aumento de los flujos de carga en contenedores. Entre los crecimientos, destacan Algeciras, Valencia, Cádiz y Huelva, donde la actividad de mercancía

# S.L.P.

■ Servicios  
■ Logísticos  
■ Portuarios, SLP

1996 - 2021  
**25**  
AÑOS

Gran Vía, 40 bis, 7º  
48009 BILBAO

[www.slp.es](http://www.slp.es)

#### AGENCIA

+34 94 424 99 87 • [agency@slp.es](mailto:agency@slp.es)

#### ESTIBA

+34 94 424 99 87 • [slp@slp.es](mailto:slp@slp.es)

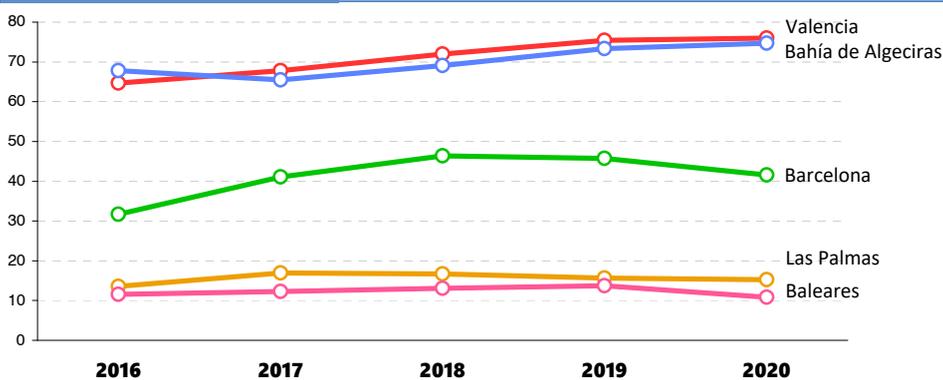
#### OFICINAS SANTURCE

+34 94 461 83 94 • +34 94 423 82 00

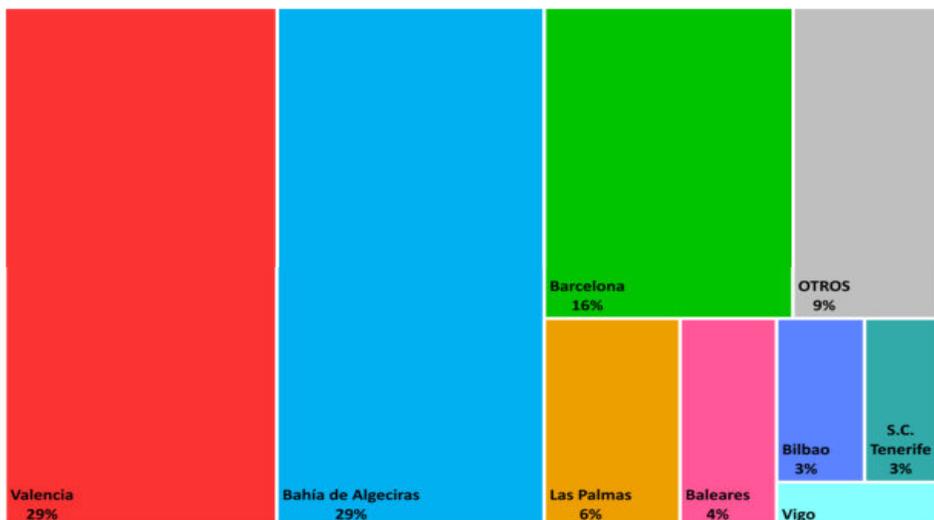


# PUERTOS DE ESPAÑA

## TRÁFICO DE MERCANCÍA GENERAL



### ► 2020



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

## VALENCIA Y ALGECIRAS MUEVEN EL 58% DE LA CARGA GENERAL EN ESPAÑA

## LA MERCANCÍA CONVENCIONAL CAYÓ UN 14%, MIENTRAS QUE LA CARGA EN CONTENEDOR AGUANTÓ EL TIPO

## LOS PUERTOS DE CÁDIZ Y HUELVA ANIMAN LOS FLUJOS EN EL SUR DE ESPAÑA

general creció notablemente, gracias a la agrupación de flujos de navieras como MSC, Maersk y CMA CGM en los dos primeros enclaves. Por su parte, el crecimiento de las operaciones de Boluda en el caso de Bahía de Cádiz fue clave al término del año, mientras que Huelva sigue en clave positiva, con el añadido de las escalas de Maersk en el enclave andaluz.

### SOMBRAS

El puerto más afectado por la caída de actividad fue Barcelona, cuyas terminales dejaron de mover 4,1 millones de toneladas de carga general, al reducir su actividad en un 9 por ciento. En volúmenes perdidos, le siguen Baleares y Bilbao, con un lastre de 2,9 y 2,2 millones de toneladas durante 2020, cifras que suponen un descenso del 21 y 22 por ciento, respectivamente.

El descenso del consumo en las Islas Baleares por la caída del turismo, y el parón industrial y la huelga de estiba en Bilbao entre octubre y diciembre, incidieron en la bajada de flujos en ambos puertos.



# 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.



**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



SHIPPING SUPPORT SERVICE

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Contenedores

# RUMBO A LA NORMALIDAD PARA GANAR NUEVOS FLUJOS

Las terminales de contenedores de los puertos españoles movieron 16,7 millones de TEUs en 2020, lo que supone un descenso del 4,3%

El sistema portuario español se quedó en 2020 a las puertas de volver a sobrepasar la barrera de los 17 millones de TEUs. En concreto, los puertos movieron 16,7 millones de TEUs, una cifra que permitió salvar el ejercicio, gracias al desarrollo del último cuatrimestre, con una reducción de flujos del 4,3 por ciento, aminorando los descensos obtenidos en la primera ola de la COVID-19.

En concreto, la diferencia con respecto al año 2019, en cuanto al volumen global

de contenedores operados, fue de 759.278 TEUs menos, cifra que supone aproximadamente la actividad de quince días en las terminales españolas.

Pese a la afeción en la estadística, las grandes cifras reflejan que se mantiene la apuesta de los grandes armadores mundiales por España, que continúa su progresión como principal enlace interoceánico del sur de Europa, en un contexto de emergente competencia internacional.

Al frente del ranking na-

## TRÁFICO DE CONTENEDORES

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Valencia	5.415	5.440	-0%	5.183	4.832	4.732
Bahía de Algeciras	5.106	5.125	-0%	4.773	4.390	4.761
Barcelona	2.958	3.325	-11%	3.423	2.969	2.237
Las Palmas	1.033	1.007	+3%	1.141	1.183	946
Bilbao	486	628	-23%	638	605	597
S.C. Tenerife	382	411	-7%	509	467	371
Vigo	204	217	-6%	220	219	218
Alicante	158	171	-8%	163	164	160
Castellón	131	203	-35%	229	241	227
Sevilla	126	137	-8%	138	106	146
Málaga	124	209	-41%	125	86	120
Bahía de Cádiz	109	58	+88%	69	82	74
Baleares	92	120	-24%	121	121	130
Huelva	84	74	+13%	69	58	12
Gijón	82	76	+9%	79	76	66
Cartagena	52	68	-22%	84	90	96
Marín - Pontevedra	44	77	-42%	87	89	67
Tarragona	44	48	-9%	58	63	84
Vilagarcía	36	41	-13%	35	35	32
Santander	26	14	+83%	11	7	1
Almería	24	23	+2%	9	7	6
Ferrol - San Cibrao	12	8	+51%	5	0	1
Melilla	11	18	-38%	22	36	39
Ceuta	6	11	-44%	11	16	22
Pasaia	4	-	-	0	0	7
Motril	0	1	-88%	0	9	3
A Coruña	0	0	-50%	0	0	0
Avilés	-	0	-100%	0	-	0
<b>Total</b>	<b>16.750</b>	<b>17.510</b>	<b>-4%</b>	<b>17.203</b>	<b>15.952</b>	<b>15.154</b>

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

cional está el puerto de Valencia, que rebasó, por tercer año consecutivo, los 5 millones de TEUs, afianzando su posición en el Mediterráneo. En 2020, sus terminales gestionaron 5,4 millones de TEUs, con un ligero descenso del 0,46 por ciento. El enclave redujo solo en 24.844 TEUs sus flu-

jos, gracias al mantenimiento de servicios y tráfico de navieras como MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco y Hapag-Lloyd, entre otras. En segunda posición, el puerto de Bahía de Algeciras mantuvo el tipo en 2020. Sus dos terminales de contenedores, APM Terminals y TTI-A, también lo-



- ✓ Logística terrestre, aérea y marítima
- ✓ Almacenaje y distribución / Picking
- ✓ Grupos con Ceuta y diarios con Melilla
- ✓ Cargas diarias completas en frío y en seco con Melilla
- ✓ Embarques diarios a Beni-Enzar/Nador (Marruecos)
- ✓ Despacho de contenedores / Transitarios



✓ BASES LOGÍSTICAS EN ALMERÍA, MÁLAGA Y MELILLA.

✓ HEAD OFFICE: MELILLA (melilla@cabrerologic.com)

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



www.cabrerologic.com



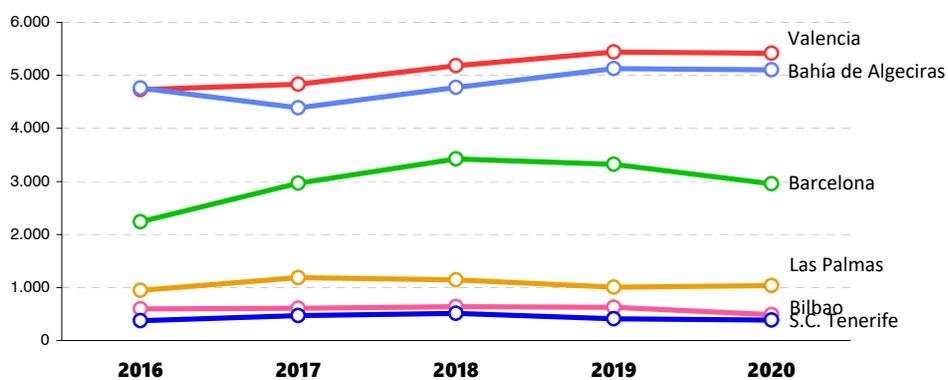
**PUERTOS DE ESPAÑA**

**VALENCIA Y ALGECIRAS MANTUVIERON ESTABLES SUS TRÁFICOS**

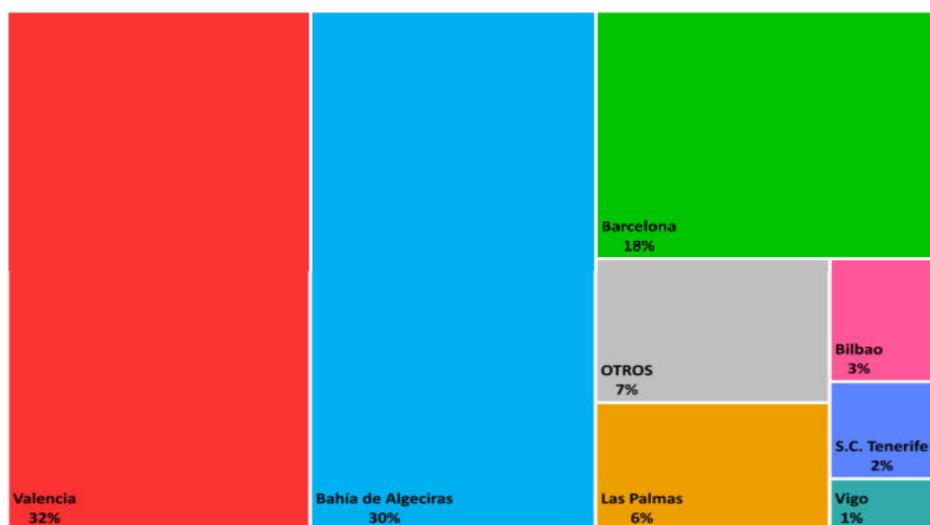
**BARCELONA, BILBAO, MÁLAGA Y CASTELLÓN PERDIERON TRÁFICOS**

**LAS PALMAS, CÁDIZ, HUELVA, FERROL, GIJÓN Y SANTANDER MEJORARON SUS FLUJOS EN 2020**

**TRÁFICO DE CONTENEDORES**



**► 2020**



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

graron superar los 5 millones de TEUs, con un mínimo retroceso del 0,38 por ciento, gracias al fuerte desarrollo del último cuatrimestre del año.

En tercera posición se encuentra el puerto de Barcelona, que tras varios años en una positiva línea de crecimiento no logró sobrepasar la barrera de los tres millones de TEUs. Los flujos de sus terminales, BEST, APM Terminals Barcelona y PortNou, redujeron su actividad global en un 11 por ciento, con una caída de 366.951 TEUs, dejando el volumen operado en 2020 en 2.957.700 TEUs. La pérdida de flujos de Barcelona supone el 48 por ciento del volumen dejado de operar en 2020 por el conjunto del sistema portuario español.

En la línea de caídas, hay que destacar la significativa reducción de actividad en otros puertos como Bilbao (-142.650 TEUs), Málaga (-85.355 TEUs) y Castellón (-71.875 TEUs), por diversas razones.

En el caso del puerto vasco, la huelga de casi tres meses en la dársena incentivó las caídas de un mal año en volúmenes por la COVID-19, mientras que en Málaga la naviera Maersk redujo sus operaciones y en Castellón MSC desvió tráficos a su terminal dedicada de Valencia.

**Puerto de Sevilla**

PLATAFORMA MULTIMODAL  
CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL

Tfno: +34 954 247 300  
e-mail: comercial@apsevilla.com  
www.apsevilla.com

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Contenedores

# CONTRACCIÓN EN EL 'IMPORT-EXPORT'

Los puertos reducen un 8% sus tráficos de comercio exterior, con 5,5 millones de TEUs

El tráfico de contenedores de importación y exportación sufrió en 2020 una importante contracción. Pese a la mejoría evidente producida en el último cuatrimestre del ejercicio, los puertos españoles perdieron un 8 por ciento de volúmenes de comercio exterior, alcanzando un flujo de 5,5 millones de TEUs.

Los enclaves se quedaron a 492.430 TEUs del tráfico del pasado ejercicio, una cantidad que supone la pérdida de la actividad de un mes de todo el sistema portuario español, que viene generando alrededor de medio millón de TEUs cada treinta días.

Hay que tener en cuenta en el análisis de los datos que los tráficos vienen de un contexto en el arranque de 2020 de desaceleración global de la economía y con un escenario de guerras comerciales que se agravaron con la tormenta económica mundial generada por la pandemia a partir del mes de marzo. El balance del import-export

## AÑO DE GRAN TURBULENCIA

**En positivo.** Durante 2020 destacó la evolución positiva de los puertos de Vigo, Cádiz Huelva y Ferrol, gracias al desarrollo de nuevos servicios regulares, así como de Santander y Gijón, puertos cantábricos que recibieron flujos que no se operaron en Bilbao.

**En negativo.** Los puertos de Valencia, Barcelona, Algeciras, Bilbao y Castellón perdieron 475.360 TEUs en su conjunto ante el descenso en la actividad import-export en el primer semestre del ejercicio.

## TRÁFICO DE CONTENEDORES IMPORT-EXPORT

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Valencia	2.154	2.290	-6%	2.134	2.013	2.007
Barcelona	1.568	1.694	-7%	1.735	1.680	1.571
Bahía de Algeciras	676	709	-5%	576	380	373
Bilbao	441	552	-20%	567	531	527
Vigo	178	157	+13%	190	151	148
Castellón	124	192	-36%	214	204	197
Las Palmas	73	84	-13%	84	101	81
Gijón	64	56	+14%	58	59	54
Cartagena	44	54	-19%	68	75	64
Marín - Pontevedra	38	66	-43%	74	72	55
Tarragona	33	39	-15%	49	49	54
S.C. Tenerife	33	40	-18%	47	53	42
Santander	26	14	+82%	11	7	1
Alicante	21	19	+6%	14	17	18
Almería	20	21	-2%	7	6	6
Bahía de Cádiz	20	10	+104%	12	27	24
Huelva	18	15	+22%	17	13	8
Málaga	15	25	-41%	25	21	15
Ferrol - San Cibrao	12	8	+52%	4	0	1
Pasaia	4	-	-	0	0	7
Vilagarcía	2	1	+11%	1	1	1
Sevilla	1	4	-62%	6	5	5
Melilla	1	4	-70%	6	12	14
Ceuta	0	3	-88%	2	0	0
Motril	0	1	-88%	0	0	0
Baleares	0	0	-93%	0	0	0
A Coruña	0	0	-50%	0	0	0
Avilés	-	0	-100%	0	-	-
<b>Total</b>	<b>5.565</b>	<b>6.058</b>	<b>-8%</b>	<b>5.900</b>	<b>5.478</b>	<b>5.272</b>

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

en el sistema portuario ha mostrado un comportamiento dispar, marcado claramente por la crisis sanitaria y su repercusión en la economía mundial, que ha afectado a la producción de bienes y el intercambio de mercancías. Los indicadores ofrecieron cifras negativas en el primer semestre, con un punto de inflexión en agosto, cuando los tráficos de contenedores empezaron a crecer, una tendencia que se mantuvo hasta el cierre del ejercicio.

El tráfico de contenedores import-export en España está concentrado en los puertos de Valencia y Barcelona, cuyas terminales gestionan el 67 por ciento de los volúmenes. Junto a ellos destaca Bahía de Algeciras, cuyos movimientos siguen consolidando al enclave en la tercera posición de la clasificación, en un ejercicio en el que la mayoría de enclaves perdió tráficos.

Durante 2020, los flujos import-export disminuyeron

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



Grupo Davila

grupodavila.es

"Tu socio de confianza desde 1917"



## PUERTOS DE ESPAÑA

un 6 por ciento en el puerto de Valencia, dos puntos menos que la media nacional, con un movimiento de 2,1 millones de TEUs. La pérdida de volúmenes ascendió a 136.336 TEUs, el 27 por ciento del total.

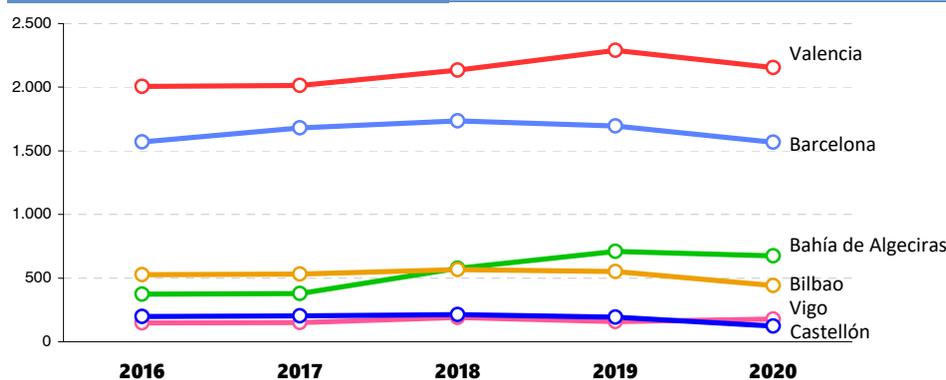
En segunda posición, el puerto de Barcelona redujo sus flujos un 7,4 por ciento, alcanzando un volumen de 1,57 millones de TEUs. La pérdida de tráficos fue de 126.073 TEUs.

Por su parte, el puerto de Algeciras defendió su tercera posición, pese a reducir un 4,6 por ciento sus volúmenes, con un movimiento de 675.623 TEUs.

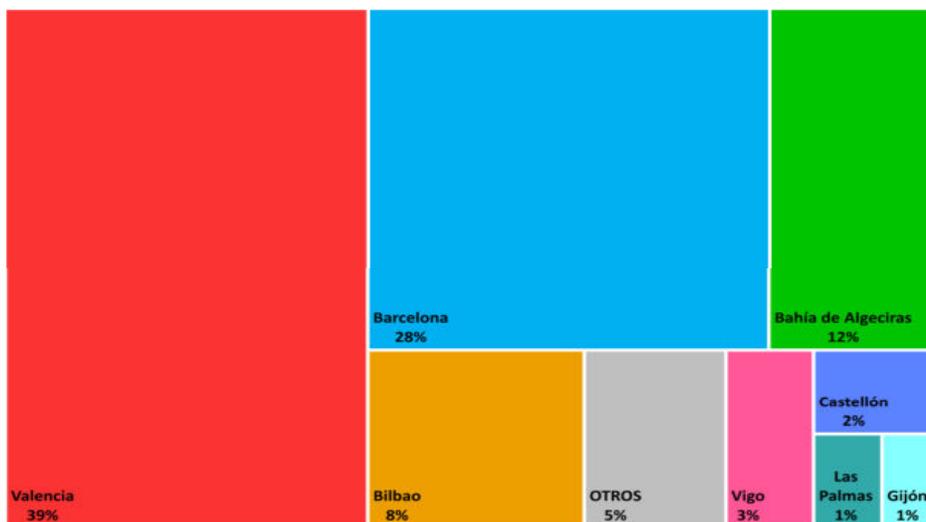
En cuarto lugar, Bilbao redujo sus operaciones con contenedores import-export en un 20 por ciento, totalizando 440.580 TEUs, con una pérdida de 111.439 TEUs, agravado por la huelga de estiba que hubo en el enclave vasco.

En el apartado positivo destaca el crecimiento de flujos en los puertos de Vigo, Gijón, Santander, Bahía de Cádiz, Huelva y Ferrol, gracias al desarrollo de nuevos servicios.

## TRÁFICO DE CONTENEDORES IMPORT-EXPORT



## ► 2020



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

**EL PUERTO DE VALENCIA MUEVE 39 DE CADA 100 CONTENEDORES IMPORT-EXPORT DEL SISTEMA PORTUARIO**

**VIGO MEJORÓ UN 13% SUS TRÁFICOS IMPORT-EXPORT**

**CÁDIZ Y HUELVA MEJORAN SUS FLUJOS GRACIAS A LA APERTURA DE NUEVOS SERVICIOS**

**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

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Contenedores

# UN AÑO ESTABLE Y CON MAYOR CONCENTRACIÓN

Las terminales portuarias superan los 9,3 millones de TEUs de tránsito en 2020, con un ligero descenso del 0,29%, afianzando la conectividad marítima de España

El tránsito total de contenedores en las terminales de los puertos españoles se mantuvo estable en 2020, en su conjunto.

Durante el ejercicio, el tráfico de tránsito solo disminuyó un 0,29 por ciento, agrupando un movimiento de 9.379.044 TEUs, a 27.121 TEUs del récord del año 2019.

Solo 20 de los 28 puertos españoles registraron algún tránsito de contenedores por sus instalaciones, aunque únicamente cuatro de

ellos (Algeciras, Valencia, Barcelona y Las Palmas) se pueden considerar como núcleos donde esta actividad es destacada.

Aunque en el tráfico global existe estabilidad en las cifras, hay que realzar que en 2020 se vivió una mayor concentración de flujos en el negocio, con el desvío de tráfico entre puertos.

Compañías navieras como MSC o Maersk se defendieron de la tormenta económica agrupando flujos en menos puertos y aumenta-

**BAHÍA DE ALGECIRAS AUMENTÓ FLUJOS UN 0,3% GRACIAS AL CRECIMIENTO DE MAERSK Y CMA CGM**

**VALENCIA GANÓ UN 4% MÁS DE NUEVOS TRÁNSITOS FRUTO DEL AUMENTO DE CARGAS DE MSC**

## TRÁFICO DE CONTENEDORES EN TRÁNSITO

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Bahía de Algeciras	4.430	4.416	+0%	4.195	4.008	4.383
Valencia	3.058	2.937	+4%	2.826	2.632	2.514
Barcelona	1.175	1.398	-16%	1.444	1.068	432
Las Palmas	536	447	+20%	584	616	433
Málaga	97	170	-43%	86	49	89
Bahía de Cádiz	31	1	>999%	1	0	0
S.C. Tenerife	26	13	+107%	104	65	3
Vigo	10	9	+6%	11	10	9
Alicante	4	1	+687%	1	3	5
Marín - Pontevedra	4	5	-26%	7	13	7
Castellón	3	8	-59%	7	31	24
Bilbao	2	2	-6%	1	3	3
Tarragona	1	0	>999%	0	4	19
Cartagena	1	0	+492%	0	0	0
Resto	1	0	+370%	1	1	1
<b>Total</b>	<b>9.379</b>	<b>9.406</b>	<b>-0%</b>	<b>9.268</b>	<b>8.501</b>	<b>7.923</b>

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

do las operaciones de tránsito en sus terminales dedicadas de Valencia y Algeciras, respectivamente, una situación que hizo aumentar sus volúmenes en ambos puertos, a las que habría que sumar lo desviado a otros enclaves como Gioia Tauro, Tánger-Med o Sines, que generan un entorno de creciente competencia para las dársenas españolas.

El mantenimiento de los volúmenes, un año más por encima de los 9 millones de TEUs, viene a confirmar a los puertos españoles como plataforma marítima intercontinental, con el añadido de la conectividad que ofrece el trán-

sito para mantener un flujo competitivo para el comercio exterior.

El principal puerto de tránsito en España es Bahía de Algeciras, cuyas terminales aumentaron un 0,3 por ciento los flujos de tránsito, con un movimiento de 4,4 millones de TEUs, fruto del crecimiento de operaciones de navieras como Maersk y CMA CGM en sus muelles, que permitieron mantener la actividad en el enclave, pese a la fuerte competencia de Tánger-Med.

Por su parte, el crecimiento de los tráfico de tránsito de la naviera MSC fue responsable, en gran parte, del destacado aumento de

## LOS TRÁFICOS DE CABOTAJE SUFREN UN 10% DE DESCENSO, FRUTO DEL PARÓN ECONÓMICO

El tráfico de contenedores entre los puertos españoles registró un retroceso del 10 por ciento durante 2020.

Los flujos se resintieron notablemente, fruto del parón económico, lastrado por la pérdida de actividad industrial y turística, con un claro exponente en el descenso de los tráfico en el archipiélago canario.

El sistema portuario español manejó en 2020 entre sus enclaves un flujo de 1,8 millones de TEUs, un tráfico doméstico muy centrado en la relación de los puer-

tos peninsulares con los enclaves de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

Los dos principales puertos en movimientos de cabotaje en contenedores son Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, que experimentaron descensos del 11 y 10 por ciento, respectivamente. Las Palmas registró un volumen de 424.563 TEUs mientras que Santa Cruz de Tenerife alcanzó los 323.747 TEUs. Entre ambos gestionaron el 41 por ciento del cabotaje en contenedores del sistema portua-

## TRÁFICO DE CONTENEDORES DE CABOTAJE

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Las Palmas	425	475	-11%	474	466	432
S.C. Tenerife	324	358	-10%	358	349	325
Barcelona	215	233	-8%	237	250	242
Valencia	203	213	-5%	222	201	204
Alicante	133	151	-12%	148	144	137
Sevilla	125	133	-6%	132	101	141
Baleares	92	120	-24%	121	120	130
Huelva	66	59	+11%	50	44	3
Bahía de Cádiz	58	47	+22%	56	55	50
Bilbao	44	75	-42%	70	71	67
Vilagarcía	34	40	-14%	34	34	32
Gijón	18	20	-9%	21	18	12
Vigo	16	15	+7%	20	23	27
Málaga	12	14	-15%	15	16	16
Melilla	10	14	-30%	16	24	26
Tarragona	9	9	+7%	9	10	11
Cartagena	8	14	-43%	16	15	32
Ceuta	6	8	-30%	9	16	22
Castellón	4	3	+33%	8	6	6
Almería	3	2	+39%	3	0	0
Marín - Pontevedra	3	6	-50%	6	4	5
Resto	0	1	-31%	2	4	8
<b>Total</b>	<b>1.806</b>	<b>2.010</b>	<b>-10%</b>	<b>2.029</b>	<b>1.972</b>	<b>1.927</b>

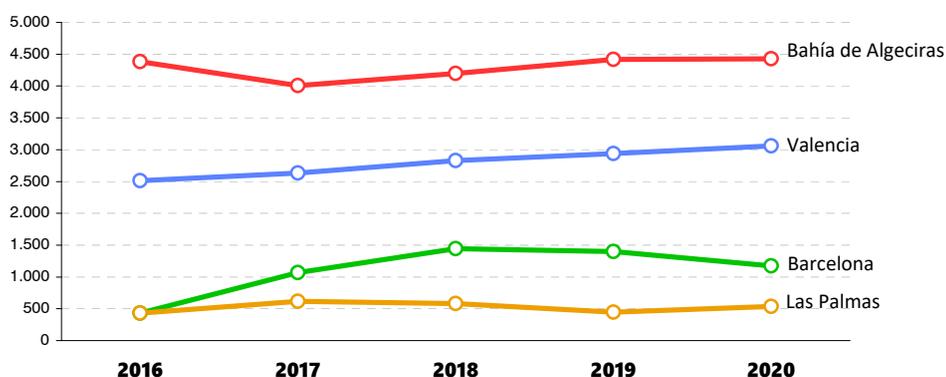
Miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

rio. Junto a los recintos canarios, hay que destacar el papel de Barcelona, Valencia, Alicante y Sevilla, que son los principales enclaves que mueven cargas con los mercados insulares, a la vez que generan una importante redistribución de cargas a otros enclaves nacionales.

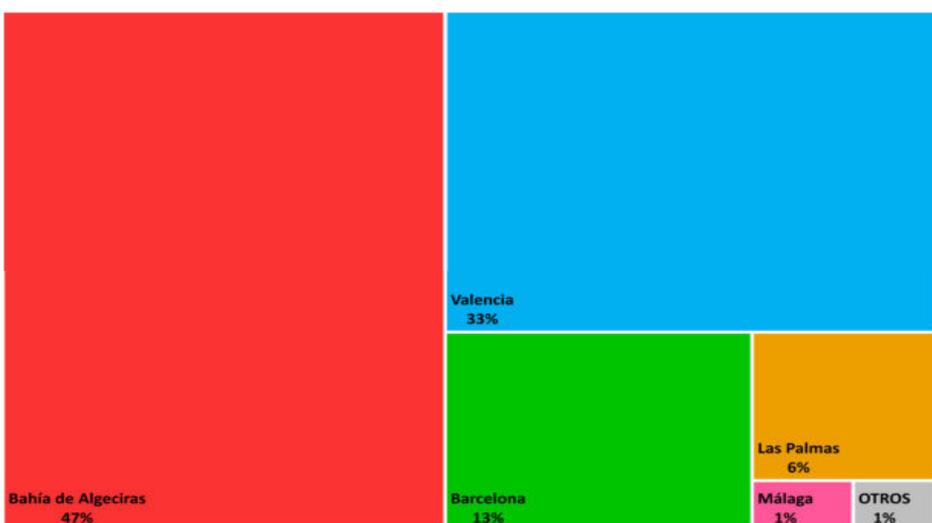
En 2020, Barcelona y Valencia mantuvieron sus tráfico de cabotaje por encima de los 200.000 TEUs anuales, mientras que Alicante y Sevilla lograron mantener sus flujos por encima de los 125.000 TEUs. En el crecimiento de tráfico destacó la evolución del cabotaje en puertos como Almería, Huelva, Bahía de Cádiz, Vigo y Tarragona, fruto de la generación de nuevos servicios feeder con otros enclaves de mayor tamaño.

## PUERTOS DE ESPAÑA

## TRÁFICO DE CONTENEDORES EN TRÁNSITO



## ► 2020



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

los tránsitos de contenedores en el puerto de Valencia a lo largo del ejercicio 2020. El enclave movilizó 3 millones de TEUs de tránsito, un 4 por ciento más que en 2019, generando 121.230 nuevos TEUs durante el pasado año.

Signo contrario fue el que obtuvieron las terminales de contenedores del puerto de Barcelona, que perdieron un 15,9 por ciento de volúmenes de tránsito en 2020. El enclave catalán tuvo sus cifras en 1,17 millones de TEUs, dejando de mover 222.362 TEUs, fruto de la decisión de varias navieras de gestionar sus tránsitos en otros puertos próximos de Italia y España.

En cuarta posición, está el buen comportamiento de los flujos de tránsito obtenido en Las Palmas, donde se generó un crecimiento del 19 por ciento de los tránsitos, con un volumen de 535.757 TEUs, y un aumento de 88.345 TEUs respecto a 2019. El aumento de operaciones de la suiza MSC generó esta corriente de tránsitos en las terminales canarias.

Por último, en la estadística hay que destacar la reducción en las operaciones de tránsito en Málaga, con una pérdida del 43 por ciento de los flujos y un volumen de 97.266 TEUs durante el pasado ejercicio.

47%

del tránsito

de contenedores se mueven en Bahía de Algeciras



¿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.



Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Contenedores

# LOS PUERTOS, TERMÓMETROS ECONÓMICOS DEL DÍA A DÍA

La evolución mensual del tráfico refleja cuáles fueron los meses duros de la pandemia en España

El tráfico de contenedores en los puertos españoles sufrió importantes altibajos en 2020. La decisión del Gobierno de aprobar un estado de alarma para defender a la población del coronavirus provocó el cierre de numerosas industrias en España y, con ello, se ralentizó el número de contenedores tratados en la inmensa mayoría de puertos españoles.

La tendencia mensual del tráfico (ver cuadro adjunto) revela cuáles fueron los meses más duros de la pandemia en los puertos españoles, una instantánea que se corresponde con lo vivi-

do por la población, envuelta en una profunda crisis económica con el cierre de industrias y sectores tan estratégicos para la economía española como la automoción, la hostelería, el comercio y el turismo.

Los datos evidencian que los puertos españoles son termómetros, no solo de cómo va a evolucionar la economía dentro de unos meses, sino de cómo funciona el día a día de cada uno de los sectores cuyos productos transitan por los muelles. La estadística muestra que en febrero y marzo los puertos españoles perdieron flujos de tránsito por



Los puertos españoles, que lograron mover en 2020 una media diaria de 46.528 TEUs, registraron en octubre los mayores

## LA AFECCIÓN DE LA CRISIS A LOS FLUJOS DE IMPORT-EXPORT Y CABOTAJE SE CENTRÓ ENTRE ABRIL Y JUNIO

valor de más de 93.000 TEUs respecto al tráfico logrado en el mes de enero (801.460 TEUs), mientras que no hubo casi afección en los tráficos de cabotaje e *import-export*, manteniéndose en cifras próxima a las que se manejaron en el primer mes del ejercicio, 156.916 TEUs en cabotaje y 476.883 TEUs de *import-export*.

### CAMBIO DE ESCENARIO

En abril cambió drásticamente el escenario. El tránsito creció respecto al anterior mes, pero tanto el cabotaje como los flujos *import-export* sufrieron un importante batacazo en sus cifras, con la pérdida de más de 100.000 TEUs res-

pecto al movimiento de marzo, fruto del descenso en las operaciones entre puertos españoles y a la reducción de los suministros, tanto de importación como de exportación a través de contenedores.

En mayo se volvió a producir un descenso del volumen del tránsito, pero con un mantenimiento del cabotaje y del *import-export* respecto al mes de abril. El dato logrado en mayo coloca a este mes como el peor del año en flujo de contenedores en los puertos españoles, con 1.231.923 TEUs. Una cifra que supone un descenso del 14 por ciento con respecto al registro que los puertos lograron marcar

anesco

Asociación de Empresas Estibadoras  
y Centros Portuarios de Empleo

www.anesco.org

Columela, 4 - 2º izq. - 28001 Madrid

Trabajando por la mejora de nuestro  
**Sector Portuario**



tráficos de contenedores del ejercicio.

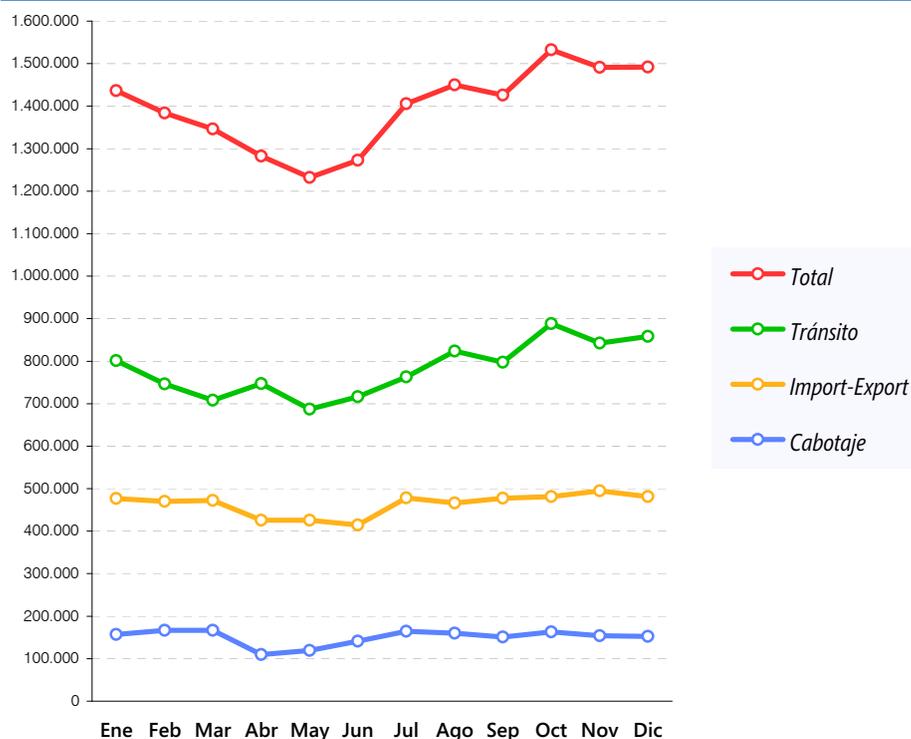
fuertes aumentos en todos los segmentos de tráfico, si bien la *import-export* aumentó considerablemente. Una tendencia que se mantuvo hasta octubre, periodo en el que se contabilizó el mayor tráfico mensual de contenedores del ejercicio, con 1.532.360 TEUs, fruto del fuerte incremento de los tránsitos en enclaves como Valencia y Bahía de Algeciras. El año terminó con valores mensuales en el entorno de 1,5 millones de TEUs.

#### ENTRE CONTINENTES

En los datos hay que observar la importancia que tienen los volúmenes de tránsito en la estadística del tráfico de contenedores del sistema portuario.

Un total de 56 de cada 100 contenedores que se operaron en los muelles realizaron una parada en una terminal española para alcanzar un posterior destino, lo que configura a los puertos como una de las principales plataformas marítimas de Europa, entre continentes, tras haber concentrado en 2020 un volumen de 9.379.144 TEUs para su distribución a terceros países. Por su parte, los flujos *import-export* suponen el 33 por ciento de los contenedores manipulados en los puertos españoles y un 11 por ciento se redistribuyen entre las dársenas penin-

#### EVOLUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2020



Fuente: Puertos del Estado. Datos en TEUs. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

en enero, con más de 1,4 millones de TEUs.

A partir de junio los tráficos de contenedores empezaron a recuperarse en el sistema portuario español. En junio, creció el tránsito y el cabotaje, aunque aún los flujos *import-export* continuaron en una posición negativa.

Es a partir del mes de julio cuando tuvo lugar una "explosión" de tráficos. Hubo

solares e insulares en servicios marítimos de cabotaje. Cada día, los puertos españoles concentran un flujo de 46.528 TEUs, de los que 26.053 TEUs son tráficos de tránsito, 15.459 TEUs son importaciones o exportaciones y 5.012 TEUs viajan entre puertos españoles.

**A PARTIR DE JUNIO, LOS CONTENEDORES INICIARON UNA PROGRESIÓN, ALCANZANDO SU MÁXIMA COTA EN OCTUBRE**

**CSP Spain**  
The Ports for ALL

**Operador portuario líder en España**

Map of Spain showing port locations.

QR code and social media icons (LinkedIn, YouTube, Instagram, Facebook).

cspspain.com

## El negocio del contenedor | Alianzas navieras

El mercado de transporte marítimo vive actualmente una situación extraordinaria, donde la escasez de contenedores y la falta de espacio se ha convertido en todo un desafío en el arranque del ejercicio 2021.

Agentes de carga coinciden en destacar la dificultad para una óptima gestión de los envíos marítimos, indicando que junto a la falta de espacio hay una escasez crítica de equipos, de ahí que en la actualidad no haya flota ociosa en el mercado.

Esta situación excepcional viene dada por una baja oferta y disponibilidad del transporte de carga aérea, así como por un aumento elevado en la demanda de contenedores marítimos para el transporte de mercancía sanitaria y alimentaria.

Por su parte, los operadores destacan que los cierres y bloqueos de mercancías en diferentes países del mundo han generado repentinos aumentos en la carga marítima y que las navieras han decidido priorizar las rutas que tienen fletes más altos para aumentar su rentabilidad y han controlado la oferta de espacio de las bodegas con buques de mayor porte.

En este contexto de mercado, los consorcios marítimos establecidos en el negocio del *liner shipping*,

# LAS GRANDES NAVIERAS CONFÍAN EN ESPAÑA

Algeciras, Valencia y Barcelona gana peso con los consorcios “2M”, “The Alliance” y ‘Ocean Alliance’

formados por las grandes navieras mundiales mantienen su confianza en España.

Un año más, estas cooperaciones navieras, basadas en acuerdos marítimos denominados *Vessel Sharing*

**183**  
buques nuevos  
incorporarán las alianzas navieras en los próximos meses

*Agreement (VSA)*, han asegurado su calendario regular de escalas en tres puertos españoles, Bahía de Algeciras, Valencia y Barcelona, donde los buques de

las alianzas “2M”, “The Alliance” y “Ocean Alliance” vienen siendo habituales y teniendo una presencia mayoritaria en la línea de atraque de las terminales de contenedores.

La mayoría de los consorcios mantienen sus servicios regulares, potenciando decisivamente sus escalas con un mayor desarrollo de buques de mayor porte.

Y es que en la actualidad, los buques de más de 24.000 TEUs empiezan a tener frecuencias semanales en los principales puertos españoles dentro de la estrategia de las alianzas navieras de afrontar con mayores economías de escala sus operativas en las terminales, una situación que está tensando la cadena logística de muchos enclaves pro-

vocando la congestión en determinados casos.

Las navieras Maersk y MSC, bajo el consorcio “2M”, consolidan al inicio del ejercicio 2021 una oferta de bodega de 7.987.478 TEUs, lo que posiciona a la alianza como el líder del mercado marítimo de línea regular de contenedores, con una oferta del 33 por ciento del total de la flota portacontenedores mundial. En el mercado, un año más, sorprende el bajo nivel de buques ordenados a astilleros que tiene en cartera Maersk, 18 buques con una bodega total de 46.026 TEUs, respecto al volumen de nuevos buques que MSC tiene previsto que entren en funcionamiento en los próximos meses, 20 portacontenedores de última ge-

**EL GIGANTISMO DE LOS BUQUES SE GENERALIZA EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES**

**LA OCEAN ALLIANCE REDUCE DISTANCIA EN FLOTA Y CAPACIDAD CON LA ALIANZA 2M FORMADA POR MAERSK Y MSC**

**+34 651 868 506**  
WWW.BUFETEDIAZ.COM

**DIAZ & ASOCIADOS**  
ABOGADOS - LAWYERS

**STANDING UP FOR YOUR RIGHTS!**

TAX & CUSTOMS  
FISCAL Y ADUANERO

ENVIRONMENT  
MEDIO AMBIENTE

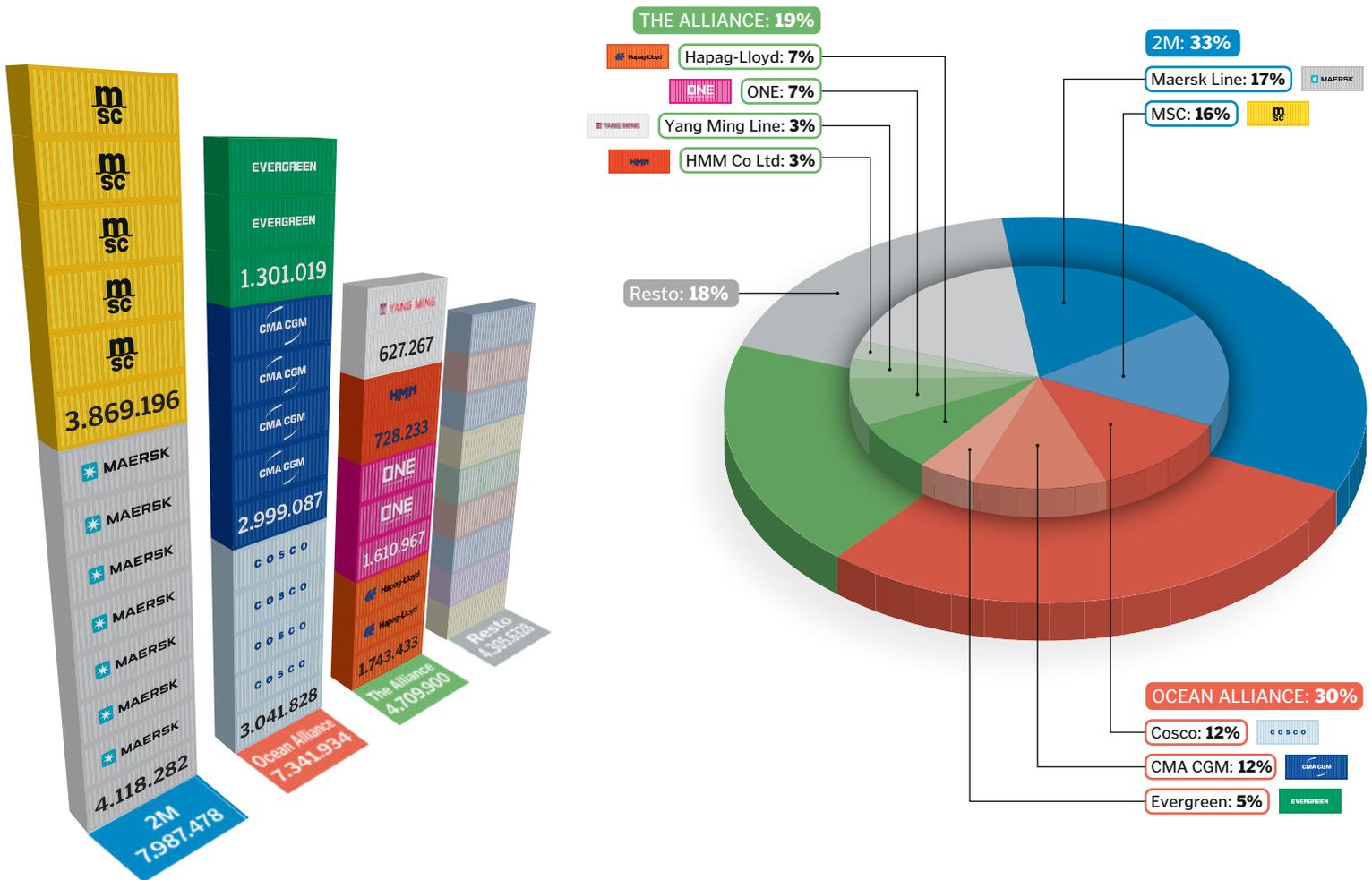
MERCANTILE  
MERCANTIL

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**

**CUOTA DE MERCADO POR ALIANZA**



Datos a 17/02/2021. Todos los porcentajes son totales sobre la capacidad total mundial. Datos en TEUs. Fuente: Alphaliner. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

neración con una capacidad total de 419.744 TEUs, manteniendo el compromiso de la naviera suiza por el gigantismo. En segunda posición, destaca la evolución del consorcio “Ocean Alliance”,

formado por CMA CGM, Cosco y Evergreen, que ha estrenado 2021 con una oferta de bodega de 7.341.934 TEUs, lo que supone el 30 por ciento del total de la flota portacontenedores mundial.

En tercera posición, el consorcio “The Alliance”, integrado por Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming Marine y HMM, reúne el 19 por ciento de la oferta de bodega del mercado mundial, con 4.709.900 TEUs.

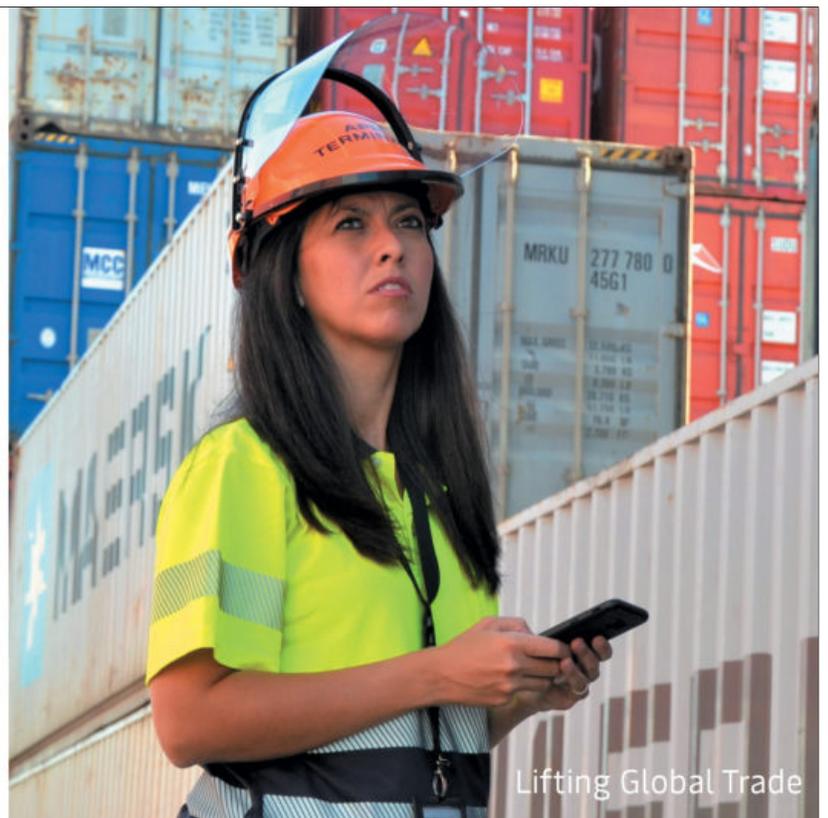
Todas las navieras que forman parte de los consorcios mantienen activos programas de construcción de buques. Esperan incorporar 183 buques nuevos, lo que añadirá una oferta de 2,3 millones de TEUs.



**Tan comprometidos como tú**

En APM Terminals Algeciras, damos lo mejor de nosotros y nos anticipamos a los retos de la cadena de suministro, aportando las mejores soluciones para tu negocio.

Más información en [apmterminals.com/algeciras](http://apmterminals.com/algeciras)



Lifting Global Trade

El negocio del contenedor | Alianzas navieras

# NAVEGANDO CON TODO LO QUE FLOTA

Las navieras optimizan el uso de los megabuques adaptando sus calendarios de salidas y refuerzan su posición en el mercado *charter* para aumentar la oferta de bodega ante el fuerte aumento de la demanda mundial

## TOP 25 NAVIERAS MUNDIALES DE CONTENEDORES

#	NAVIERA	TOTAL		EN PROPIEDAD		CHÁRTER		PEDIDOS	
		Capacidad	Buques	Capacidad	Buques	Capacidad	Buques	Capacidad	Buques
1	Maersk	4.118	709	2.280	299	1.838	410	46	18
2	Mediterranean Shg Co	3.869	584	1.040	154	2.829	430	420	20
3	COSCO Group	3.042	507	1.551	173	1.491	334	276	12
4	CMA CGM Group	2.999	558	1.006	116	1.993	442	303	19
5	Hapag-Lloyd	1.743	245	1.052	112	691	133	142	6
6	ONE (Ocean Network Express)	1.611	225	507	70	1.104	155	174	8
7	Evergreen Line	1.301	198	626	109	675	89	743	79
8	HMM Co Ltd	728	77	417	26	311	51	128	8
9	Yang Ming Marine Transport	627	89	191	45	436	44	129	13
10	Zim	387	89	6	2	381	87	150	10
11	Wan Hai Lines	338	123	178	70	159	53	71	27
12	PIL (Pacific Int. Line)	278	90	125	56	153	34		
13	Zhonggu Logistics Corp.	171	116	96	35	76	81	47	11
14	KMTC	161	66	80	31	81	35		
15	IRISL Group	152	47	94	43	58	4		
16	Antong Holdings (QASC)	144	111	114	59	30	52	5	2
17	X-Press Feeders Group	138	84	49	28	89	56		
18	SITC	132	90	108	72	24	18	43	19
19	UniFeeder	103	66	1	1	102	65		
20	Sinokor Merchant Marine	102	72	57	43	45	29	18	12
21	TS Lines	97	44	39	18	58	26	9	4
22	Matson	68	30	42	21	26	9		
23	Global Feeder Shipping LLC	64	22	14	5	49	17		
24	RCL (Regional Container L.)	61	31	25	22	35	9		
25	Sea Lead Shipping	59	17	0		59	17		
TOP 10		20.426	3.281	8.676	1.106	11.750	2.175	2.510	193
TOP 25		22.494	4.290	9.700	1.610	12.793	2.680	2.703	268
Total flota mundial		24.345	6.216						

Datos a 17 de febrero de 2020. Capacidad en miles de TEUs. Fuente: Alphaliner. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Las compañías navieras están afrontando la pandemia de la COVID-19 con todas las armas que les permite su estrategia enmarcada en el gigantismo y la digitalización. Su apuesta por unificar sus recursos en el mar, a través de las alianzas navie-

ras, ha consolidado un modelo de explotación que abarata sus costes y optimiza sus estructuras de flota, tras años duros de pérdidas y que ahora han empezado a dispararse. Hoy, las navieras navegan, con todo lo que flota, y con los bolsillos llenos, ade-

cuando la oferta para transitar por el mar con los buques llenos, a plena ocupación, lo que aminora notablemente el uso de un mayor número de buques al reducir las salidas y concentrando la oferta en unidades mayores, lo que resta, según los cargadores,

posibilidades para reducir el precio de los fletes que se han disparado en los últimos meses.

Al estar las navieras agrupadas en alianzas cada vez más estrechas: '2M', 'Ocean Alliance' y 'The Alliance', y al emplear buques de gran capacidad, han podido mejorar su utilización y adecuar las salidas y escalas a una demanda que les permitiera optimizar sus cuentas de explotación.

Las navieras vienen controlando la oferta de espacio en los buques, a través de *blank sailings* (cancelaciones) o alteraciones en las rotaciones de barcos de gran capacidad, destinados a otras rutas con fletes bastante más elevados, gracias al desarrollo de las plataformas telemáticas que les permite conocer con suficiente antelación cuál es la demanda real del mercado, asegurando así el tamaño y rotación del buque a elegir. A este factor se ha añadido la bajada del precio de los combustibles, ya que no se ha producido la subida que había prevista en 2019 con la puesta en marcha de los combustibles con bajo contenido de azufre, y pese a que prácticamente todos los armadores impusieron un recargo, según destacan los embarcadores, la realidad es que no solo no han subido, sino que el precio de los combustibles ha ba-



**EMBALAJES  
ANTABRIA, S.L.**

Servicios Logísticos y Marítimos  
Embalaje Industrial

[www.embalajescantabria.com](http://www.embalajescantabria.com)



Trincaje de equipos industriales y eólicos  
Soldadura a bordo  
Puentes grúas hasta 32 tons  
Servicio nacional – delegación en Valencia  
Productos para embalaje y trincaje  
Aislamiento térmico de contenedores



Barrio Rolisas. Políg. 14 - C5 Nave C - 39312 Mar-Polanco (Cantabria) - Tel. 942 845 266 / 683 322 686 - [cantabria@embalajescantabria.com](mailto:cantabria@embalajescantabria.com)

jado, reduciendo el coste energético de la industria naviera que viene suponiendo entre el 60 y 70 por ciento de los costes de explotación de un buque.

#### DESPLIGUE NAVIERO

Así las cosas, las alianzas navieras están desplegando una amplia oferta marítima en el inicio de 2021. Los miembros de 'Ocean Alliance' (CMA CGM, Cosco Shipping y Evergreen y OOCL) anunciaron el despliegue de 333 buques con una capacidad de carga agregada de 4,1 millones de TEUs, en un total de 40 servicios a partir de abril. Estas cifras superan a las registradas en la versión anterior del programa conjunto, en el que se establecieron 38 servicios, cubiertos por 325 portacontenedores con una capacidad total estimada de 3,8 millones de TEUs en 2020. Los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia están incluidos en los servicios transatlánticos y entre Asia y el Mediterráneo.

Por su parte, la alianza '2M', formada por Maersk y MSC, tiene en cartera un aumento de su flota más reducida que la 'Ocean Alliance', ya que Maersk no tiene órdenes pendientes de megabuques y MSC solo tiene otros cinco buques "megamax 24" en construcción en el astillero surcoreano Daewoo gemelos de los cinco buques de 23.656 TEUs entregados por el mismo astillero en 2019 y que navegan habitualmente por España.

La flota de la '2M' contará con 67 buques megamax para agosto de 2021 ya que las navieras Maersk y MSC



MSC ha desplegado sus buques de más de 23.000 TEUs entre Asia y Europa y son habituales en los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras.

## EMBARCADORES DENUNCIAN UN "OLIGOPOLIO CAMUFLADO"

Los armadores, con su apuesta por las alianzas, han convertido el negocio "en un oligopolio camuflado", según denuncian asociaciones españolas como ACE, Transprime y Feteia-OLTRA, que reúnen a agentes de carga y empresas cargadoras. Estas asociaciones indican que la situación actual es que "entre diez se reparten el 80 por ciento del mercado, pero las autoridades dicen que eso no es un oligopolio", dentro de un escenario de tormenta económica con la COVID-19 que ha eclosionado la falta de previsión de fabricantes, armadores y autoridades. Los embarcadores asisten a un mercado en el que "la sartén por el mango la tienen los armadores gracias a las plataformas digitales". Y es que gracias al uso de los *blank*

*sailings*, los armadores "han conseguido llevar los fletes a unos niveles bestiales", en un escenario "donde la demanda no ha decrecido, hay congestión y una carestía importante de equipos". Las perspectivas de mercado para el ejercicio 2021 indican que los embarcadores de contenedores van a seguir asistiendo a un mercado de fletes altos, cancelación de salidas y poco equipo disponible. Una situación de mercado, complicada, en la que las navieras vienen desarrollando una política vertical que les ha llevado a controlar la manipulación de las cargas en los puertos y a supervisar toda la cadena del transporte, algo que denuncian los embarcadores al no observar soluciones por parte de las administraciones.

actualmente operan 31 buques de más de 18.000 TEUs cada uno.

Por su parte, solo dos miembros de 'The Alliance' tienen buques de más de 10.000 TEUs ordenados, ya que tanto Hapag-Lloyd como ONE (Ocean Network Express) han pospuesto sus planes de ordenar seis buques de 23.000 TEUs cada uno debido a la pandemia del coronavirus. Yang Ming y HMM tienen en este momento 21 buques de más de 10.000 TEUs en construcción con una capacidad media de 14.500 TEUs.

Esto es menor en comparación con el promedio de 17.600 TEUs de las 57 nuevas construcciones de los integrantes del consorcio 'Ocean Alliance'.

El mercado espera que la llegada de nuevos megabuques ejerza una presión adicional sobre el comercio entre Asia y Europa, ya que se espera que estos buques se desplieguen allí.

**LAS NAVIERAS MANTIENEN SU APUESTA POR EL GIGANTISMO DE LOS BUQUES**

**LOS ARMADORES MANTIENEN UN GRAN CONTROL SOBRE LA DEMANDA GRACIAS AL USO DE PLATAFORMAS DIGITALIZADAS**

Transporte Marítimo  
Remolcadores  
Terminales Marítimas  
Transitaria  
Consignataria

**BOLUDA**  
CORPORACIÓN MARÍTIMA

boluda.com.es

## El negocio del contenedor | Evolución de los fletes marítimos

La gran demanda de tráfico con China y la subida de precios de los combustibles han jugado un papel destacado en el aumento de los fletes de exportación en el mercado español, según las cifras que acumula el *Valencia Containerised Freight Index* (VCFI). En el último año, de enero de 2020 a enero de 2021, los fletes han aumentado un 35 por ciento, una situación que demuestra, según la Fundación Valenciaport, que "el transporte marítimo está demostrando la recuperación de la actividad económica".

En 2020, los fletes finalizaron con un máximo histórico hasta alcanzar los 1.423,2 puntos lo que supuso un incremento del 42,33 por ciento respecto al inicio de la serie en 2018. Uniendo a este dato, el crecimiento experimentado durante el mes de enero de 2021, los fletes se han situado en 1.571,29 puntos, la cifra más alta desde el inicio de la serie, a pesar de constatar una moderación en el comercio internacional, la demanda en el transporte marítimo sigue siendo elevada para esta época del año.

Esta situación se debe a la alta demanda de contenedores de los últimos meses a escala global, según el último dato del RWI/ISL elaborado por el Instituto Leibniz de Investigación Económica. Además, esta alza de los fletes está especialmente marcada por el gran dinamismo en algunos mercados y rutas comerciales que ha disparado la demanda, lo que llevó a algunos operadores marítimos a no aceptar *bookings* con China, según ha explicado la consultora Alphaliner.

De esta forma, debido al empuje de la demanda se ha producido una fuerte reducción en los niveles de flota ociosa a lo largo de los últimos meses. En este sentido, la flota mundial de buques portacontenedores inactivos se situó en diciembre en 158 barcos que acumulan 655.984 TEUs, lo que representa un 2,8 por ciento del total de las embarcaciones activas.

Otros factores directamente relacionados con los costes operativos de las navieras también han mostrado una tendencia alcista en el

# LOS FLETES DE EXPORTACIÓN AUMENTAN UN 35% EN ESPAÑA

La gran demanda de tráfico con China y la subida de precios de los combustibles demuestran el crecimiento de la actividad económica en un periodo marcado por tarifas históricas en el transporte marítimo



Las navieras mejoran sus ingresos gracias a las alianzas / ARCHIVO

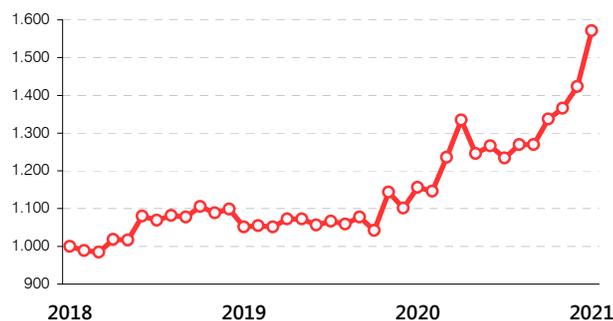
mes de diciembre, según se explica desde la Fundación Valenciaport. Por un lado, el precio medio del barril de Brent europeo creció un 15,93 por ciento respecto a noviembre, pasando de 42,60 dólares a 49,49 dólares en diciembre, mientras que los precios de *bunkering* (repostaje de buques en mar) de los combustibles IFO380 (*Intermediate Fuel Oil*) y VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*) también han crecieron en el cierre del ejercicio.

En cuanto a las áreas geográficas que estudia el índice VCFI, la Fundación Valenciaport ha destacado que el arranque del ejercicio 2021, por primera vez desde 2018, todas experimentan un crecimiento progresivo. De entre ellas, subraya el fuerte incremento en los fletes con Países Bálticos, Europa Atlán-

**LOS EMBARCADORES SUFREN UN PERIODO DE FLETES ALTOS MARCADO POR LA POLÍTICA DE LAS NAVIERAS DE LLENAR LOS BUQUES A PLENA CARGA**

**LOS FLETES ENTRE ESPAÑA Y LEJANO ORIENTE HAN AUMENTADO UN 188% EN TRES AÑOS**

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



Fuente: Valencia Containerised Freight Index. Elaboración TRANSPORTE XXI.

tica, Oriente Medio y el Subcontinente Indio, dos zonas, estas últimas, que han experimentado unos tráfico de exportación desde el puerto de Valencia muy elevados en el segundo semestre de 2020, superando los niveles de carga del año anterior para el mismo periodo del año.

Otro caso que se destaca en el indicador de fletes es el de los precios marítimos con Estados Unidos y Canadá, pese a que las exportaciones marcan una tendencia a la baja desde el mes de octubre con estos mercados, la presión de la demanda mundial hacia estas regiones parece ser la causa del alza de los fletes. Por lo que respecta a los precios de las navieras con el Mediterráneo Occidental, se mantiene un tímido crecimiento, indicando que la fortaleza de las exportaciones con Marruecos y la estabilidad de las relaciones comerciales con Argelia, permiten mantener los fletes, que ya encadenan dos meses consecutivos de incremento.

Por último, en cuanto al Lejano Oriente, en el inicio del año se ha vuelto a ge-

nerar un nuevo crecimiento y encadena ya seis meses consecutivos de tendencia alcista. El VCFI con esta región acumula un crecimiento del 188,06 por ciento desde el inicio de la serie en enero de 2018.

Desde octubre del año pasado, las exportaciones que salen del puerto de Valencia hacia el Lejano Oriente han registrado un crecimiento importante que se ha mantenido hasta final de año. Desde la Fundación Valenciaport se apunta que la proximidad del Año Nuevo Chino, celebrada el pasado mes de febrero, ha venido a aumentar los flujos globales de exportación hacia China, lo que se traduce también en una mayor presión en los fletes.

En este sentido, fuentes de Feteia han explicado que en el comportamiento de los fletes desde el inicio de la pandemia ha tenido mucho que ver la política de cancelación de salidas realizada por las navieras, indicando que el uso de las *blank sailings*, "les ha permitido, pasar la mitad del año con beneficios superiores a los de años anteriores".

# NUESTROS PUERTOS SON PUERTAS

Porque vivir en una isla no significa vivir aislado



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

PALMA • ALCÚDIA • MAÓ

EIVISSA • LA SAVINA

[www.portsdebalears.com](http://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 españoles en 2020 | Mercancía perecedera

Los puertos españoles mantuvieron un volumen de 8,7 millones de toneladas de productos hortofrutícolas en contenedores durante el turbulento ejercicio 2020, replicando las cifras obtenidas en 2019, de acuerdo a la estadística que maneja Puertos del Estado.

La infraestructura portuaria española viene siendo cada día más sensible con el tráfico de mercancía perecedera afianzando, con ello, el papel de España en el Top 5 mundial de países exportadores de frutas y hortalizas. No obstante, los enclaves son más importadores que exportadores, y los principales tráficos registrados son en tránsito hacia terceros países, lo que consolida su rol como plataformas de distribución.

De los 8,7 millones de toneladas manejadas por la red portuaria española, 997.175 toneladas fueron cargas de exportación, mientras que 1.674.454 toneladas eran cargas de importación. Por su parte, los enclaves manejaron 3.031.169 toneladas en tráficos de exportación y 3.023.289 de mercancías de tráficos de importación.

El puerto líder en España en el movimiento de productos hortofrutícolas en contenedores es Bahía de Algeciras. El enclave anda-

# TRÁFICOS ESENCIALES AL ALZA

Los puertos españoles mantuvieron un volumen de 8,7 millones de toneladas de productos hortofrutícolas durante el turbulento 2020

### TRÁFICO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCULAS EN CONTENEDOR

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Bahía de Algeciras	3.788	3.356	+13%	2.922	2.789	2.960
Valencia	2.623	2.037	+29%	1.648	1.631	1.499
Barcelona	732	1.821	-60%	1.583	1.188	325
Las Palmas	714	579	+23%	653	681	570
S.C. Tenerife	190	205	-7%	338	213	206
Vigo	153	14	+981%	16	15	20
Alicante	113	137	-17%	149	166	156
Gijón	101	88	+14%	77	74	65
Bilbao	82	135	-40%	125	108	169
Bahía de Cádiz	45	4	+976%	5	11	13
Tarragona	44	52	-16%	76	62	92
Málaga	43	27	+61%	30	4	8
Cartagena	23	28	-18%	65	61	64
Huelva	21	21	+1%	20	14	2
Vilagarcía	17	18	-6%	10	5	4
Castellón	15	15	+3%	22	13	10
Sevilla	11	15	-26%	15	15	14
Marín - Pontevedra	6	149	-96%	139	125	118
Santander	2	0	>999%	0	-	-
Melilla	1	7	-83%	12	37	47
Almería	1	1	-10%	1	0	5
Baleares	1	2	-69%	7	9	10
Ceuta	0	6	-97%	6	8	9
Pasaia	0	-	-	-	-	0
Ferrol - San Cibrao	0	-	-	-	-	-
Motril	-	-	-	-	0	1
A Coruña	-	-	-	-	-	-
Avilés	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>8.726</b>	<b>8.719</b>	<b>+0%</b>	<b>7.921</b>	<b>7.228</b>	<b>6.365</b>

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

**LOS PUERTOS DE ALGECIRAS Y VALENCIA GESTIONAN EL 73% DE LOS TRÁFICOS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCULAS**

**LOS PUERTOS DE VIGO Y CÁDIZ EXPERIMENTARON FUERTES ASCENSOS EN LOS TRÁFICOS DURANTE 2020**

luz gestionó un flujo de 3,78 millones de toneladas de carga hortofrutícola, con un crecimiento del 13 por ciento respecto al ejercicio 2019. El recinto dispone de una capacidad instalada para el almacenamiento en frío de más de 30.000 palés, mientras que las terminales de la dársena, APM Terminals Algeciras y TTI-Algeciras, disponen de más de 5.000 enchufes para conectar contenedores reefer. En segunda posición de la clasificación, el puerto de Valencia mejoró sus tráficos de contenedores de productos hortofrutícolas en un 29 por ciento, registrando un volumen de 2,6 millones de toneladas, volviendo a crecer por tercer año consecutivo a un ritmo de doble dígito.

Por su parte, en tercer lugar destaca el descenso de los tráficos en el puerto de Barcelona. Los flujos hortofrutícolas en contenedores se redujeron un 60 por ciento en 2020 en el encla-



**YILPORT  
IBERIA:**

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

www.yilport.com



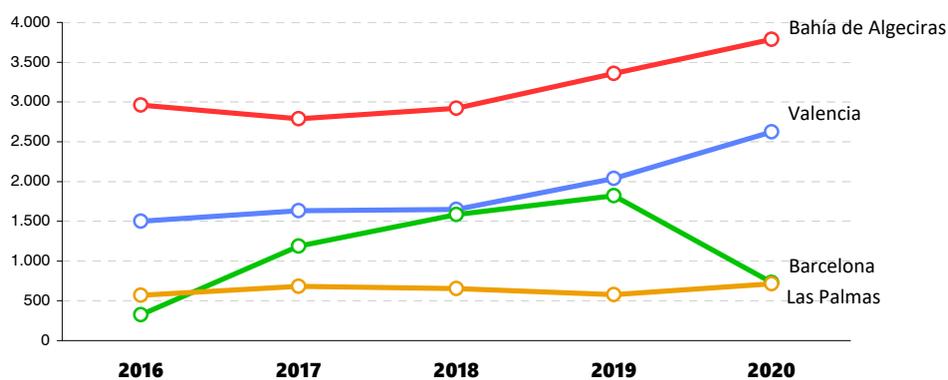
**YILPORT  
IBERIA**

## PUERTOS DE ESPAÑA

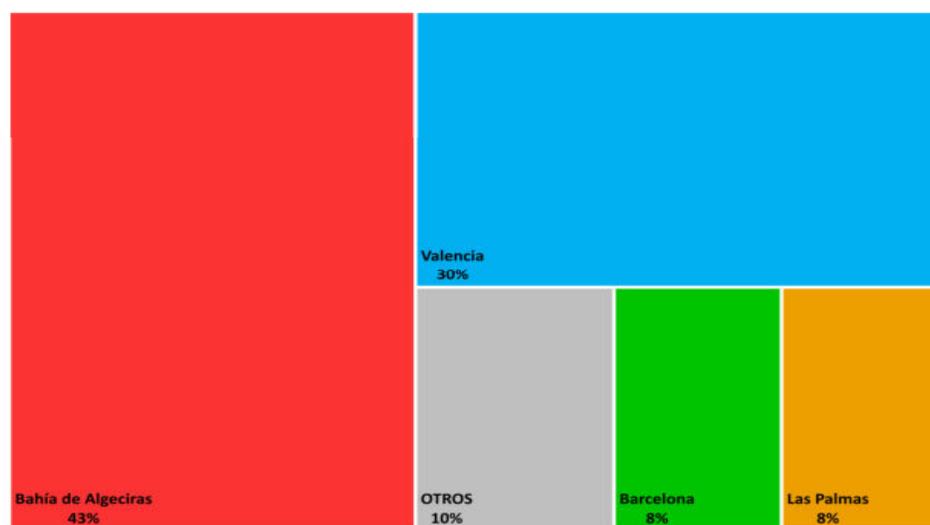
ve catalán, con un movimiento de 732.104 toneladas, una cifra que corta la excelente progresión que las terminales de la dársena venían obteniendo en los últimos cuatro años, motivada por la reducción de las operaciones en tránsito de contenedores.

En cuarta y quinta posición de la clasificación figuran los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, que tuvieron un comportamiento desigual en los tráficos registrados a lo largo del pasado año. Las Palmas logró articular un crecimiento del 23 por ciento en los flujos, con un movimiento de 713.638 toneladas, gracias al aumento de los tránsitos realizados, mientras que Tenerife redujo un 7 por ciento sus volúmenes, con un movimiento de 189.572 toneladas, con una reducción centrada en las importaciones de carga perecedera. Por último, destacan los crecimientos experimentados a lo largo del ejercicio 2020 en los flujos generados en contenedores de carga hortofrutícola en los puertos de Vigo, Gijón, Bahía de Cádiz y Málaga.

## TRÁFICO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS EN CONTENEDOR



► 2020



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

## CONCENTRACIÓN DE LOS TRÁFICOS

El 90 por ciento de los flujos de productos hortofrutícolas en los puertos españoles están concentrados en los enclaves de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona y Las Palmas, dársenas que mantienen a la carga perecedera como uno de sus tráficos esenciales en los últimos años.

La puesta en marcha de nuevos servicios marítimos en puertos como Vigo, Cádiz y Gijón permitieron a estos enclaves aumentar su presencia en el nicho de los productos perecederos.

## EXPERTOS EN EL COMMODITY DE ALIMENTOS

Nuestra capacidad va más allá del almacenamiento a temperatura controlada convencional

No solo gestionamos productos alimentarios, sino que somos verdaderos expertos, con experiencia e infraestructuras, para dar apoyo a nuestros clientes con soluciones personalizadas a las características de sus productos y necesidades.

AGRO  
Merchants Group

Soluciones globales para cadena en frío, pero a nivel local

agromerchants.com



Retos de futuro | Smart ports

# LOS PUERTOS ACELERAN EL PASO HACIA LA DIGITALIZACIÓN

La primera convocatoria del Fondo 'Puertos 4.0' para avanzar hacia los 'muelles inteligentes' recibe más de 500 iniciativas innovadoras

Los puertos españoles avanzan en su apuesta por la digitalización y la automatización para transformar los servicios portuarios tradicionales en servicios interactivos y dinámicos, de forma que sean más eficientes y transparentes. Para acelerar el paso, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lanzó el pasado verano el Fondo 'Puertos 4.0'. Su objetivo: facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento al sector logístico-portuario español, tanto público como privado, ante el reto de la cuarta revolución industrial. La primera convocatoria de este ambicioso plan contempla ayudas por un montante de 12 millones en proyectos innovadores.

Esta partida es financiada a través del Fondo de Compensación Interportuario, mediante un 1 por ciento adicional aportado por las 28 Autoridades Portuarias. Se trata del "proyecto dis-

**12 millones**  
en ayudas contempla la primera convocatoria del fondo

ruptivo más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0", señalan desde Puertos del Estado. "Es la primera vez que el sistema portuario acomete

un proyecto tan ambicioso e innovador respecto de los métodos y procedimientos ya implantados en la cadena logística".

El objetivo es atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento para la innovación al sector logístico-portuario. Para ello, se busca impulsar la creación o consolidación de un tejido de empresas emergentes, *startups*, *spin-off* o nuevas líneas de negocio de empresas existentes que desarrollen e implanten productos, servicios y procesos innovadores, eso sí, "con orientación al mercado".

La iniciativa contempla un programa de ideas y otro de proyectos.

Para el primero, la ayuda consistirá en una cantidad

fija e invariable de 15.000 euros y la posibilidad de acceder a los servicios de incubación o de asesoramiento para facilitar el desarrollo de la idea.

En el caso de los proyectos, la convocatoria contempla una cantidad máxima del 60 por ciento de los costes, con un límite de un millón de euros, para los proyectos en fase precomercial.

En los proyectos en fase comercial, la ayuda consistirá en una cantidad máxima del 80 por ciento, con un límite de dos millones de euros.

## ÉXITO DE LA CONVOCATORIA

Más de 500 iniciativas innovadoras se han presentado a la primera convocatoria del Fondo 'Puertos 4.0' para optar a las ayu-

## PRINCIPALES ÁREAS

**Actuaciones.** Las principales aéreas que abordan las candidaturas presentadas al programa de proyectos del Fondo 'Puertos 4.0' son la eficiencia logística en el ámbito infraestructural, operacional o de prestación de servicios, que ha supuesto el 22 por ciento. Sigue la digitalización de procesos y plataformas inteligentes (21 por ciento) y la sostenibilidad ambiental y energía (20 por ciento).

**Tecnologías.** En cuanto a las tecnologías utilizadas para desarrollar los proyectos, destacan las tecnologías de la información y la comunicación, que han supuesto el 16 por ciento de las candidaturas presentadas, la inteligencia artificial (15 por ciento) y automatización de procesos (14 por ciento).

**Continental**  
The Future in Motion

## Negro Maravilloso

Nada tiene más influencia en el rendimiento de un neumático que su compuesto. Nuestro compuesto Port Plus ha sido diseñado para reducir el desgaste y mejorar la eficiencia. Su innovadora fórmula de caucho natural y un avanzado caucho sintético con polvo de carbón negro trabajan junto a un innovador diseño. Estas son las claves de la nueva generación de neumáticos con una excelente resistencia para actividades portuarias.

[www.continental-industrial.es](http://www.continental-industrial.es)

■ MÁS ESTABILIDAD MÁS SEGURIDAD MÁS KILOMETRAJE MENOS COSTES

**PLUS**  
COMPOUND



Los puertos españoles progresan a buen ritmo en su apuesta por convertirse en 'smart ports'.

das. Se trata de proyectos e ideas de base tecnológica para la transformación del sector logístico-portuario español.

De esta forma, el fondo "ha conseguido generar un espacio de innovación abierta para la mejora de la lo-

gística sin precedentes en Europa", destacan desde el organismo público Puertos del Estado.

Los proyectos presentados desarrollan optimizaciones y mejoras para todo el ecosistema logístico-portuario nacional a través de tecno-

logías como la inteligencia artificial, la robotización, el *blockchain*, la automatización de procesos, la sensorización de maquinaria, vehículos no tripulados o el uso de drones, entre otros.

Durante el periodo de re-

cepción del programa de proyectos, las candidaturas han utilizado los servicios de asesoramiento de la oficina técnica adjudicada a la UTE KPMG-Innsomnia a través de las diferentes sedes en las que se desarrolla el programa.

**EL FONDO 'PUERTOS 4.0' CONTEMPLA UN PROGRAMA DE IDEAS Y OTRO DE PROYECTOS**

**LOS PROYECTOS PRESENTADOS DESARROLLAN OPTIMIZACIONES Y MEJORAS PARA TODO EL ECOSISTEMA LOGÍSTICO Y PORTUARIO A TRAVÉS DE NUEVAS TECNOLOGÍAS**

# PORTTEL

LOGISTIC TECHNOLOGIES

EMPRESA LÍDER  
EN DIGITALIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

[www.portel.es](http://www.portel.es)



#### Sede Central Madrid

Avd. de Leonardo Da Vinci, 2-A  
28906 Getafe (Madrid)

+34 917 214 500  
+34 902 303 666  
[comercial@portel.es](mailto:comercial@portel.es)

#### Delegación Tarragona

Paseo Gremi de Marejans, nº 1  
43004 Tarragona

+34 977 238 742  
[smartinez@portel.es](mailto:smartinez@portel.es)

#### Delegación Barcelona

Passeig de García Fària, nº 17  
08005 Barcelona

+34 977 238 742  
[comercial@portel.es](mailto:comercial@portel.es)

#### Portel Africa

Enceinte Portuaire, Bâtiment  
de la Capitainerie, 2ème étage  
Port de Casablanca, 20000  
Casablanca, Maroc

+212 663 792 693  
[ennaciri@portel.es](mailto:ennaciri@portel.es)

## Retos de futuro | Smart ports

Los puertos españoles, tanto grandes como pequeños, se preparan para el trabajo en un entorno digital más eficiente, económico y respetuoso con el medio ambiente. La meta ya está fijada: llegar a ser instalaciones 4.0 o 'smart ports'. Los ejemplos son numerosos y, por cuestiones de espacio en estas páginas, 'ni son todos los que están, ni están todos los que son'.

El puerto de **Barcelona**, uno de los más innovadores del sistema portuario español, va enfocado hacia el *smart port* como nuevo modelo de gobernanza. Lleva tiempo trabajando en diversos proyectos innovadores para "evolucionar hacia un puerto más eficiente, sostenible, con capacidad para dar un servicio continuo y socialmente responsable", como asegura Catalina Grimalt, subdirectora general de Organización y Recursos Internos de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Una de las iniciativas que ya es una realidad es la aplicación CTA (*Container Tracking Application*) para los clientes finales del enclave, es decir, importadores y exportadores. Proporciona la trazabilidad del contenedor en tiempo real. Otro proyecto que ya se ha empezado a concretar es la aplicación de la inteligencia artificial a las cámaras, la co-

# EN LA SENDA DE LOS 'SMART PORTS'

Los puertos españoles llevan tiempo preparándose para facilitar la operativa en un entorno digital

**LA COMUNICACIÓN ENTRE USUARIOS Y LA FACILITACIÓN DE LOS PROCESOS SON LOS PRINCIPALES OBJETIVOS**

nocida como visión artificial. Permite conocer el tiempo medio para acceder a las terminales de contenedores, saber lo que tarda un camión desde su acceso al puerto hasta su entrada en la concesionaria, las reservas, los movimientos y la capacidad de las instalaciones. En el ámbito del transporte terrestre, las terminales de contenedores del puerto registran una media de entre 3.000 y 4.000 camiones que realizan operaciones de carga y/o descarga de contenedores diariamente. Sin los preavisos y resto de la documentación digitalizada que acompaña al transportista, a través de la plataforma tecnológica de la comunidad portuaria PortIC, esta actividad no sería posible.

Además, el puerto destina una inversión superior a los 10 millones en renovar la red de telecomunicaciones del recinto portuario y tiene en marcha otras actuaciones como la electrificación de los muelles. "Travesía de la Innovación" es el nombre que recibe el programa de cultura y gestión de la innovación de la Autoridad Portuaria de **Algeciras**, ganador de la decimosegunda edición del 'Premio ESPO 2020'. El objetivo es implantar una cultura innovadora en el organismo portuario y su comunidad empresarial. Bajo este portal de innovación, el Área de Desarrollo Tecnológico del enclave trabaja en ocho proyectos destacados. Entre otros, el programa PROAS (*Port Risk*

*Optimized Advanced System*), un sistema avanzado de predicción de la operatividad buque-infraestructura. Se trata de una herramienta predictiva de seguridad y eficiencia de las operaciones portuarias a partir del medio físico, la planificación de la escala de los buques y las operaciones previstas. El enclave, a su vez, ha activado una plataforma avanzada de gestión ambiental y sostenibilidad basada en inteligencia artificial dentro del reto *Fiware ZONE IoT 2020*, que está siendo desarrollada por la tecnológica Hopus. Y de la mano de Vodafone España, está probando el uso de la tecnología 5G en los procesos de control y seguridad, gracias a la utilización de realidad aumentada, transmisión de vídeo *streaming* en tiempo real y asistencia avanzada, lo que ayuda a una mayor rapidez en la respuesta por parte de los operarios del puerto. En el ámbito operativo, Algeciras está impulsando un proyecto piloto que permite la trazabilidad y geolocalización de forma autónoma de la carga rodada dentro de la Terminal de Tráfico Pesado del enclave. Asimismo, de la mano de la *start-up* AllRead MLT, ha lanzado un proyecto para la lectura de matrículas y contenedores mediante



GrupoNogar

Logística · Comercial · Inmobiliaria · Renovables



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



técnicas de inteligencia artificial con el objetivo de ampliar la red de control y monitorización del tráfico. La Autoridad Portuaria de **Valencia** también lleva tiempo impulsando la generación de proyectos y programas de innovación aprovechando el potencial de su sistema de información "Valenciaportpcs", en el que operan más de 850 empresas de su comunidad portuaria y logística, que generaron 71 millones de mensajes en 2019. El enclave tiene en desarrollo la plataforma 'Smartport', un proyecto piloto desarrollado por la ingeniería Arisnova, que pretende unificar los sistemas de seguridad, instalaciones y CCTV para tener un control integral de todas las áreas de negocio de la entidad portuaria. Además, desde 2019, el puerto es la sede de 'SuperLabPorts', un espacio de proyección internacional diseñado para la innovación y el emprendimiento en el sector marítimo y portuario en materia de cambio climático.

En la misma dirección, el puerto de **Bilbao** sigue avanzando en su objetivo de ser "un estandarte" y "un ejemplo" de la apuesta por la digitalización, la innovación y el emprendimiento. La entidad no ha perdido el tiempo para adaptarse a los nuevos re-



Operaciones de estiba en la terminal semiautomatizada de TTI-A en el puerto de Bahía de Algeciras / MARTÍNEZ

tos: integración en la cadena logística, optimización de flujos de transporte y digitalización de procesos, al tiempo que impulsa iniciativas pioneras de cara a disponer de un "puerto sostenible y comprometido con el medio ambiente". Por una parte, está desarrollando actuaciones de mejora y automatización de sus procesos internos, así como de optimización de los flujos de información entre empresas de la comunidad portuaria. De forma paralela, cuenta con Bilbao PortLab, cuyo objetivo es crear un ecosistema de innovación en el puerto, trabajando con los operadores en los proyectos que

se puedan generar internamente o atrayendo iniciativas del exterior. Por otra parte, sigue trabajando dentro de la plataforma telemática e-puertobilbao, que centraliza en un único espacio toda la documentación de las empresas portuarias. Entre las actuaciones destaca la puesta en marcha de una nueva versión de su aplicación móvil, que permite realizar los preavisos de entrada al puerto y a las terminales. **Tarragona** también mantiene una gran actividad modernizadora, animada por su apuesta en la diversificación de su oferta. El proyecto de digitalización se mueve en áreas como la

monitorización del almacenamiento de mercancías peligrosas, la eliminación de los papeles en procesos como el control de accesos y la tramitación de mercancías, la facturación, la administración o el trabajo colaborativo en entornos digitales similares. Y en el horizonte de 2030, se pretende integrar toda la información en plataformas digitales automatizadas o delegar la seguridad y vigilancia de explanadas a los drones.

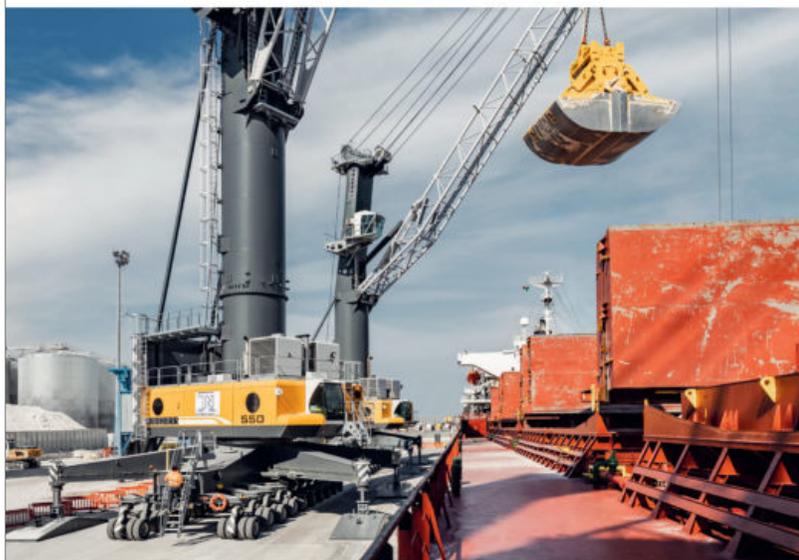
Por otra parte, **Avilés** sostiene un amplio programa para convertirse en 'puerto inteligente' desde 2017. En este tiempo se han simplificado y automatizado los procesos de explotación portuaria con la implantación de nuevas tecnologías de la información y la instalación de nuevos controles de acceso. Sin salir de Asturias, el puerto de **Gijón** se ha centrado en la vía de la sostenibilidad del puerto y su entorno. Participa como accionista en el programa LOOP Ports, destinado a la creación de una economía circular.

El puerto de **Sevilla**, por su parte, también se pone al día en facilitación tecnológica. Según la entidad, la innovación y las nuevas tecnologías se entienden "como un recurso valioso que marca la diferencia en el desarrollo a largo plazo".

la plataforma 'Valenciaportpcs' generó en 2019

**71 millones** de mensajes

Vivir el progreso.



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

**LIEBHERR**

Retos de futuro | Robotización

# PROGRESOS EN AUTOMATIZAR LAS DÁRSENAS

Cedex releva avances y también una larga travesía para competir con los referentes europeos

Los puertos españoles progresan adecuadamente hacia su automatización. Sin embargo, aún tienen una larga travesía por delante para alcanzar el grado de implantación logrado por sus competidores del norte de Europa como Róterdam o Amberes. Esta conclusión se recoge en un informe que mide la adaptación del sistema portuario español en medidas *smart port*, elaborado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex).

## LOS PUERTOS DEBEN INVERTIR EN DIGITALIZACIÓN Y AUTOMATIZACIÓN



Grupo MSC proyecta construir una terminal automatizada en el puerto de Valencia / A.P. DE VALENCIA

El informe de Cedex revela que el sistema portuario español debe llevar a cabo una gran inversión en procesos de digitalización y automatización si no quiere ver reducida su eficiencia y garantías de crecimiento a futuro con respecto a otros puertos internacionales, y no quiere enfrentarse a posibles sanciones y restricciones derivadas de las normativas internacionales.

Para ello, el organismo adscrito al Ministerio de Transportes asegura que “se debe proceder con la mayor rapidez posible a la implantación efectiva de sistemas digitales y auto-

matizados en la operativa portuaria”.

Del análisis realizado, destaca que Algeciras, Barcelona y Valencia son los puertos que están liderando la transformación digital, llegando a la semiautomatización en algunos aspectos. El puerto de Valencia sigue inmerso en el proceso administrativo para avanzar en la construcción de la terminal automatizada de TIL, del Grupo MSC. Este desarrollo, en la última fase de tramitación, al cierre de este especial, está diseñado para manipular un máximo de 4,8 millones de TEUs y operar con buques de más de

24.000 TEUs, tras acometer una inversión de 1.000 millones de euros.

El futuro complejo de Valencia se sumará a las terminales semiautomatizadas de TTI Algeciras, puesta en marcha en 2010, y la de Hutchison en la dársena de Barcelona, que inició su operativa en 2012. Estos dos puertos continúan avanzando con diferentes proyectos para avanzar en el reto de la automatización.

La Autoridad Portuaria de Barcelona, que preside Mercè Conesa, impulsa una iniciativa denominada ITACA (*Intelligent Transport Autonomous Corridor*

ORBITA  
PORTS & TERMINALS

THE TERMINAL AUTOMATION COMPANY

Gate Design   Crane Operations   Yard Automation   Rail Traceability  
Gate Suite   CraneSuite   YardSuite   RailSuite

orbitaports.com

Area), cuyo objetivo es el desarrollo de tecnologías para construir corredores logísticos destinados a camiones autónomos. La prueba piloto se llevará a cabo con camiones eléctricos y propulsados por hidrógeno y estará controlado por la tecnología Gemelo Digital 3D. El puerto de Barcelona implantó en 2020 un nuevo Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD+) en los complejos de BEST y APM Terminals para agilizar el movimiento de la totalidad de camiones en ambos recintos.

Por otro lado, El puerto de Algeciras, en colaboración con Idom, a través de la Oficina Técnica de Innovación, y Amazon Web Services, como socio tecnológico, ha testado y validado una solución para llevar a cabo la trazabilidad y geolocalización de forma autónoma de la carga rodada dentro de la Terminal de Tráfico Pesado (TTP). El proyecto, que ha empleado tecnologías de inteligencia artificial y *machine learn-*



El puerto de Algeciras ha testado y validado una solución para llevar a cabo la trazabilidad y geolocalización de forma autónoma de la carga rodada en la Terminal de Tráfico Pesado / A.P. DE ALGECIRAS

ning, permite identificar y monitorizar los camiones para detectar automáticamente, a partir del análisis de imágenes y vídeos, la ocupación o liberalización de plazas de aparcamiento, en una instalación en la que se canalizan los flujos de intercambio de carga rodada entre Europa y Marruecos.

Otras terminales que se encuentran en el Top 10 de *smart ports* con continuos avances en su grado de di-

gitalización son Bilbao, Cartagena, Gijón, Huelva, Las Palmas, Tarragona y Vigo, según el informe de Cedex.

El puerto de Bilbao ha desarrollado durante el pasado año un proyecto piloto para mejorar la gestión del flujo de vehículos y contenedores en sus instalaciones. Para ello se ha apoyado en la tecnología de All-Read MLT, startup de la iniciativa Bilbao PortLab. Su solución de inteligencia

artificial, y a partir del vídeo de una sola cámara, permite obtener información de la tipología de vehículo, el número del contenedor, la matrícula del vehículo, la matrícula del remolque, y la presencia, o no, de la señalización de mercancías peligrosas.

El puerto de Bilbao, que preside Ricardo Barkala, también participa en el proyecto FENIX (*Federated Network of Information Exchange*) cofinanciado por el Programa CEF de la Unión Europea, con el objetivo de poner en práctica las recomendaciones del *Digital Transport and Logistic Forum* (DTLF) para crear una red federativa de plataformas para el intercambio de información. Además, participa en la iniciativa *Network of Trusted Networks* (NoTN), para establecer una solución global, neutra y escalable que permita intercambiar datos de buques y mercancías entre puertos y sistemas en las diferentes terminales.

## 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](mailto:info@generaindustrial.com)

[generaindustrial.com](http://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.

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Avituallamiento

# VARAPALO EN LOS SUMINISTROS

El tráfico de avituallamiento a buques registró un descenso del 22% en el convulso 2020, con la pérdida de más de 2 millones de toneladas

El tráfico de avituallamiento a buques se redujo un 22 por ciento en 2020, con la pérdida de 2,2 millones de toneladas, situando el volumen operado en 7,8 millones de toneladas.

En la reducción de los tráfico hay que tener en cuenta que como consecuencia de la pandemia se redujo en el sistema portuario español el número de buques tanques, graneleros, de carga general, ro-ro, pasaje, cruceros, portacontenedores y otros buques mercantes operados.

En concreto, por los puertos españoles dejaron de escalear 53.197 buques, un 31 por ciento menos que en el ejercicio 2019. La mayor afección se dio en el tráfico de cruceros, con un descenso de 3.490 buques, un 82 por ciento menos.

Pese a la afección de la crisis a los volúmenes operados hay que destacar que el tráfico ya venía registrando un estancamiento de volúmenes, en un movimien-

**LOS PUERTOS ESPAÑOLES, CON 7,8 MILLONES DE TONELADAS, REDUJERON UN 22% LOS SUMINISTROS A BUQUES**

**LAS PALMAS Y BAHÍA DE ALGECIRAS SON LOS PUERTOS CON MAYORES AVITUALLAMIENTOS**

## AVITUALLAMIENTO

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Las Palmas	2.330	2.520	-8%	2.630	2.679	2.607
Bahía de Algeciras	1.949	2.398	-19%	2.542	2.834	3.301
Barcelona	1.024	1.732	-41%	1.858	1.294	1.137
Ceuta	579	773	-25%	737	664	544
S.C. Tenerife	500	647	-23%	686	726	646
Valencia	339	334	+1%	193	308	472
Cartagena	201	183	+10%	208	155	155
Huelva	152	217	-30%	185	148	143
Vigo	121	143	-15%	148	172	175
Bilbao	101	115	-12%	112	112	109
Bahía de Cádiz	75	85	-12%	99	112	145
Tarragona	66	77	-13%	80	76	15
Málaga	62	103	-40%	98	108	99
A Coruña	61	76	-20%	84	84	71
Avilés	53	46	+16%	45	41	50
Almería	41	78	-48%	91	87	75
Baleares	38	286	-87%	244	237	248
Castellón	32	20	+57%	24	24	29
Marín - Pontevedra	28	31	-11%	26	20	24
Santander	24	26	-5%	22	20	50
Pasaia	23	25	-9%	25	29	33
Motril	17	38	-56%	31	26	37
Alicante	15	22	-32%	28	24	29
Ferrol - San Cibrao	13	11	+24%	28	20	12
Vilagarcía	5	5	-0%	4	4	6
Melilla	3	5	-40%	5	5	21
Sevilla	1	37	-96%	23	33	29
Gijón	-	16	-100%	40	77	58
<b>Total</b>	<b>7.852</b>	<b>10.047</b>	<b>-22%</b>	<b>10.295</b>	<b>10.119</b>	<b>10.324</b>

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

to de 10 millones de toneladas, en los últimos ejercicios fruto de la política de las navieras de reducir sus consumos de combustible y realizar estas labores en puertos con una fiscalidad más competitiva que los españoles.

Hay que tener en cuenta que el avituallamiento es un negocio que se estructura en el suministro de diversos tipos de mercancía, desde la necesaria para las embarcaciones como para las tripulaciones. Destacan las provisiones a bordo para el consumo de las tripulaciones, los productos accesorios que necesitan los buques y los combustibles así como los carburantes y lubricantes. Estos últimos, en volumen, suponen el 80 por ciento de la actividad de suministro a buques.

Durante 2020, el ranking portuario español de avituallamiento no varió. Puertos de Las Palmas mantiene la primera posición, con un movimiento de 2,3 millones de toneladas, afianzando su posición como suministrador en las rutas atlánticas. Durante 2020, los flujos de suministro cayeron un 8 por ciento en el enclave canario.

En segunda posición, el puerto de Bahía de Algeciras, con un tráfico de 1,9 millones de toneladas, sufrió un descenso del 19 por ciento en los volúmenes de

www.portovilagarcia.es

Operatividad en movimiento

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

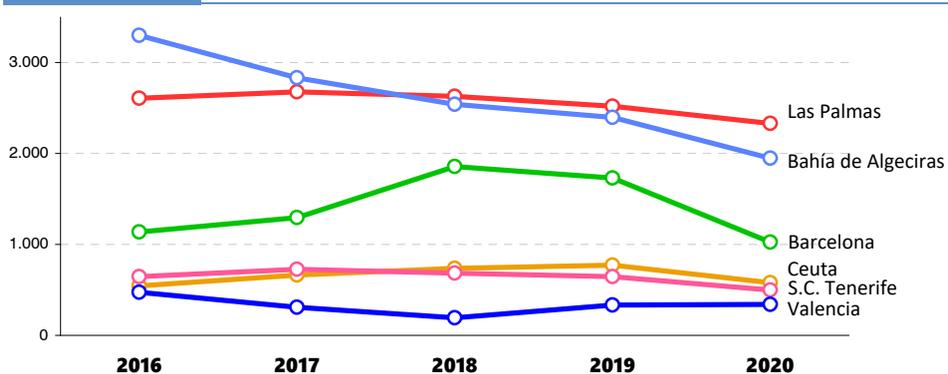
Porto de Vilagarcía

**PUERTOS DE ESPAÑA**

suministro, siguiendo la estela negativa de los últimos años fruto del descenso del tráfico de *bunkering* que se genera en el Estrecho de Gibraltar, una zona por la que transitan más de 100.000 buques anuales y donde Algeciras mantiene su valor estratégico como enclave bien posicionado para los avituallamientos portuarios.

Por su parte, el puerto de Barcelona se afianza, un año más, en la tercera posición del ranking con un movimiento de un millón de toneladas, pero con un importante descenso del 41 por ciento, lo que supone más de 700.000 toneladas. En el lado de los descensos, también destaca el comportamiento de los tráficos en Ceuta, Tenerife, Huelva y Baleares, muy afectados por la reducción del número de buques operados en las respectivas dársenas. En clave positiva, destaca la evolución de los suministros en puertos como Valencia, Cartagena, Castellón y Avilés, que aumentaron este negocio, pese al complicado ejercicio 2020 para este nicho de los servicios portuarios.

**AVITUALLAMIENTO**

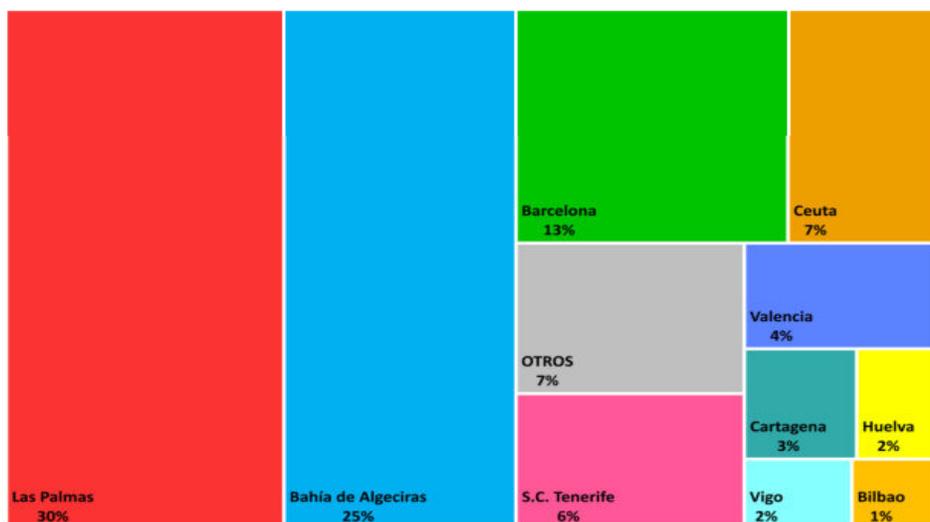


**FLUJOS A LA BAJA**

**Barcelona.** La crisis de actividad naviera en el puerto de Barcelona, con un flujo de 2.177 buques menos operados en 2020 (-24%) generó una importante caída de avituallamientos en el enclave, que perdió más de 700.000 toneladas, cerrando la trayectoria positiva que mantenía en los últimos ejercicios.

**Algeciras.** La ausencia de la Operación Paso del Estrecho y la fuerte competencia en precios procedente de Gibraltar lastraron la actividad de suministro a buques en el enclave andaluz. El puerto dejó de operar 10.753 buques en 2020 (-37%) y perdió más de 450.000 toneladas.

**► 2020**



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



**SERVICIO RO-RO**  
LINEA REGULAR ALGECIRAS / TANGER MED  
SERVICIO DIARIO

**GRUPO TRANSBULL**

REPRESENTANTES ADUANEROS - ESTIBADORES PORTUARIOS - OPERADORES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS  
CONSIGNATARIOS DE BUQUES - FORWARDERS / TRANSPORTE INTERNACIONAL - AGENCIA DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA  
LINEAS REGULARES - ALMACENES PARA FRÍO, SECO Y GRANELES - ESPECIALISTAS EN FRUTAS Y VERDURAS



Tel. +34 956 57 04 20  
trafico@transbullalgeciras.com



Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Bunkering

# BAJADA DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

El *bunkering* retrocedió un 18%, con un flujo de 6,5 millones de toneladas, en un año marcado por la crisis, el suministro terrestre de GNL y la adecuación a la OMI 2020

El tráfico de *bunkering* en los puertos españoles cerró el ejercicio 2020 con un descenso del 18 por ciento, ante la reducción del tránsito de buques por los enclaves. El tráfico de suministro de combustibles líquidos superó los 6,5 millones de toneladas, en un ejercicio que, pese a este descenso por la crisis, sigue enmarcado por una etapa de estancamiento, con retos como el emergente suministro terrestre de GNL y la adecuación a la norma internacional OMI 2020. Este tráfico supone el 80 por ciento de la actividad de avituallamiento de buques en los puertos españoles. El *bunkering* es un negocio de elevada volatilidad en los puertos, cuyas cifras se venían manteniendo en el entorno de los 8 millones de toneladas en los últimos años, con ligeras fluctuaciones.

Durante 2020, el negocio mantuvo su fortaleza en Las Palmas. Algeciras, Bar-

## BUNKERING

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Las Palmas	2.114	2.276	-7%	2.336	2.381	2.316
Bahía de Algeciras	1.808	2.190	-17%	2.383	2.653	3.118
Barcelona	905	1.414	-36%	1.493	963	833
Ceuta	565	751	-25%	715	640	517
S.C. Tenerife	386	522	-26%	563	551	503
Valencia	282	252	+12%	114	227	393
Huelva	131	186	-30%	164	128	124
Vigo	61	70	-14%	67	79	77
Bilbao	54	63	-15%	69	68	62
Cartagena	43	12	+254%	9	9	8
Málaga	28	39	-27%	33	41	31
A Coruña	27	31	-14%	32	35	27
Almería	24	43	-44%	45	40	30
Bahía de Cádiz	22	13	+63%	0	18	16
Tarragona	20	16	+27%	21	22	13
Avilés	18	11	+61%	9	9	11
Marín - Pontevedra	16	18	-8%	15	10	13
Santander	12	10	+18%	10	8	8
Motril	9	20	-54%	16	21	28
Pasaia	9	9	-4%	-	10	14
Ferrol - San Cibrao	6	5	+26%	6	7	5
Baleares	5	6	-17%	6	5	6
Alicante	2	3	-44%	5	4	4
Vilagarcía	2	1	+84%	1	1	1
Resto	-	28	-100%	33	58	47
<b>Total</b>	<b>6.548</b>	<b>7.989</b>	<b>-18%</b>	<b>8.145</b>	<b>7.987</b>	<b>8.201</b>

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

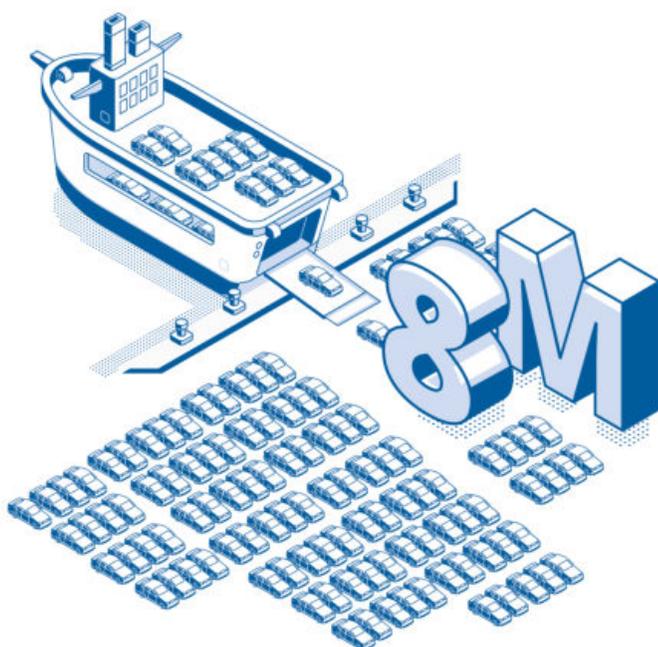
## TRÁFICOS MUY CONCENTRADOS

Los puertos de Las Palmas y Bahía de Algeciras agrupan el 67 por ciento de la actividad de *bunkering* a buques, con un volumen de 4,39 millones de toneladas.

Las operaciones de *bunkering* en los puertos de Valencia, Cartagena, Bahía de Cádiz, Tarragona, Avilés, Santander, Ferrol y Vilagarcía crecieron durante el ejercicio 2020.

celona, Ceuta, Santa Cruz de Tenerife, Valencia y Huelva, principales centros de suministro.

Las Palmas continúa al frente de la clasificación del *bunkering* en España, con 2,1 millones de toneladas. Los suministradores que operan en el enclave canario, Aegean, Oryx Iberia, Península Petroleum, Oleoductos Canarios, Petróleos de Canarias, Terminales Canarios y Petrologis Canarias, obtuvieron un descenso conjunto de la actividad del 7 por ciento. En segunda posición, el puerto de Algeciras concentró en 2020 un flujo de 1,8 millones de toneladas, cifra que supone un descenso del 17 por ciento respecto a 2019. En el enclave andaluz se incrementó un 25 por ciento el *bunkering* realizado en fondeo, con 1,35 millones de toneladas, mientras que el suministro en atraque se redujo un 59 por ciento, con 450.789 toneladas. En el enclave ope-



Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

## CELEBRAMOS EL COCHE 8 MILLONES

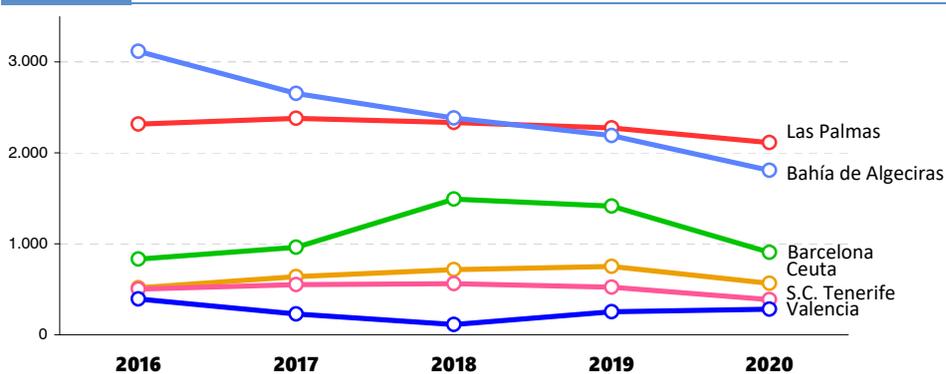
PUERTO MEJOR VALORADO DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) durante los cinco últimos años

PRIMER PUERTO EN OBTENER EL CERTIFICADO DE CALIDAD de acuerdo con el Sistema de Calidad ANFAC- Puertos del Estado

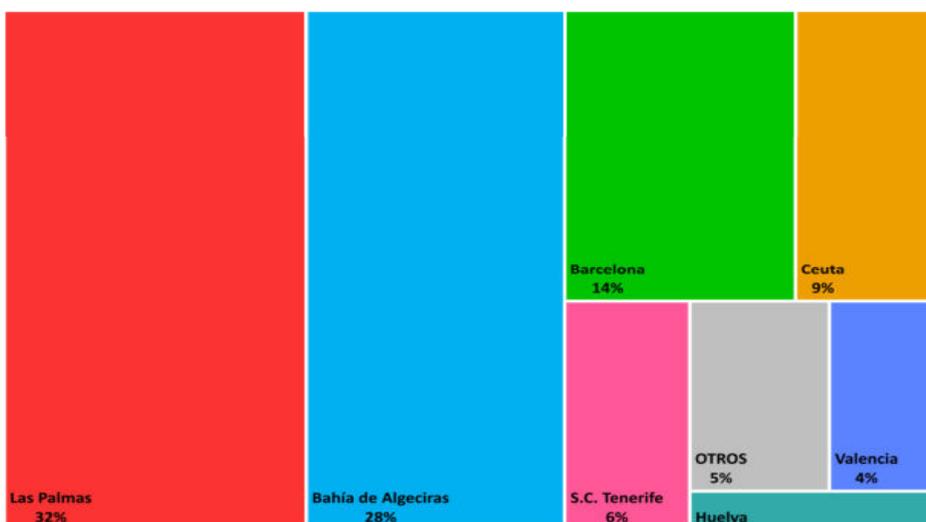
## PUERTOS DE ESPAÑA

ra la terminal Evos Algeciras, Cepsa, Repsol, Península Petroleum, Bominflot y Aegean. En tercera posición destaca la fuerte reducción de las operaciones de suministro de combustible en el puerto de Barcelona, con un movimiento de 905.000 toneladas y una caída del 36 por ciento respecto a los niveles logrados durante el pasado ejercicio. En el caso de Barcelona, hay que destacar las 219 operaciones de suministro de Gas Natural Licuado (GNL) a buques en el puerto de Barcelona, que suman 39.149 metros cúbicos, operaciones que en un 96 por ciento correspondieron a la naviera Baleària. En la estadística destaca el crecimiento de las operaciones de *bunkering* en el puerto de Valencia, con un aumento del 12 por ciento en 2020, y un movimiento de 282.0000 toneladas. En este sentido, el enclave logró liderar el suministro de GNL con un total de 291 operaciones de abastecimiento de gas natural, hasta alcanzar 26.777 metros cúbicos en las operaciones de suministro a la naviera Baleària.

### BUNKERING



### ► 2020



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

**EL PUERTO DE LAS PALMAS SE CONSOLIDA AL FRENTE DEL TRÁFICO NACIONAL DE BUNKERING**

**VALENCIA Y CARTAGENA LOGRAN AUMENTAR SUS TRÁFICOS DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES EN 2020**



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.



## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | GNL

En España se realizaron un total de 741 operaciones de abastecimiento de gas natural licuado (GNL) para ser empleado como combustible en buques, en las que se han suministrado un total de 122.058 metros cúbicos. Esta cifra supone multiplicar por cuatro el número de operaciones realizadas en 2019.

Las operaciones han continuado ganando flexibilidad y eficiencia en el sistema portuario español. Más del 75 por ciento de los suministros realizados desde cisternas se han llevado a cabo simultáneamente desde varios camiones, en lo que se conoce como operaciones *multitruck to ship* que permiten aumentar el caudal de transferencia y reducir el tiempo de repostaje.

También se han incrementado de 6 a 9 el número de puertos del territorio nacional que suministran GNL a buques de manera regular. En 2020, se ha realizado *bunkering* de GNL en los puertos de Algeciras, Almería, Barcelona, Bilbao, Denia, Huelva, Málaga, Tenerife y Valencia. El 68,5 por ciento del volumen de GNL suministrado se ha realizado a ferris, el 31,1 por ciento a cruceros y el 0,4 por ciento a otro tipo de buques.

En el segmento de ferris, destaca el liderazgo de la

# LA DEMANDA DE GNL SE DISPARA

El *bunkering* de gas natural licuado creció con fuerza en 2020, a pesar de la crisis sanitaria

naviera Baleària, que a lo largo del año 2020 realizó un total de 714 operaciones de suministro de gas natural licuado. Esta cifra supone un 96 por ciento del total de operaciones de *bunkering* de GNL realizadas en España. En concreto, se han suministrado un total de 83.643 metros cúbicos de este combustible a los buques de la naviera que preside Adolfo Utor. La totalidad de los suministros de GNL en España a buques de pasaje y carga

**BALEÀRIA REALIZÓ UN TOTAL DE 714 OPERACIONES DE SUMINISTRO DE GNL A SU FLOTA DE FERRIS EN 2020**



han sido de Baleària, al ser la única naviera que opera con este tipo de buques propulsados a gas natural. En concreto, en 2020 operó con seis buques. Dos de nueva construcción, "Marie Curie" e "Hypatia de Alejandria", y cuatro remotorizados, "Abel Matutes", "Sicilia", "Nápoles" y "Bahama Mama".

El año pasado, la naviera Baleària obtuvo licencias para realizar *bunkering* de GNL en los puertos de Denia, Almería, Málaga, Barcelona, Valencia y Huelva, mientras que en Bahía de Algeciras se realizaron suministros con autorizaciones puntuales. Valencia fue el puerto en el que más suministros de este tipo se

realizaron, seguido de Barcelona.

El 95 por ciento de los suministros de gas de Baleària en 2020 se han realizado mediante el sistema *Multitruck to Ship* (MTTS), siendo ESK la empresa encargada de realizar estas cargas.

Baleària tiene previsto incorporar este año otros tres buques. Uno de nueva construcción, el *fast ferri* "Elenor Roosevelt"; y dos remotorizados, "Martín i Soler", y "Hedy Lamarr". La inversión de la naviera en GNL es de unos 360 millones de euros, de los cuales 290 son para la adquisición de los tres buques de nueva construcción, y los 70 restantes para las seis

**PT**

**PÉREZ TORRES MARÍTIMA**

LOGISTICS WITH CARE

www.ptmar.com - info@ptmar.com

ANYTHING - ANYTIME - ANYWHERE



Imagen del ferri remotorizado "Martín i Soler", que este año se añadirá a la flota que emplea el gas natural licuado / BALEARIA

remotorizaciones, subvencionadas en parte por los fondos CEF de la Unión Europea. Utor ha enmarcado estas inversiones dentro del objetivo de Baleària para lograr cero emisiones mediante proyectos de energía renovable, como el hidrógeno verde.

Por otra parte, Grupo Ibaizabal puso en marcha en el puerto de Bilbao el primer remolcador de propulsión dual-fuel LNG de España. La embarcación "Ibaizabal Quince", construida por Astilleros de Murueta tras una inversión de 12,5 millones de euros, forma parte del plan de modernización de la flota con la incorporación de las nuevas tecnologías, conforme a su

compromiso por "mejorar la competitividad y avanzar en la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente", según destacan los responsables del grupo presidido por el empresario Alejandro Aznar.

Grupo Ibaizabal planea añadir el suministro de Gas Natural Licuado (GNL) en los servicios que presta actualmente con gabarra en los puertos de Bahía de Algeciras y Huelva, así como en Gibraltar. La compañía tiene en servicio en la zona desde marzo de 2018 la gabarra "Oizmendí", con base en Huelva, que trabaja para Cepsa.

Esta gabarra es un buque de suministro multiproducto de combustibles ma-

rinios, que permite el aprovisionamiento barco a barco de GNL, además de fuelóleos y gasóleos. Cuenta con una capacidad de carga de 600 metros cúbicos de GNL, 1.900 toneladas de fueloil y 470 toneladas de gasoil.

La Comisión Europea también ha anunciado el apoyo a la estrategia LNGhive2 para la construcción de dos nuevos barcos de suministro de GNL que operarán en los puertos de Barcelona y Algeciras.

Por otra parte, Endesa, dentro de su estrategia de transición energética y descarbonización, presentó el pasado año un proyecto para el desarrollo de actividades de *bunkering* de GNL para el transporte marítimo en su terminal portuaria de Los Barrios, en la Bahía de Algeciras.

La compañía energética ha previsto una inversión inicial de alrededor de 15,6 millones de euros, que después de un estudio detallado y la incorporación de la última tecnología del mercado, se elevará hasta unos 34,5 millones de euros para la adecuación de las instalaciones antes de 2023.

Tras recibir la autorización de ampliación del plazo de la concesión de la actual instalación, por parte de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras, la nueva terminal alcanzará

una capacidad de almacenamiento de alrededor de 4.080 metros cúbicos y un volumen de energía gestionada al año de 1.100 GWh. Con esta capacidad, la terminal gaditana se convertiría en la estación portuaria referente de *bunkering* de GNL de España.

También destaca la apuesta de la compañía Península Petroleum, uno de los principales operadores de *bunkering*, que ha centrado su estrategia de avanzar en el proceso de transición hacia energías más renovables con la incorporación del GNL. Esta diversificación de la empresa, con sede en Gibraltar, la realiza después de situarse entre los primeros proveedores de combustibles con muy bajo contenido de azufre (VLSFO).

Por otra parte, durante el pasado año también se establecieron importantes modificaciones regulatorias que sumadas al apoyo de Europa para el desarrollo de infraestructura serán factores determinantes para acelerar la incorporación de este combustible marítimo sostenible. Entre las más destacadas está la entrada en vigor, durante el pasado mes de octubre, de los nuevos peajes de *bunkering* de GNL aplicables al territorio nacional y que son los más competitivos de Europa.

## Donde surge la energía

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

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



[www.bbe.es](http://www.bbe.es)



## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Nuevos combustibles marinos

Imagen del buque "Ciudad de Valencia", con 3.300 metros lineales para la carga rodada, incorporado el pasado año por Grupo Armas y que está equipado con *scrubbers* para cumplir con la normativa OMI 2020 / GRUPO ARMAS



**MÁS DE 60.000 BUQUES COMERCIALES SURCARON LOS OCÉANOS DEL MUNDO EN 2020 CON UN BAJO PORCENTAJE DE INCIDENCIAS PARA OBTENER COMBUSTIBLE COMPATIBLE**

# LA FLOTA SE AJUSTA A OMI 2020

El sistema portuario español ha comercializado los nuevos combustibles marítimos con menor contenido de azufre a la flota en el primer año de aplicación de la norma medioambiental

El 1 de enero de 2020 entró en vigor la aplicación de la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) que establece los nuevos límites reducidos de azufre en el fueloil, para pasar de un máximo de un 3,5 por ciento a un 0,5 por ciento. Los puertos españoles se encontraban preparados para dar respuesta a esta medida, cuya aplicación "marca el comienzo de una era de aire más limpio en las terminales portuarias y en las áreas costeras mediante el uso de combustibles menos contaminantes", según destaca el organismo que dirige Kitack Lim.

Roel Hoenders, jefe de contaminación del aire y eficiencia energética de la OMI, afirmó que "más de 60.000 buques comerciales surcaron los océanos del mundo el año pasado con un porcentaje de incidencias notablemente bajo para obtener combustible compatible. Para este logro, tuvimos una gran preparación durante 2019 y antes, por parte de todas las partes interesadas con el suministro de fueloil con bajo contenido de azufre". Desde la patronal española Anave destacan que "los

efectos de la implantación de la norma OMI 2020 para las navieras españolas han sido similares a los del resto del mundo. Los posibles problemas que se preveían hace poco más de un año de falta de disponibilidad de combustibles reglamentarios, de compatibilidad entre combustibles o de fuerte impacto económico, no se han materializado o lo han hecho de forma más atenuada". Sobre la disponibilidad, a lo largo del pasado 2020, la OMI registró un total de 55 informes de no disponibilidad de combustible reglamentario (FONAR) a través de su sistema mundial integrado de información marítima (GISIS). Estas cifras parecen apuntar hacia una aplicación bastante fluida. También es cierto que la llamada Mesa Redonda de las asociaciones interna-

cionales de armadores, que agrupa a Intertanko, Intercargo, BIMCO y la Cámara Naviera Internacional (ICS), notificó que el bajo número de informes no reflejaba realmente las dificultades de muchos armadores para obtener combustibles reglamentarios. Por ejemplo, estos informes no incluyen situaciones en las que los armadores han tenido que esperar varios días o desviar sus buques de las rutas previstas para encontrar dichos combustibles.

Por su parte, en 2020, *Veritas Petroleum Alerts* (VPS) emitió un total de 41 alertas, que incluyen problemas de sedimentos asociados al uso de los nuevos combustibles de muy bajo contenido de azufre (VLSFO) o relacionadas con combustibles con un punto de inflamación demasiado bajo. Estas alertas afectaban a más de 20 puertos en zonas muy diferentes del mundo. En comparación, a lo largo del ejercicio de 2019, este servicio emitió 29 alertas.

Sobre el precio, según datos correspondientes a la media de los 20 puertos mundiales con mayor actividad de suministro, en

2020 el precio medio de los combustibles con bajo contenido de azufre fue de 375 dólares/tonelada, en el caso del VLSFO, y de 435 en el del MGO, muy similar al precio del HFO en 2019. Aun así, hubo importantes diferencias entre enero de 2020, en el que el VLSFO alcanzó los 700 dólares tonelada y los meses de la pandemia que se situó en torno a los 300 dólares.

Estos precios han provocado que el diferencial entre el fueloil pesado y los nuevos combustibles con bajo contenido en azufre se situara alrededor de los 100 dólares de media en 2020, en comparación con 250 de media en 2019. Esto supone un periodo de retorno de la inversión más largo para aquellos armadores que optaron por sistemas alternativos de cumplimiento de la norma, como *scrubbers*. Desde noviembre de 2020 los precios de los combustibles están experimentando una clara tendencia al alza, y a mediados de febrero tanto el VLSFO como el MGO se sitúan por encima de los 500 dólares/tonelada por lo que el fuerte impacto económico de la norma es previsible que se materialice este año.

**EL PRECIO MEDIO DE LOS COMBUSTIBLES CON BAJO CONTENIDO DE AZUFRE FUE DE 375 DÓLARES/TONELADA EN EL VLSFO Y DE 435 EN EL DEL MGO, MUY SIMILAR AL PRECIO DEL HFO EN 2019**

**55**

informes

de no disponibilidad de combustible reglamentario

# LOS PUERTOS ESPAÑOLES: CLAVES PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Seis años después de que Puertos del Estado y Enagás llegasen al común entendimiento de que la transformación energética del sector marítimo debía de comenzar por los puertos, y de que la madurez, capacidad, flexibilidad logística y conocimiento del sector gasista español, suponía una ventaja competitiva que debía aprovecharse para acelerar su descarbonización, **España es hoy el primer país de Europa** conforme a lo establecido en la Directiva 2014/94/UE, relativa a la disposición de infraestructuras y/o logística para el repostaje de GNL. Esta anticipación, consecuencia de una ejemplar y diferencial **colaboración público-privada** en la que, desde el primer momento, se involucró a todos los actores del “ciclo de vida”, nos ha permitido reforzar el atractivo comercial de nuestros puertos, convirtiéndolos en

**LOS PUERTOS SE  
CONVIERTEN EN “HUBS  
ENERGÉTICOS”,  
REFORZANDO SU  
ATRACTIVO COMERCIAL Y  
CAPACIDAD DE  
INFLUENCIA NO SOLO  
SOBRE LA MOVILIDAD  
MARÍTIMA**

“hubs energéticos” con capacidad de influencia no solo sobre la movilidad marítima, sino sobre la terrestre pesada con la que esta interactúa: el ferrocarril y el transporte por carretera.

Estos otros modos de transporte, que se encuentran entre los de más compleja descarbonización, encuentran en la compartición de logística e infraestructuras de repostaje en los puertos una **oportunidad de mejora de su sostenibilidad** que, en base a sus requisitos diferenciales de potencia y autonomía requerida, no encontraban, y que les puede permitir reducir su coste “ciclo de vida” en hasta un 30%.

En la actualidad en torno a los **puertos se gestiona un 40% de la mercancía “pesada”**, responsable de aproximadamente un 10% de las emisiones del país, y eso supone una oportunidad para que **el GNL, alternativa más sostenible** para este tipo de segmentos, incremente su impacto positivo tanto directo, por la vía de la reducción de emisiones, como indirecto, mejorando la competitividad del sector ferroviario y activando un “**modal switch**” del que, conforme a las



Bunkering de GNL en Huelva



Terminal de GNL de Enagás en el Puerto de Cartagena

estimaciones de la Agencia Internacional de la Energía, es posible obtener una reducción de emisiones en el transporte pesado por carretera de hasta el 20%. Y es que en un horizonte energético en el que, a diferencia de las grandes transformaciones a las que el sector marítimo se enfrentó en el pasado, las alternativas se multiplican, **el gas natural licuado en España es en el corto plazo la única alternativa que permite garantizar un suministro sostenible y seguro al transporte pesado en España**, una logística que tiene un efecto determinante sobre la competitividad del GNL frente a los combustibles tradicionales. Esto ha sido, en buena medida, en base al desarrollo tanto de la capacidad de sus infraestructuras, como muy especialmen-

te por medio de la optimización que su cadena logística, alcanzado a través del proyecto CORE LNGas hive. Según los estudios realizados en el proyecto, la capacidad de optimización de los costes logísticos del GNL puede multiplicar hasta por 3 el margen de ahorro del GNL frente a los combustibles convencionales, mientras que en lo relativo a los combustibles basados en gases renovables, su total compatibilidad con las infraestructuras y logística convencionales tiene un efecto notable sobre hasta el 75% de su precio para el cliente final. Este es un buen comienzo, pero aún un largo camino por recorrer. Es por ello que el sector del gas natural ya camina con firmeza hacia su transformación, asegurando la neutralidad en carbono

de sus infraestructuras **-Enagás ha adelantado su compromiso de ser neutra en carbono a 2040-**, y facilitando y acelerando la integración al mix energético nacional de los gases renovables, que deben de cubrir su nicho de mercado a medio y largo plazo: biometano, gas natural sintético e hidrógeno. Estas soluciones reforzarán su competitividad y tendrán, en su compatibilidad con las infraestructuras existentes, la clave de un futuro en el que tanto los puertos como el sector marítimo se verán notablemente beneficiados.

[www.enagas.es](http://www.enagas.es)

Proyecto CORE LNGas hive:  
[corelngashive.eu/en/](http://corelngashive.eu/en/)

El tráfico de los puertos españoles en 2020 | Hidrógeno

# EL HIDRÓGENO ENTRA EN LOS PUERTOS

Los proyectos con hidrógeno renovable en el sistema portuario español van tomando posiciones

El hidrógeno renovable se posiciona como una de las soluciones clave para la descarbonización del transporte marítimo y de la cadena logística, conforme al compromiso de la Unión Europea de alcanzar la neutralidad de carbono en 2050 y para respaldar el esfuerzo global para implementar el Acuerdo de París. La aplicación del hidrógeno renovable para el transporte marítimo abarca no solo la utilización de pilas de combustible en buques, sino también en la maquinaria empleada en los puertos y terminales de carga.

Entre las iniciativas para impulsar el nuevo recurso energético destaca el proyecto piloto 'H2Ports', que se realiza en el Puerto de Valencia para testar tres equipamientos. Una *reach stacker* de carga/descarga y transporte de contenedores, alimentada con hidrógeno; una cabeza tractora de terminal para operaciones ro-ro, propulsada por pilas de hidrógeno, y una estación móvil de suministro de hidrógeno que proporcionará el combustible necesario para garantizar los ciclos de trabajo continuos de los dos equipos antes mencionados.

El proyecto, con una inversión total de cuatro millones de euros y financiado por el programa euro-

**'H2PORTS' ES UNA INICIATIVA MUY AVANZADA PARA TESTAR LOS EQUIPAMIENTOS PORTUARIOS ALIMENTADOS CON HIDRÓGENO EN EL PUERTO DE VALENCIA**

peo 'Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking' (FCHJU), cuenta con la participación de la Autoridad Portuaria de Valencia, la Fundación Valenciaport, el Centro Nacional del Hidrógeno y las empresas MSC Terminal Valencia, Grupo Grimaldi, Hyster-Yale, Atena, Ballard Power Systems Europa y Enagás. 'H2Ports', que ha sido reconocido internacionalmente con el premio *Green4sea Port Award 2019* en materia medioambiental, probará y validará las tecnologías de hidrógeno sobre maquinaria portuaria con el objetivo de contar con soluciones aplicables y reales sin afectar al rendimiento y seguridad de las operaciones y produciendo cero emisiones locales.

Igualmente, el Puerto de Barcelona participa activamente en varias iniciativas vinculadas al desarrollo del hidrógeno. La Autoridad Portuaria que preside Mercè Conesa forma parte de dos mesas de trabajo de la *World Ports Climate Action Program sobre Onshore Power Supply (OPS)* y nuevos combustibles de propulsión cero emisiones. Además, es miembro de la Iniciativa Tecnológica Prioritaria del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y también participa de la Taula de l'Hidrogen de Catalunya, junto a más de 150 empresas y organizaciones. En el puerto de Málaga, el grupo 'Buran Energy' tiene previsto poner en marcha un proyecto de producción

de hidrógeno renovable en sus instalaciones de almacenamiento en la dársena. Además de optimizar la eficiencia energética de su actividad, 'Buran Energy' también contempla abastecer, a través de una hidrogenera, a vehículos terrestres y marítimos.

La Autoridad Portuaria de Tenerife también desarrolla con Puertos del Estado un proyecto piloto, 'Everywh2ere', de suministro eléctrico a buques a partir de hidrógeno, mediante una pila de combustible de 100 kW.

Además, Naturgy y Enagás están analizando adaptar la planta de regasificación del puerto de Gijón como unas instalaciones de almacenamiento para la exportación de hidrógeno. El proyecto, que se encuentra en una fase muy inicial, se encuadra dentro de la iniciativa europea 'Green Crane', centrada en el desarrollo de una cadena de valor vinculada a la producción del hidrógeno verde conforme al objetivo de avanzar en la descarbonización energética.

La inversión estimada para la adaptación como almacén para la exportación de hidrógeno de la planta de regasificación podría alcanzar hasta los 400 millones de euros, según señalaron responsables de los grupos energéticos impul-

**Altamente Especializado en Mercancía General**

**10-10 & ro-ro**

**>90 Servicios Marítimos (Directos & Feeder)**  
**>1.300 Conexiones Reefer**

**Puerto de Vigo**

Autoridad Portuaria de Vigo

sos. Por otro lado, el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) y Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) firmaron el pasado año un acuerdo para promover una estación de suministro de hidrógeno que construirá TMB, a través de una licitación, y dará servicio a flotas de vehículos eléctricos de transporte de viajeros y mercancías en el área de Barcelona, en la línea de avanzar hacia una nueva movilidad con cero emisiones contaminantes.

Y el Consorcio de la Zona Franca de Vigo ha presentado, en colaboración con EnergyLab como asesor técnico, un proyecto de implantación de una planta de producción de hidrógeno verde en el polígono de Balaídos, que acoge la factoría de automóviles del grupo PSA, y que está situada en las proximidades del puerto de Vigo.

La instalación contempla generar y suministrar hidrógeno verde, a partir de energía solar, para dar ser-



Polígono industrial de Balaídos (Vigo), donde se proyecta producir hidrógeno para uso logístico / CZFV

vicio a una flota integrada por 60 carretillas de las empresas del polígono de Balaídos, así como a 10 camiones de transporte de vehículos que realizan la ruta entre el centro de producción de Grupo PSA y la terminal portuaria de Vigo.

#### PRODUCCIÓN CON HIDRÓGENO

La presencia del hidrógeno en la actividad portuaria también respaldará el desarrollo de nuevos proyec-

tos industriales localizados en su área de influencia.

Petronor, la filial de Repsol, invertirá 143 millones en una planta de producción de combustibles sintéticos a partir de hidrógeno verde, tras lograr el pasado año una concesión de la Autoridad Portuaria de Bilbao en una parcela de la zona industrial, en Punta Sollana, de 46.700 metros cuadrados. La planta de pirólisis, que arrancará en 2024, podrá procesar ini-

cialmente alrededor de 10.000 toneladas al año de residuos urbanos, una cifra que puede ascender a 100.000 toneladas en fases posteriores. Este gas se empleará como combustible para la propia refinería.

En el puerto de Cartagena, Enagás, que participa en el proyecto 'Green Crane', realiza inyección de hidrógeno en su regasificadora situada en la dársena de Escombreras, para reducir el autoconsumo de gas.

Por último, el Puerto de Santander forma parte del proyecto 'Bahía H2 Offshore', impulsado por el clúster de energías marinas de Cantabria, y que tiene como objetivo el desarrollo de un innovador sistema de generación, en condiciones marinas, de combustibles en forma de hidrógeno y amoníaco, mediante energía renovable flotante, integrando las tecnologías de electrólisis PEM y transformación *in situ* en amoníaco (NH<sub>3</sub>) mediante el proceso químico Haber-Bosch.

# WE LOVE SHIPPING



DESDE 1973 EN EL MUNDO MARÍTIMO

CONSIGNATARIOS DE BUQUES / TRANSITARIOS  
ADUANAS / LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN

[www.mertramar.com](http://www.mertramar.com)

**ALGECIRAS**  
tel: (+34) 956 666 118  
[algeciras@mertramar.com](mailto:algeciras@mertramar.com)

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

**GIBRALTAR**  
tel: +350 20071241  
[agency@mateos.gi](mailto:agency@mateos.gi)

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

**MADRID**  
tel: (+34) 914 355 191  
[madrid@mertramar.com](mailto:madrid@mertramar.com)

**MALAGA**  
tel: (+34) 952 930 737  
[malaga@mertramar.com](mailto:malaga@mertramar.com)

**SEVILLA**  
tel: (+34) 954 296 320  
[sevilla@mertramar.com](mailto:sevilla@mertramar.com)

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

## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Vehículos

La crisis derivada de la pandemia de la COVID-19 ha tenido un fuerte impacto en la fabricación de vehículos en España. Y es que durante cerca de mes y medio, los centros de producción de automóviles paralizaron totalmente su actividad. El resultado: una reducción del 19,6 por ciento en la producción total en 2020. Una coyuntura que también se ha dejado sentir en la estadística de los puertos españoles, que cerraron el pasado ejercicio con un movimiento de 2,5 millones de unidades, un 27 por ciento menos que un año antes.

Estos flujos encadenan, así, dos años de descenso. En opinión de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), la recuperación del mercado español, donde uno de cada cuatro vehículos vendidos es de fabricación nacional, y la evolución del ritmo de demanda de los mercados europeos son dos elementos esenciales para mejorar las cuotas de producción para 2021.

Al frente de la clasificación del sistema portuario nacional en tráfico de vehículos se encuentra la Autoridad Portuaria de Valencia, que recupera el liderato, pese al descenso de actividad. La entidad movió cerca de 529.000 unida-

# EL TRÁFICO PORTUARIO REFLEJA EL IMPACTO DE LA CRISIS EN EL SECTOR

El recorte de la producción de vehículos en España golpea a los puertos, cuyos flujos cayeron un 27%

## TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Valencia	529	721	-27%	818	793	774
Vigo	513	483	+6%	450	485	457
Barcelona	478	777	-38%	809	836	916
Santander	324	466	-30%	490	497	495
Pasaia	236	273	-14%	255	235	250
Tarragona	128	211	-39%	195	200	153
Resto	262	474	-45%	477	437	429
<b>Total</b>	<b>2.471</b>	<b>3.405</b>	<b>-27%</b>	<b>3.494</b>	<b>3.484</b>	<b>3.474</b>

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

des en 2020, lo que supone una bajada del 27 por ciento.

Hubo más cambios en la clasificación. Vigo avanzó en 2020 otro peldaño y se colocó en segunda posición del ranking. La dársena gallega cerró el pasado año con un avance del 8 por ciento, logrando superar la barrera del medio millón de unidades manipuladas. Y las previsiones son optimistas tras arrancar 2021 liderando, por primera vez en la historia, el tráfico de vehículos. Un hito que se desarrolla en un contexto en el que la Autoridad Por-

**EL PUERTO DE VIGO SE COLOCA EN EL SEGUNDO PUESTO DEL RANKING, TRAS CERRAR 2020 CON UN AVANCE DEL 8%**

**VALENCIA RECUPERA EL LIDERATO CON UN MOVIMIENTO DE 529.000 UNIDADES EN EL DIFÍCIL 2020**

*Cada día llegamos más lejos*

**T** Grupo  
**Torres**  
DESDE 1915

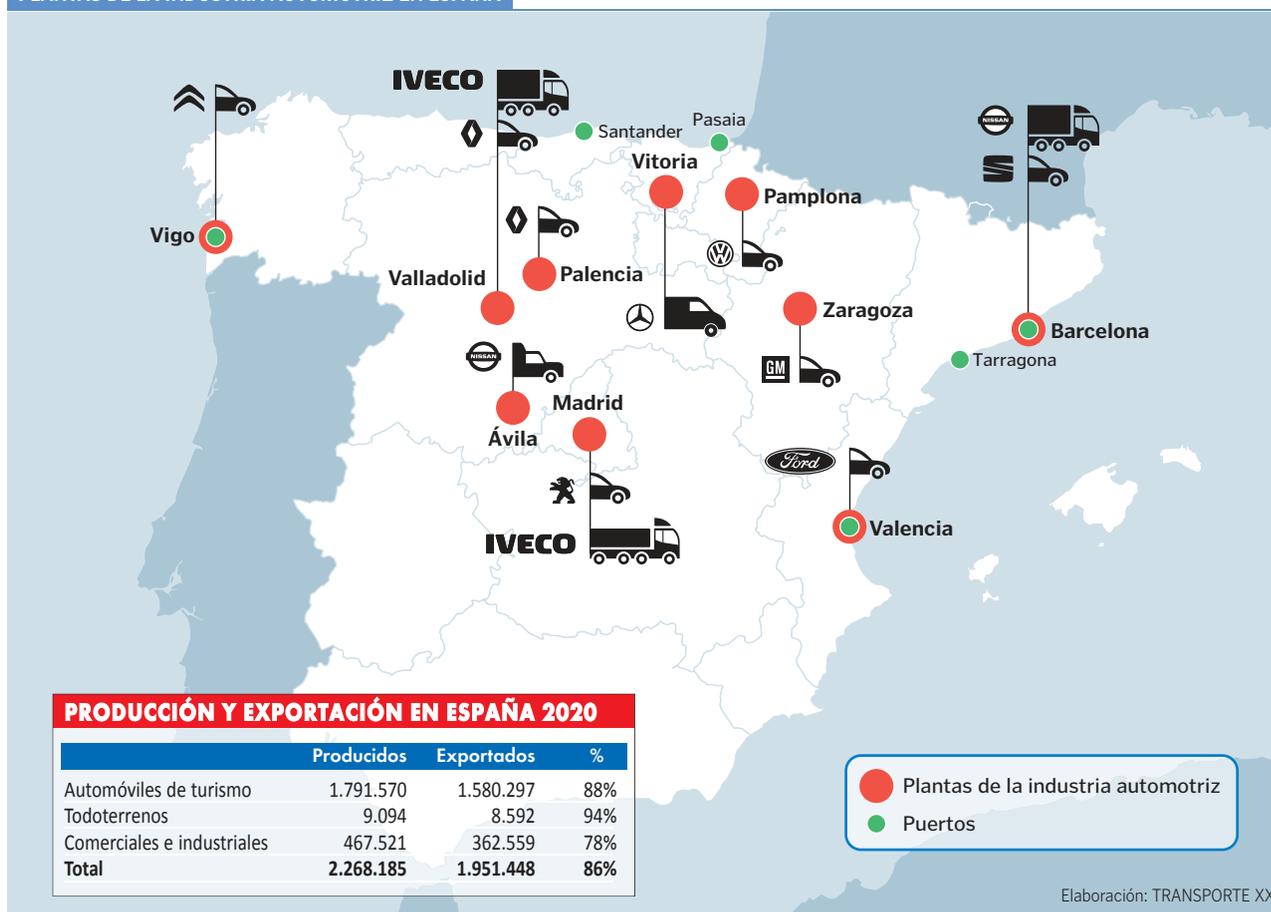
SERVICIO DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE  
[www.transtorres.net](http://www.transtorres.net)

Valencia-Madrid-Barcelona-Zaragoza-Algeciras-Lisboa

## PUERTOS DE ESPAÑA

tuaria está tramitando con el Consorcio de la Zona Franca de Vigo recuperar una superficie de 65.000 metros cuadrados en la terminal ro-ro de la dársena. Completa el podio Barcelona, cuyos flujos se desplomaron un 38 por ciento. En 2020, Francia, Alemania, Italia y Reino Unido se posicionaron como los principales destinos de exportación de los vehículos españoles, acumulando el 64,1 por ciento de los vehículos enviados al exterior. El impacto de la COVID-19 provocó que la mayoría de los mercados redujeran sus compras. De este modo, importantes destinos de exportación como Francia recortaron su demanda un 9,1 por ciento, al igual que Alemania (-19,6 por ciento) o Reino Unido (-26,1 por ciento). Cabe destacar el gran aumento del mercado turco, que en 2020 mantuvo un alto ritmo de demanda, posicionándose como el quinto mayor destino de exportación, con un crecimiento del 101,9 por ciento.

### PLANTAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN ESPAÑA



(+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

## 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

## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Vehículos

Los puertos españoles mejoran su puntuación en el tráfico de vehículos, con una valoración media de 4,1 puntos, sobre cinco, pasando de una calificación de “suficiente” a “satisfactoria”. Así se pone de manifiesto en el último informe sectorial de ‘Valoración de la logística marítimo-portuaria’, realizado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), correspondiente al año 2019.

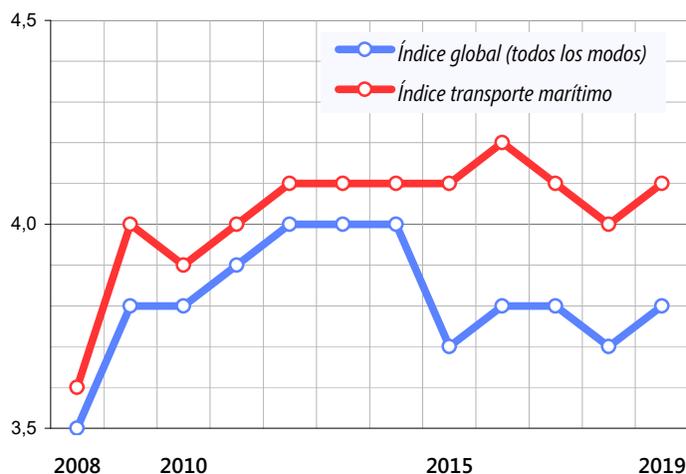
El informe, elaborado a partir de un cuestionario específico a empresas automovilísticas asociadas a Anfac, se centra en el análisis de los servicios logísticos de los puertos de Barcelona, Málaga, Pasaia, Sagunto, Santander, Tarragona, Valencia y Vigo, que suman el 88,7 por ciento de los automóviles transportados, con cerca de 2,84 millones de unidades movilizadas.

Los resultados invitan al “optimismo”. De hecho, de los ocho puertos valorados, Pasaia, Tarragona y Vigo aumentan su media y el resto, a excepción de Málaga, que cae 0,3 puntos, mantienen su puntuación. En cuanto a la valoración de los indicadores, la agilidad de asignación de zonas de depósito, de gestión de trámites aduaneros y de accesibilidad por carretera son los que mayor puntua-

# LOS PUERTOS MEJORAN SU NOTA EN EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS

El transporte marítimo, que pasa de una calificación de “suficiente” a “satisfactoria”, según los fabricantes, se consolida como el principal servicio para el desplazamiento de vehículos, con una cuota del 45,3%

## VALORACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE VEHÍCULOS



### 2019

Marítimo	4,1	↓
Ferrocarril	3,5	↑
Carretera	3,9	↓

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

ción han obtenido por parte de las marcas encuestadas. Por el contrario, la manipulación de los vehículos en su carga y descarga se posicionan con la menor valoración, al igual que en 2018, destacando la necesidad de continuar avanzando en la formación del personal encargado de estas operaciones.

El puerto de Santander, con una puntuación de 4,3, sobre cinco, mantiene la primera posición en el ranking de valoración en 2019. Pasaia, por su parte, asciende hasta la segunda posición, con una puntuación de 4,2, empatado con Sagunto, y en detrimento del puerto de Málaga, que cae hasta el último puesto, con una media de 3,9 puntos.

## Turquía-Tarragona en sólo 60 horas



IZMIR

### Al tomar el servicio de Fast Ferry Tarragona-Izmir

- Frecuencia semanal
- Tiempo de tránsito más rápido del mercado: 60 horas de puerto a puerto (Tarragona-Izmir)
- 96 horas para llegar desde Turquía a cualquier punto de España y viceversa (144 al conectar con Portugal)
- Conexión con cualquier punto de Turquía y sus países vecinos

www.porttarragona.cat / comercial@porttarragona.cat / (+34) 977259400 ext. 1320

Port Tarragona



porttarragona.cat

## PUERTOS DE ESPAÑA

En el caso de Santander, destacan los accesos al puerto, tanto por ferrocarril como carretera, que están entre los mejor valorados por los fabricantes, con unas puntuaciones de 4,8 y 4,5, respectivamente. Además, en esta ocasión se destacan los buenos resultados que están ofreciendo los accesos de la nueva entrada al puerto.

En segunda posición se sitúan los puertos de Pasaia y Sagunto. En el caso de Pasaia, que escala una posición, las marcas ponen el foco en la flexibilidad de los servicios, que con un 4,7 se sitúa como una de las mejores valoraciones para este indicador entre todos los puertos analizados. El informe destaca, a su vez, que “desde el puerto de Pasaia han demostrado saber adaptarse a los picos de demanda de los fabricantes atendiendo solicitudes en fechas y horarios no habituales y manteniendo espacios habilitados para poder recibir mayores volúmenes de vehículos”. En cuanto a Sagunto, que mantiene su segundo puesto, sobresale la mejora en las valoraciones de la



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.

proactividad de la Autoridad Portuaria y los accesos por carretera, que obtienen la máxima puntuación de 5, siendo, en el caso del primero de los indicadores, el

único puerto en obtener dicha valoración.

El podio se completa con Tarragona, que mejora las valoraciones de 8 de los 11 indicadores analizados.

Al igual que en el Informe de Valoración de 2018, los fabricantes de automóviles siguen reclamando diferentes áreas de mejora, como es la automatización de procesos dentro de los puertos mediante la implantación de nuevas tecnologías, la necesaria mejora y potenciación de la conectividad ferroviaria y de accesibilidad para trenes de mayor longitud o flexibilidad de los servicios.

Al mismo tiempo, “la irrupción de nuevas tecnologías de motores alternativos y de cero emisiones hace necesario que tanto los puertos como su personal estén preparados y formados para su correcta manipulación”, según destacan las marcas.

El informe de Anfac también revela que el desplazamiento marítimo sigue consolidándose como el principal servicio de transporte de vehículos, con un 45,3 por ciento del total para 2019. En concreto, los puertos movieron un total de 3,19 millones de vehículos en dicho ejercicio, un 2,8 por ciento menos que un año antes.

**GRIMALDI LINES**

**La PRIMERA NAVIERA Ro-Ro GREEN en el MEDITERRÁNEO**

**125**  
Autopistas del Mar  
y conexiones marítimas

**INFO y RESERVAS:**  
+34 96.306.13.00 • info@grimaldilogistica.com • http://cargo.grimaldi-lines.com

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Transporte marítimo de corta distancia

# PUNTO DE INFLEXIÓN EN LA TENDENCIA AL ALZA DEL TMCD

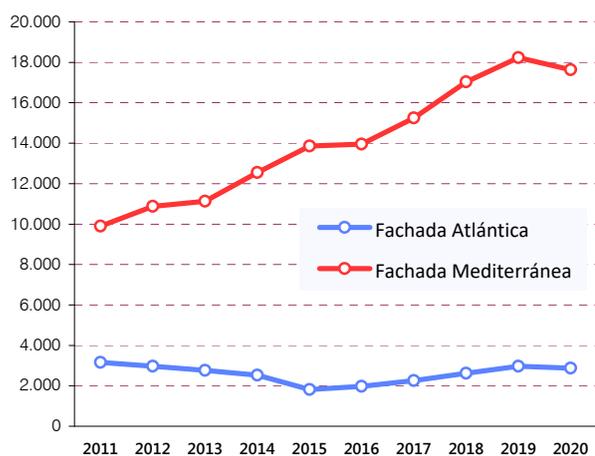
El Transporte Marítimo de Corta Distancia en España registró un descenso del 10%, con un volumen de 242,5 millones de toneladas

La COVID-19 marcó un punto de inflexión en la tendencia ligeramente creciente del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en España a lo largo de los últimos años. Así se recoge en el avance del Informe del Observatorio Estadístico de la Asociación Española de Promoción de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), correspondiente al año 2020.

Con 242,5 millones de toneladas, el TMCD descendió un 10 por ciento con respecto a 2019. La carga rodada cayó un 11,6 por ciento. La reducción fue mayor en el cabotaje (-13,8 por ciento), que en el tráfico exterior (-9,1 por ciento).

La pandemia también pasó factura al tráfico interna-

## TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EXTERIOR RO-RO



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



La empresa ABC Logistic ha incrementado

cional de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía), que registró, por primera vez desde hace más de una década, un descenso de su tráfico. No obstante, no fue una caída muy pronunciada, un 3,2 por ciento, con 20,5 millones de toneladas, y se comportó de manera similar entre fachadas: en la atlántica se redujo un 3 por ciento y en la mediterránea un 3,2 por ciento.

En cuanto a países de origen/destino, en la fachada atlántica destacó el crecimiento con Irlanda (+77,7 por ciento) y también con Bélgica (+12,9 por ciento). Por el contrario, los flujos disminuyeron con Francia (-34 por ciento), Finlandia (-18,3 por ciento) y Reino



## 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



## PUERTOS DE ESPAÑA



sus flujos entre la Península e Irlanda desde los puertos de Santander y Bilbao.

## TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EXTERIOR RO-RO

Fachada / País	2020	2019	%20/19	2018
<b>Fachada Atlántica</b>	<b>2.877</b>	<b>2.966</b>	<b>-3%</b>	<b>2.617</b>
Reino Unido	1.107	1.184	-7%	1.224
Bélgica	1.088	971	+12%	416
Irlanda	261	147	+78%	87
Francia	231	351	-34%	374
Finlandia	190	233	-18%	286
Otros	0	80	-100%	230
<b>Fachada Mediterránea</b>	<b>17.640</b>	<b>18.232</b>	<b>-3%</b>	<b>17.033</b>
Marruecos	9.171	8.953	+2%	8.159
Italia	8.010	8.663	-8%	8.135
Argelia	203	291	-30%	389
Túnez	186	200	-7%	229
Otros	70	125	-44%	121
<b>Total</b>	<b>20.517</b>	<b>21.198</b>	<b>-3%</b>	<b>19.650</b>

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

Unido (-14,1 por ciento). En la fachada mediterránea solo sobresalió el crecimiento del tráfico con Marruecos (+2,4 por ciento), mientras que presentaron un comportamiento negativo las rutas con Argelia (-30,1 por ciento), Italia (-7,5 por ciento) y Túnez (-7 por ciento).

Por su parte, el tráfico de vehículos en régimen de mercancía se desplomó un

24,1 por ciento. Los embarques cayeron un 16,9 por ciento, debido principalmente a la gran disminución en la fachada mediterránea (-28,3 por ciento), mientras en la atlántica el descenso fue menos acusado (-6,3 por ciento). Los desembarques, por su parte, registraron una caída global del 41,1 por ciento. El tráfico de la fachada atlántica disminuyó un 40,6 por

ciento y el de la mediterránea un 41,4 por ciento. En cuanto a la composición del tráfico, más de la mitad del TMCD (52 por ciento) corresponde a los tráficos de graneles, con 126 millones de toneladas. El resto, 116,4 millones de toneladas, se distribuye entre la carga en contenedor (65,1 millones de toneladas), la carga rodada (40,3 millones de toneladas) y la

mercancía convencional (11 millones de toneladas). El tráfico en contenedor fue el único que no mostró un descenso. En el lado negativo, la bajada más destacada fue la de la mercancía convencional (-16,4 por ciento), seguida del granel líquido (-15,7 por ciento), carga rodada (-11,6 por ciento) y, en menor medida, la de los graneles sólidos (-9 por ciento).

## EL TRÁFICO DE CARGA RODADA CAYÓ UN 11,6%

## LA REDUCCIÓN FUE MAYOR EN EL CABOTAJE QUE EN EL TRÁFICO EXTERIOR

## MÁS DE LA MITAD DEL TMCD CORRESPONDE A LOS TRÁFICOS DE GRANELES

**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

Tuesday – Monday/Tuesday – Sunday

#### Teesport – Bilbao – Teesport

Wednesday – Monday/Tuesday – Sunday

#### Tilbury – Bilbao – Tilbury

Thursday – Monday/Tuesday – Friday



#### 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](http://finnlines.com)

**Finnlines Belgium N.V.**  
Verrebroek, Belgium  
Tel. +32 (0)3 570 9542  
[sales.be@finnlines.com](mailto:sales.be@finnlines.com)

**Finnlines Deutschland GmbH**  
Lübeck, Germany  
Tel. +49 451 1507 500  
[sales.de@finnlines.com](mailto:sales.de@finnlines.com)

**Finnlines UK Ltd**  
Hull, United Kingdom  
Tel. +44 1482 377 655  
[sales.uk@finnlines.com](mailto:sales.uk@finnlines.com)

**Grimaldi Logistica España, S.I.**  
Valencia, Spain  
Tel. +34 93 502 0409  
[finnlines@grimaldilogistica.com](mailto:finnlines@grimaldilogistica.com)

**C. Toro y Betolaza, S.A.**  
Santurce, Spain  
Tel. +34 944 252 600  
[finnlines.bilbao@torobe.com](mailto:finnlines.bilbao@torobe.com)

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Carga rodada

# LA CARGA RODADA DEJA DE CRECER Y VUELVE A NIVELES DEL AÑO 2017

Valencia, que mueve el 20% de las mercancías que utilizan las autopistas del mar del sistema portuario español, se sitúa al frente del ranking

Tras superar la barrera de los 65,7 millones de toneladas en 2019, estableciendo una nueva marca histórica, la carga rodada no logró aguantar el impacto de la crisis sanitaria. En 2020, el tráfico ro-ro en los puertos españoles ascendió a 56,6 millones, es decir, un 14 por ciento menos que un año antes, poniendo fin a una década en constante crecimiento.

Al frente de la clasificación, como primer centro logístico de este tipo de tráfico, se sitúa la Autoridad Portuaria de Valencia, que gestionó 11,2 millones de toneladas, cerca de un 11 por ciento menos que en 2019. O lo que es lo mismo, movilizó el 20 por ciento

del total de las mercancías que utilizan las autopistas del mar del sistema portuario español, en un año especialmente complicado por la COVID-19.

A continuación se encuentra el puerto de Baleares, con 10,7 millones de toneladas (-21 por ciento). Completa el podio Barcelona, con casi 9,3 millones de toneladas y un descenso del 20 por ciento, seguido de cerca por el puerto de Algeciras, que aumentó su tráfico ro-ro un 1 por ciento en 2020, con 9,1 millones de toneladas.

En el caso de la entidad portuaria de Valencia, el tráfico rodado tiene la singularidad de ser sin pasaje y con más de 200.000 plata-

formas transportadas entre los puertos de Valencia y Sagunto. Además de automóviles, también se transportaron mercancías como aceite, vino, productos alimentarios envasados, maquinaria o productos refrigerados. Desde la Autoridad Portuaria de Valencia pusieron en valor el protagonismo de los servicios ro-ro, en especial las autopistas del mar que unen los puertos de Valencia y Sa-

## TRÁFICO RO-RO

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Valencia	11.224	12.581	-11%	11.829	9.453	8.939
Baleares	10.710	13.638	-21%	12.989	12.150	11.473
Barcelona	9.257	11.557	-20%	11.614	11.199	10.696
Bahía de Algeciras	9.129	9.046	+1%	8.336	7.712	7.421
S.C. Tenerife	3.691	4.074	-9%	3.887	3.816	3.744
Las Palmas	3.688	4.452	-17%	4.247	4.180	3.326
Santander	2.153	2.187	-2%	1.839	1.552	1.411
Vigo	1.018	1.126	-10%	1.065	1.079	1.013
Bahía de Cádiz	763	858	-11%	910	894	796
Bilbao	717	842	-15%	861	810	-
Almería	654	649	+1%	432	433	413
Pasaia	579	669	-13%	643	601	599
Ceuta	558	832	-33%	845	868	1.035
Melilla	502	718	-30%	689	853	-
Huelva	499	435	+15%	176	151	147
Málaga	471	572	-18%	518	530	522
Castellón	431	351	+23%	397	537	621
Tarragona	186	304	-39%	287	297	222
Sevilla	136	161	-16%	196	202	-
Motril	136	646	-79%	756	589	359
Alicante	50	28	+76%	95	95	111
Ferrol - San Cibrao	47	51	-7%	64	71	72
Resto	7	-	-	3	1	526
<b>Total</b>	<b>56.608</b>	<b>65.778</b>	<b>-14%</b>	<b>62.678</b>	<b>58.074</b>	<b>53.447</b>

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

Innovación

Sostenibilidad



**Puerto de Málaga**

Autoridad Portuaria de Málaga

Seguridad

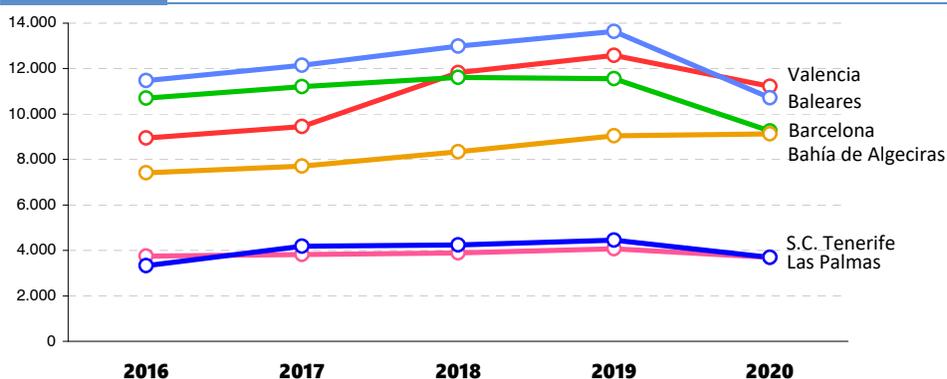
Conectividad

## PUERTOS DE ESPAÑA

gunto con los puertos del norte y sur de Italia. Además, en esta línea, destaca el compromiso del puerto de Valencia y de las navieras que operan tráfico rodado por mejorar los servicios y apostar por barcos más ecoeficientes. El objetivo: avanzar hacia la descarbonización y la reducción del impacto ambiental. Este es el caso del "Eco Valencia", primer buque híbrido de la compañía Grimaldi que garantiza cero emisiones en puerto y que cubre esta ruta. Se trata de la unidad ro-ro más grande del mundo dedicada al transporte marítimo de corta distancia, que puede transportar 7.800 metros, lo que equivale a unos 500 remolques.

En la estadística también destaca el buen comportamiento del puerto de Huelva, que cerró el difícil 2020 con un avance del 15 por ciento y un tráfico de casi medio millón de toneladas. Este crecimiento tiene 'culpables': los servicios de las navieras Baleària, Fred. Olsen y FRS con Canarias, desarrollados en las instalaciones del Muelle Sur que gestiona Yilport.

## TRÁFICO RO-RO



## ► 2020



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

**LA CARGA RODADA EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES REGISTRÓ UN DESCENSO DEL 14%**

**EL PUERTO DE HUELVA AUMENTÓ SU TRÁFICO DE CARGA RODADA UN 15% EN 2020**

**SUARDIAZ**  
Group



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



**ON NUEVO SERVICIO**  
**RO-RO MED Tánger Barcelona Tánger**

ARMADOR Y OPERADOR DE LÍNEAS MARÍTIMAS  
CONSIGNATARIOS Y REPRESENTANTES DE LÍNEAS  
OPERADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

"CHARTERING"

OPERACIONES PORTUARIAS

CARGA DE PROYECTOS

ALMACENAJE: DEPÓSITO Y MANIPULACIÓN

AGENCIA DE ADUANAS - OEA

"BUNKERING" Y TRANSPORTE DE PETRÓLEO

TERMINALES FERROVIARIAS

EXPERTOS EN CARGA AÉREA

**ESPAÑA**

Madrid  
Algeciras  
Barcelona  
Bilbao  
Cádiz  
Gijón  
Islas Canarias  
Santander  
Sevilla  
Tarragona  
Valencia  
Vigo

**INTERNACIONAL**

ARGELIA  
BOLIVIA  
COLOMBIA  
FRANCIA  
Marsella  
Nantes  
MARRUECOS:  
Casablanca  
Tánger  
MÉXICO  
PERÚ  
CHINA

## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Carga rodada

El tráfico ro-ro de remolques, semirremolques y plataformas, que utilizan el transporte marítimo como mejor opción para determinadas distancias, registró una caída del 11 por ciento en 2020, con un movimiento de cerca de 1,2 millones de unidades. Un descenso fruto del impacto de la crisis sanitaria y las restricciones a la movilidad impuestas para intentar frenar la expansión del coronavirus.

En lo más alto de la clasificación se sitúan Valencia, el primero de la clase pese al retroceso del 16 por ciento, y Algeciras, que prácticamente repitió los registros de un año antes. Los dos enclaves superaron, en conjunto, el millón de unidades, lo que supone el 42,7 por ciento del tráfico total de los puertos españoles.

En este apartado destaca el puerto de Algeciras, una auténtica autopista del mar con el norte de África. El crecimiento progresivo en los tráficos de carga rodada en el Estrecho de Gibraltar está obligando a la Autoridad Portuaria a gestionar soluciones para aliviar los futuros flujos de remolques y plataformas de contenedores.

La entidad, que preside Gerardo Landaluze, aumentará la capacidad del puerto para tráfico rodado con la puesta en marcha de un

# ESPAÑA, AUTOPISTA DEL MAR

Los puertos de Valencia y Algeciras, líderes en carga rodada de remolques, concentran el 42,7% del tráfico total del sistema portuario

## TRÁFICO RO-RO EN MODALIDAD NO ACOMPAÑADO

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Valencia	267	318	-16%	293	243	226
Bahía de Algeciras	239	239	-0%	225	218	245
Barcelona	182	206	-12%	203	200	202
Las Palmas	139	166	-16%	155	146	144
S.C. Tenerife	123	133	-8%	147	143	141
Santander	47	32	+46%	22	17	16
Baleares	25	32	-22%	279	262	254
Huelva	24	21	+15%	8	6	45
Bahía de Cádiz	22	24	-8%	30	28	24
Bilbao	21	18	+19%	17	17	10
Melilla	21	27	-23%	26	34	34
Málaga	19	21	-9%	19	23	24
Ceuta	14	23	-39%	23	18	30
Vigo	13	18	-29%	18	18	17
Almería	12	17	-27%	11	11	11
Sevilla	6	7	-20%	9	9	11
Motril	6	28	-79%	30	21	13
Pasaia	4	5	-21%	-	-	-
Alicante	2	0	+823%	3	1	1
Resto	0	-	-	-	3	2
<b>Total</b>	<b>1.186</b>	<b>1.335</b>	<b>-11%</b>	<b>1.519</b>	<b>1.419</b>	<b>1.448</b>

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

nuevo aparcamiento para tráfico pesado en Isla Verde Exterior, con capacidad para 400 *trailers*.

Con ello, el actual aparcamiento de Isla Verde Exterior ampliará su capacidad hasta 542 plazas, que se vendrán a sumar a las existentes en la Terminal de Tráfico Pesado situada en el Muelle de Isla Verde, explotada por la empresa Continental Parking, que permite la estancia operativa de 1.098 plazas.

La segunda fase del aparcamiento de Isla Verde Exterior, en fase de licitación, al cierre de esta edición, absorberá una inversión de alrededor de 4 millones de euros. La actuación comprenderá una superficie de 52.793 metros cuadrados, que se añadirán a los 27.046 metros cuadrados de la zona ya habilitada en este espacio del enclave. El objetivo de la Autoridad Portuaria de Algeciras es habilitar este espacio en un plazo de doce meses, estan-

## SERVICIOS CONSOLIDADOS

**El sistema portuario** ha consolidado una red de conexiones de *short sea* potentes con 10 autopistas del mar que prestan servicio, con una periodicidad mínima de tres frecuencias semanales, a las que se suman líneas de periodicidad inferior.

**Unas autopistas del mar** gracias a armadores como Flota Suardiaz, Brittany Ferries y CLdN en la fachada atlántica. Mientras que el peso de la mediterránea no sería tal sin las autopistas del mar de Grimaldi desde los puertos de Barcelona y Valencia con Italia, además de las conexiones de Trasmediterránea (Naviera Armas) y FRS Iberia con el norte de África.

# TYRRELL Shipping Consultants S. L.



Consultoría técnico-estratégica  
en el sector marítimo portuario

Juan Bravo, 3A • 28006 Madrid  
Tel.: 91 4367458 • e-mail: tyrrell@tyrrellcp.com

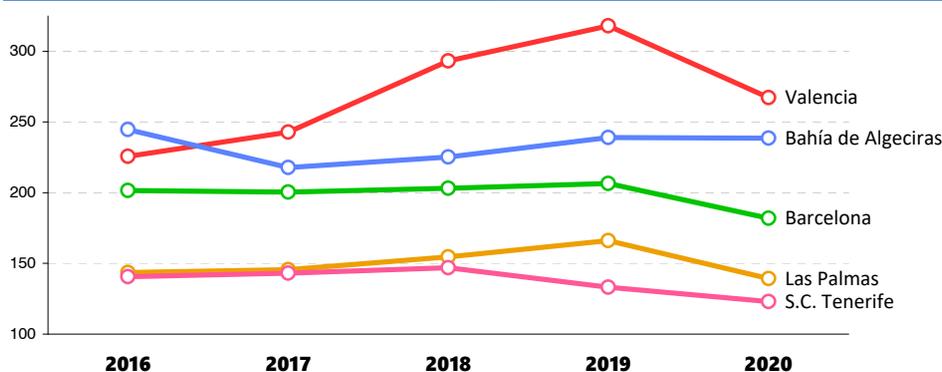
## PUERTOS DE ESPAÑA

do operativo a lo largo del año 2022. Junto a esta inversión, el puerto de Algeciras está estudiando diferentes localizaciones en el exterior del enclave, en las zonas de El Fresno, San Roque y Guadarranque, para habilitar una zona destinada al estacionamiento de vehículos pesados que sirva de antesala a su llegada al puerto. El enclave quiere optimizar la cadena logística de las mercancías y evitar la congestión de los espacios internos, habilitando un área exterior que tenga habilitación aduanera y una mayor conectividad terrestre.

Las previsiones de crecimiento fijan un aumento del 50 por ciento de los actuales volúmenes en diez años, con un flujo de entre 543.000 y 672.000 camiones en 2030. Durante 2020, transitaron 373.877 camiones entre Algeciras y los puertos de Tánger-Med y Ceuta. Tras Algeciras se sitúan los puertos de Barcelona, con 182.000 unidades (-12 por ciento), Las Palmas, 139.000 unidades (-16 por ciento) y Tenerife, 123.000 unidades (-8 por ciento).

En la estadística de tráfico ro-ro de remolques, semi-remolques y plataformas también destacan los crecimientos en los puertos de Santander (+46 por ciento), Bilbao (+19 por ciento) y Huelva (+15 por ciento).

### TRÁFICO RO-RO EN MODALIDAD NO ACOMPAÑADO



### ► 2020



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

**LOS PUERTOS ESPAÑOLES MOVIERON CERCA DE 1,2 MILLONES DE UNIDADES EN 2020, UN 11% MENOS QUE UN AÑO ANTES**

**EL PUERTO DE ALGECIRAS AUMENTARÁ SU CAPACIDAD PARA TRÁFICO RODADO CON NUEVAS INSTALACIONES**

## BALEARIA

Transportamos tus mercancías como lo harías tú

#### Servicio diario

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

#### Somos los primeros en llegar

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

#### Nuestras escalas son reducidas

Tiempos de escala ajustados para una operativa más eficiente.

#### Ofrecemos logística integral

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

Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Cruceros

# LA PANDEMIA HUNDE AL SECTOR

El tráfico de pasajeros se desploma un 87% en 2020, con casi 3.500 cruceros menos que en 2019, fruto de la cancelación de operaciones por las restricciones impuestas para hacer frente a la crisis sanitaria

La pandemia provocada por la COVID-19 y la posterior cancelación de operaciones de crucero han tenido un impacto devastador en el sector.

La estadística facilitada por el organismo público Puertos del Estado no deja lugar a dudas (ver cuadro adjunto).

En 2020, los cruceros contabilizaron un total de 1,37 millones de pasajeros, frente a los cerca de 11 millones del año 2019. Es decir, un 87 por ciento menos que las cifras registradas un año antes, que consolidaron a España como el segundo mercado europeo receptor de cruceristas. Y del total, prácticamente el 80 por ciento de los pasajeros viajaron durante los meses de enero y febrero, antes de la declaración del estado de alarma y la puesta en marcha de las restricciones a la movilidad impuestas por la crisis sanitaria. Durante los diez últimos meses apenas se subieron a un crucero 260.000 turistas. Un descenso similar al registrado en el número de buques que hicieron escala en los puertos españoles. Frente a los 4.236 cruceros atendidos en el año 2019, el pasado ejercicio solo reca-

## TRÁFICO DE CRUCEROS

PUERTO	2020		2019		%20/19		2018		2017		2016	
	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje	Buques	Pasaje
Las Palmas	234	517	560	1.486	-58%	-65%	586	1.333	565	1.243	524	1.105
S.C. Tenerife	277	345	511	1.067	-46%	-68%	549	1.020	539	964	526	883
Barcelona	71	204	800	3.138	-91%	-94%	829	3.042	775	2.712	758	2.684
Baleares	39	157	820	2.664	-95%	-94%	860	2.430	825	2.131	741	1.962
Bahía de Cádiz	32	41	315	477	-90%	-91%	334	425	291	387	284	385
Málaga	41	40	288	477	-86%	-92%	299	507	299	510	250	444
Valencia	12	26	203	436	-94%	-94%	194	422	203	412	181	403
Cartagena	10	19	167	250	-94%	-92%	151	229	152	236	121	188
Vigo	7	9	71	142	-90%	-93%	70	158	73	140	83	169
A Coruña	5	7	108	160	-95%	-96%	94	179	124	184	94	127
Ferrol - San Cibrao	2	3	14	15	-86%	-80%	15	18	23	20	24	20
Alicante	1	2	43	63	-98%	-96%	54	101	56	86	54	89
Tarragona	1	1	63	128	-98%	-99%	57	98	36	51	22	13
Huelva	2	1	7	1	-71%	-31%	16	12	6	6	17	20
Sevilla	5	1	95	21	-95%	-96%	75	16	80	24	74	21
Almería	2	1	25	7	-92%	-92%	38	29	38	26	39	29
Bilbao	-	-	50	55	-100%	-100%	59	84	61	84	51	87
Santander	-	-	21	31	-100%	-100%	8	12	11	15	6	2
Gijón	-	-	18	15	-100%	-100%	17	29	17	22	18	33
Motril	-	-	32	9	-100%	-100%	29	5	31	4	21	5
Ceuta	-	-	7	9	-100%	-100%	11	16	10	17	17	19
Castellón	-	-	5	5	-100%	-100%	1	1	1	-	2	1
Avilés	-	-	6	5	-100%	-100%	4	2	4	3	4	3
Vilagarcía	-	-	3	1	-100%	-100%	5	1	6	2	3	1
Otros	5	-	4	1	+25%	-100%	6	2	12	1	6	2
<b>Total</b>	<b>746</b>	<b>1.374</b>	<b>4.236</b>	<b>10.665</b>	<b>-82%</b>	<b>-87%</b>	<b>4.361</b>	<b>10.170</b>	<b>4.238</b>	<b>9.282</b>	<b>3.920</b>	<b>8.694</b>

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

laron en los muelles españoles un total de 746 unidades, un 86,4 por ciento menos.

El impacto ha sido tremendo y se ha dejado sentir en el negocio. Entre mediados

de marzo y septiembre de 2020, cuando empezó a recuperarse lentamente el pulso a la actividad, se estima que las pérdidas en España ascendieron a más de 2.400 millones, afectan-

do a unos 20.000 empleos, según destacan desde la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA, por sus siglas en inglés).

Con todo, "hay optimismo

**LAS PALMAS Y SANTA CRUZ DE TENERIFE ENCABEZAN EL RANKING DEL TRÁFICO DE CRUCEROS**

**LOS PUERTOS ESPAÑOLES RECIBIERON CASI 3.500 CRUCEROS MENOS EN 2020**

**ELITECROSS SOLUTIONS**  
by DEBUSMAN

**DEBUSMAN**  
Grupo Peasa

**Soluciones Globales**  
Electromecánicas y Equipamiento Portuario

debusman@debusman.es | www.debusman.es

**PUERTOS DE ESPAÑA**

en el horizonte". El 'Informe de perspectivas de la industria de cruceros para 2021', elaborado por la citada organización comercial de la industria de cruceros, revela que dos de cada tres pasajeros aficionados a los cruceros volverán a elegir este tipo de viajes a lo largo de este ejercicio. Otro dato que llama a la confianza es que el 58 por ciento de los turistas internacionales que nunca han experimentado un viaje en crucero están dispuestos a realizarlo en los próximos años.

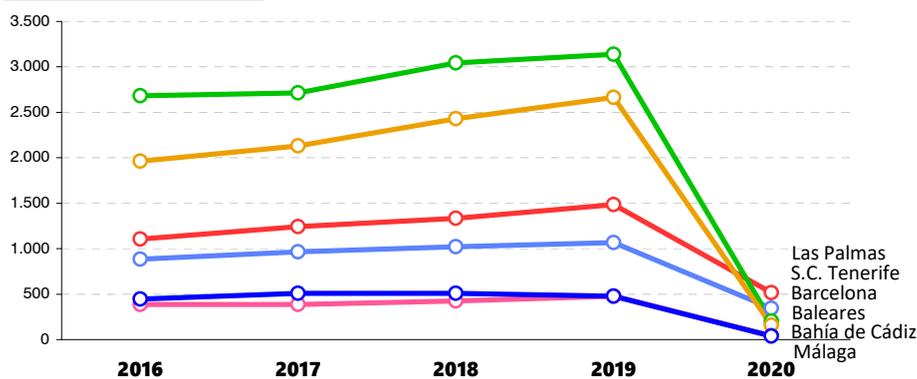
El citado documento incluye el análisis de impacto económico global de 2019, último ejercicio antes de la COVID-19, destacando el gran crecimiento de la industria de cruceros, que genera más de 1,1 millones de puestos de trabajo, lo que equivale a 50.530 millones de dólares en sueldos (42.010 millones de euros), y 154.500 millones de dólares de producción total. En el caso de España, la industria de cruceros obtuvo una facturación de casi 6.000 millones de euros, aportando 2.800 millones de euros al PIB nacional.

Se estima que se crearon en España más de 50.000 puestos de trabajo en dicho ejercicio, lo que pone en contexto el deterioro sufrido por el sector y su impacto en la economía durante la crisis.

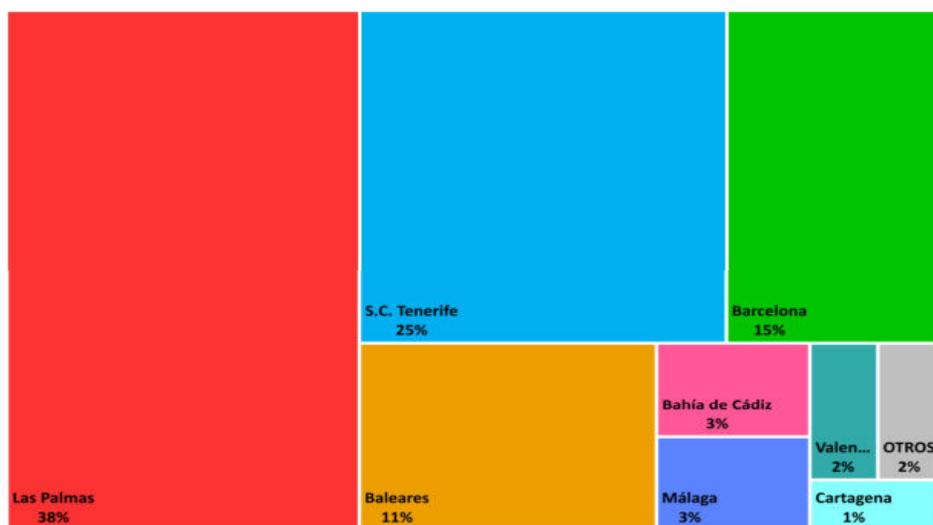
La clasificación del sistema portuario español en tráfico de cruceros está encabezada por Las Palmas, desbancando en un difícil 2020 a Barcelona, uno de los principales puertos del mundo en el turismo de cruceros. La Autoridad Portuaria de Las Palmas recibió 234 cruceros (-58 por ciento), con 517.000 turistas, casi la tercera parte que un año antes.

A continuación se encuentra la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, con un descenso menos acusado en el número de buques (-46 por ciento), pero similar en cuanto al tráfico de pasajeros (-68 por ciento). En la estadística de Puertos del Estado también destaca que un total de 12 autoridades portuarias dejaron su casillero a cero en lo concerniente al tráfico de pasajeros en un 'horribilis' 2020 para la industria de cruceros.

**PASAJEROS DE CRUCEROS**



**► 2020**



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



El Centro de conocimiento del clúster 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 aplicada

Investigación

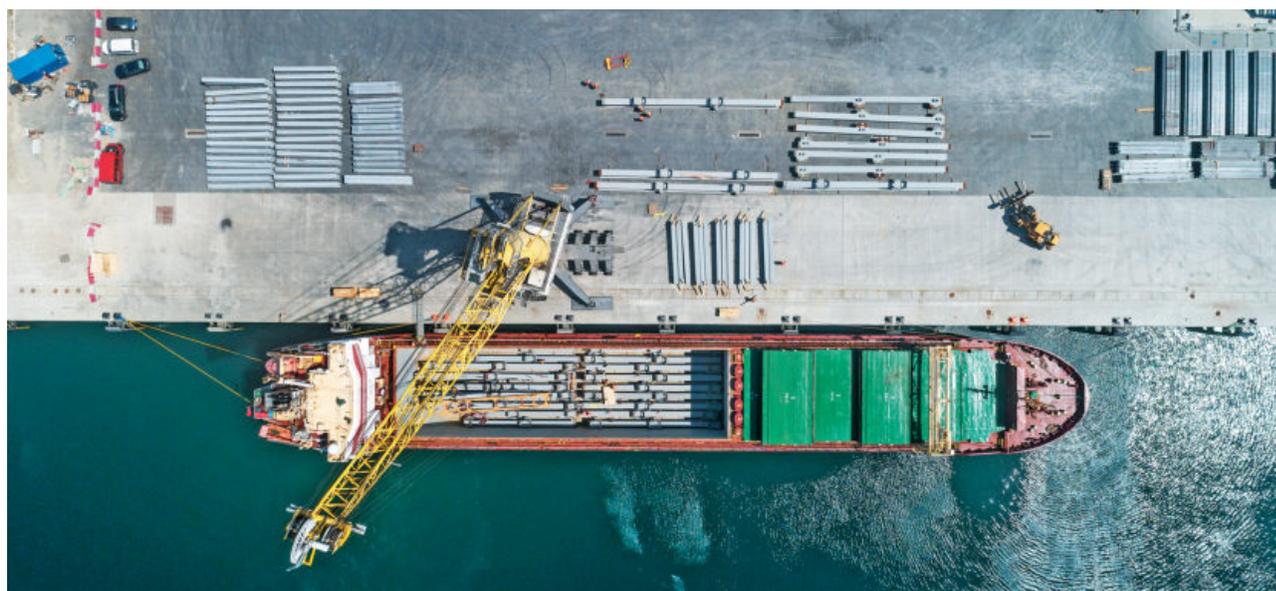
Formación

www.fundacion.valenciaport.com

Project cargo | Mercado español

# EL SECTOR RESPONDE A LA VOLATILIDAD

El sector del *project cargo*, se ajusta al nuevo entorno mundial caracterizado por la incertidumbre y la volatilidad, tras el paso de la pandemia



Vista aérea de una operativa de *project cargo* de Erhardt Proyectos.

El *project cargo* continuó ganando protagonismo en España en el difícil 2020, marcado por la crisis sanitaria mundial. El comercio exterior marítimo de bienes de equipo en los puertos españoles, con China como primer socio comercial, superó el pasado ejercicio los 4,6 millones de toneladas, un 2 por ciento más que en 2019. Y en un

período de tan solo cuatro años, las exportaciones e importaciones de bienes de equipo se han incrementado en más de 600.000 toneladas, manteniendo una constante tendencia positiva. Sin embargo, los transitarios resaltaron las nuevas dificultades que surgieron el pasado año para diseñar la cadena logística de las cargas especiales.

Coordinadora Internacional de Cargas destacó que en 2020 registró un “descenso de la actividad como consecuencia de cancelaciones de proyectos ya aprobados o retrasos de los mismos”. Esta situación conllevó a “concentrar la gestión en los proyectos ya iniciados, así como en potenciar las oficinas extranjeras, especialmente la de

Perú”. Las expectativas para 2021, revelan desde Coordinadora Internacional de Cargas, son “muy optimistas, ya que estamos disfrutando de un incremento constante en los transportes, así como más actividad en la negociación de proyectos. Aunque algunos no comenzarán a corto plazo, si se prevé iniciarlos antes de finales de año”.

HEAVY LIFT SHIPPING  
EXCELLENCE WORLDWIDE.

spain@sal-heavylift.com  
www.sal-heavylift.com



IF THERE IS WATER, THERE IS A WAY.

## PUERTOS DE ESPAÑA

También resaltan que la coyuntura que estamos viviendo vuelve a enseñarnos “el papel tan importante pero tan frágil que ocupa el transitario en la cadena de transporte. Hay que proteger el sector, habría que regular la responsabilidad y los pagos”.

Desde Fracht Project Logistics apuntaron que en 2020 el mayor esfuerzo fue “mantener la empresa, la actividad y los puestos de trabajo”. Los cierres de emergencia en los diferentes países han sido un obstáculo para el desarrollo del mercado de proyectos. Desde su óptica, “la consolidación de las grandes empresas y las compras de las pequeñas se han ido acelerando en la medida que el año se ralentizó de forma brusca y sucesiva, por continente y país”. A su juicio tanto las empresas EPC (*Engineering, Procurement and Construction*) como los transitarios de proyectos “han tenido que reinventarse, tanto desde el ámbito operativo como comercial”. Fracht Project Logistics consideró que “el mercado de proyectos EPC y de ‘llave en mano’ se está recuperando paso a paso, aunque al mismo tiempo se produce un desequilibrio de carga y barcos, tanto en las rutas de Asia para Norteamérica como a Europa. No hemos vuelto a la efica-

## COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DE BIENES DE EQUIPO

PAÍS	2020			2019	%20/19			2018	2017	2016
	Total	Export	Import		Total	Export	Import			
China	1.151	34	1.118	1.288	-11%	-41%	-9%	1.037	911	837
Estados Unidos	395	359	36	332	+19%	+24%	-13%	323	384	342
Marruecos	359	239	121	369	-3%	+4%	-13%	344	345	357
Turquía	161	51	110	164	-2%	+45%	-15%	158	178	172
México	105	95	10	184	-43%	-44%	-27%	214	187	149
Chile	94	91	3	113	-17%	-18%	+45%	106	83	90
Emiratos Árabes Unidos	93	87	6	102	-9%	-8%	-15%	65	65	81
Reino Unido	90	77	13	122	-26%	-27%	-23%	122	135	130
India	74	22	52	94	-22%	-32%	-16%	89	82	76
Alemania	68	12	56	56	+23%	+24%	+23%	62	70	86
Dinamarca	65	52	13	24	+168%	+156%	+227%	16	26	12
Brasil	64	54	10	77	-18%	-23%	+26%	56	83	71
Australia	61	60	1	38	+62%	+66%	-37%	52	52	31
Corea del Sur	61	12	49	100	-39%	-43%	-38%	83	76	57
Sudáfrica	60	40	21	77	-22%	-21%	-24%	47	64	51
Arabia Saudí	55	53	2	73	-24%	-25%	+45%	67	78	81
Israel	55	45	9	41	+32%	+38%	+11%	47	61	65
Egipto	53	52	1	64	-18%	-12%	-79%	116	53	66
Noruega	52	50	1	45	+15%	+65%	-91%	48	66	45
Italia	49	13	37	60	-18%	-38%	-8%	76	61	62
Argelia	48	48	0	71	-32%	-32%	-24%	82	87	102
Taiwán	47	6	41	53	-12%	+57%	-17%	56	54	54
Francia	35	30	5	26	+36%	+49%	-8%	30	32	49
Costa de Marfil	34	34	0	19	+82%	+82%	-100%	16	29	15
Tailandia	33	12	21	43	-23%	-28%	-19%	53	50	44
Canadá	33	29	4	35	-7%	-1%	-36%	44	54	40
Vietnam	30	14	17	35	-13%	+37%	-34%	38	23	19
Japón	29	11	18	50	-42%	-41%	-43%	61	52	44
Perú	28	26	2	50	-44%	-46%	+6%	39	61	39
<b>Total</b>	<b>4.673</b>	<b>2.531</b>	<b>2.143</b>	<b>4.585</b>	<b>+2%</b>	<b>-8%</b>	<b>+17%</b>	<b>4.471</b>	<b>4.162</b>	<b>4.058</b>

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

cia del transporte marítimo y aéreo con un coste competitivo y una estructura óptima”.

Por su parte, Erhardt Proyectos reveló que durante el pasado año desplegaron una estrategia denominada “Boutique & Unique”, cen-

trada en ofrecer soluciones muy personalizadas y de alto valor para los clientes. Esta apuesta se basó en “reforzar su división de fletamentos e ingeniería, con perfiles profesionales polivalentes y acostumbrados al cambio, para anticiparse

y adaptarse a las necesidades operativas y comerciales de cada cliente ofreciéndole soluciones logísticas particularizadas, adecuadas al momento requerido, en un mercado inestable”. Erhardt Proyectos también digitalizó sus procesos internos e impulsó una línea de soluciones digitales para apoyar a los clientes en la transformación tecnológica de sus procesos clave de negocio (compras, ventas y operaciones) a fin de ser más competitivos en el entorno actual y de asegurar su sostenibilidad a futuro.

## AÑO DE OPORTUNIDADES

La compañía resaltó que 2020 ha sido “un año de oportunidades en el que hemos sido capaces de aprovechar la desinversión y/o salida del mercado de carga de proyectos de competidores históricos, para sorprender a los clientes con una propuesta integral y diferencial.”

Para Erhardt, “el primer trimestre de 2021 está siendo inusual, debido a la inestabilidad generada por la subida de los fletes, lo que nos envuelve en una situación de montaña rusa a la hora de operar”. Sin embargo, añadieron desde el grupo, “nuestro objetivo es claro, seguir consolidándonos y creciendo en el mercado durante este año”.



**Agility**

**Diseñado aquí, fabricado allí,  
distribuido por todas partes.**

**Logistics to connect your world**

[www.agility.com](http://www.agility.com) | [spain@agility.com](mailto:spain@agility.com)

## Project cargo | Panorama mundial

Las tarifas de fletamento del transporte marítimo multipropósito y de carga pesada se encuentran en una fase de recuperación, tras un ejercicio 2020 castigado por una fuerte caída de la actividad como consecuencia de la pandemia

# SEÑALES DE MEJORA TRAS EL PASO DE LA COVID-19

El índice *Drewry Multi-purpose Time Charter Index*, de referencia en el sector, aumentó a 6.530 dólares diarios (5.486 euros) en enero, lo que representa un 3,8 por ciento más en comparación con el mes anterior. En febrero, la cotización se elevó a 6.800 dólares diarios, un 4,2 por ciento más que en enero. La consultora Drewry señala que "las tasas de crecimiento en 2021 fueron más fuertes de lo esperado y creemos que esta tendencia continuará a corto plazo".

Sin embargo, estos valores están aún lejos de recuperar los registros que había antes de que apareciera la COVID-19. El efecto de la pandemia en las tarifas de fletamento de buques multipropósito comenzó en marzo de 2020 con una caída del 2,5 por ciento, que se duplicó en abril y alcanzó en mayo un descenso del 6 por ciento, hasta situarse en 6.441 dólares diarios. Este valor supone un casi un 15 por ciento menos sobre el registro de diciembre del año 2019.



Imagen de una operativa de *project cargo* en el puerto de Sevilla, cuya actividad se duplicó el pasado año con el atraque de 50 buques especializados en las cargas de grandes dimensiones / AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

El coronavirus trastocó completamente unas expectativas en las que Drewry había pronosticado inicialmente que las tasas crecerían un 2 por ciento e incluso elevó en enero este porcentaje al 6 por ciento, ya que todos los segmentos mostraban a comienzos de 2020 signos positivos de crecimiento.

## MYCSA

### MAQUINARIA PORTUARIA



MANIPULACIÓN CARGAS A GRANEL | CINTAS TRANSPORTADORAS | CARGA Y DESCARGA DE BARCOS



[WWW.MYCSAMULDER.ES](http://WWW.MYCSAMULDER.ES)





Esta situación que ha posibilitado el flete de buques multipropósito para transportar contenedores vacíos, con fines de reposicionamiento, además de un aumento en la demanda de carga fraccionada para unos productos ya no tenían el suficiente valor como para transportarlos en contenedores.

Las tarifas de contenedores están en máximos históricos desde diciembre en las rutas desde Shanghai a la costa oeste de Estados Unidos, Australia, África occidental, la costa este de América del Sur y Singapur, y a máximos de seis años en los servicios entre Asia y Europa.

#### CARGA EÓLICA

El mercado multipropósito también se benefició en las últimas semanas de 2020 del auge para la carga eólica, la recuperación de los precios del petróleo y de una nueva administración estadounidense.

“Este incremento de la demanda significó que las tarifas de enero fueran incluso más fuertes de lo inicialmente previstas”, revelan desde Drewry.

“Para los próximos meses, esperamos que esta tendencia continúe, especialmente porque ya existe una expectativa en el mercado de que la ralentización habitual de las vacaciones del Año Nuevo chino no se producirá este año. Los niveles constantes de demanda en todos los tipos de embarcaciones respaldan nuestras previsiones positivas para el pronóstico de tasas a corto plazo”, afirman desde la consultora marítima con sede en Londres.

La flota mundial de buques polivalentes permaneció bastante estática, ya que los bloqueos de la COVID-19 detuvieron tanto las demoliciones como la construcción de barcos durante la primera mitad del año, afirmó Oatway. En 2020, se superaron las demoliciones del ejercicio anterior, pero las cifras siguen siendo relativamente pequeñas, añadió.

En 2019, por su parte, se demolieron alrededor de 320.000 TPM de tonelaje multipropósito y de carga pesada. A finales de agosto de 2020 ya se habían demolido 340.000 TPM y la previsión era que esperaran ver desaparecer alrededor de 500.000 TPM.

“De todos modos, no hay muchos pedidos de buques en este sector”, aseguró Susan Oatway. “Solo estamos rastreando alrededor de 63 nuevas construcciones, contra una flota de alrededor de 3.500 barcos. Cualquier nuevo pedido parece ser tonelaje de reemplazo”. A su juicio, “la escasa inversión posibilita que la flota multipropósito se estanque y que incluso se contraiga”.

El índice de Drewry es una medida ponderada promediada de las tarifas de fletamentos de 10 a 12 meses para tres tipos de buques multipropósito. Las embarcaciones de 5.000 a 7.000 TPM, con capacidades de elevación de 100 toneladas o menos; los barcos de 10.000 a 15.000 TPM, que pueden alzar cargas de más de 100 toneladas; y los buques de 15.000 a 20.000 TPM con capacidades de elevación superiores a 1.000 toneladas. La lectura base del índice (100) representa las tasas de fletamento en auge de 2007, justo antes de la ‘gran recesión’.

La estabilización del negocio de los buques multipropósito y de cargas pesadas empezó en los meses de verano, cuando la segunda ola del coronavirus no ocasionó las estrictas restricciones de bloqueo establecidas en primavera, a consecuencia de la primera ola, según destacó Susan Oatway, analista de Drewry. “Los gobiernos dieron a partir de ese momento una mayor prioridad a la actividad económica sobre la salud pública, por lo que las restricciones tuvieron desde junio unos efectos mucho menos drásticos en el comercio mundial”.

La recuperación del mercado de transporte marítimo multipropósito se beneficia, a partir del último trimestre de 2020, de las elevadas tasas para envío de contenedores que, junto con la escasez de capacidad en el sector de buques portacontenedores, desencadenan la búsqueda de alternativas por parte de los cargadores.



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](http://www.cobasa.net)

Retos de futuro | Marco estratégico

# LOS PUERTOS TRAZAN UNA ESTRATEGIA EN COMÚN

El nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario Español apuesta por “enclaves competitivos, seguros, verdes, digitales e intermodales”

Las autoridades portuarias asentaron en 2020 las bases del futuro del sistema, aunque se mantiene en cuarentena un cambio del modelo de gobernanza y la reducción de los costes a los usuarios.

Los representantes de las 28 autoridades portuarias con enclaves de interés general acordaron con Puertos del Estado aprobar su Marco Estratégico con horizonte 2030, un documento que traza las líneas a desarrollar por los puertos de la próxima década, dentro de un escenario de fuerte competencia internacional. El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, ha explicado que “tenemos claro que queremos unos puertos competitivos, unos puertos seguros y unos puertos que estén implicados con la sociedad, que apuesten por la digitalización, por la innovación y, sobre todo, que estén en

la vanguardia mundial del respeto medioambiental”. Puertos del Estado confía en que el nuevo Marco Estratégico lidere la protección medioambiental en los puertos “como clave de su sostenibilidad para favorecer el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo con el horizonte de 2030.

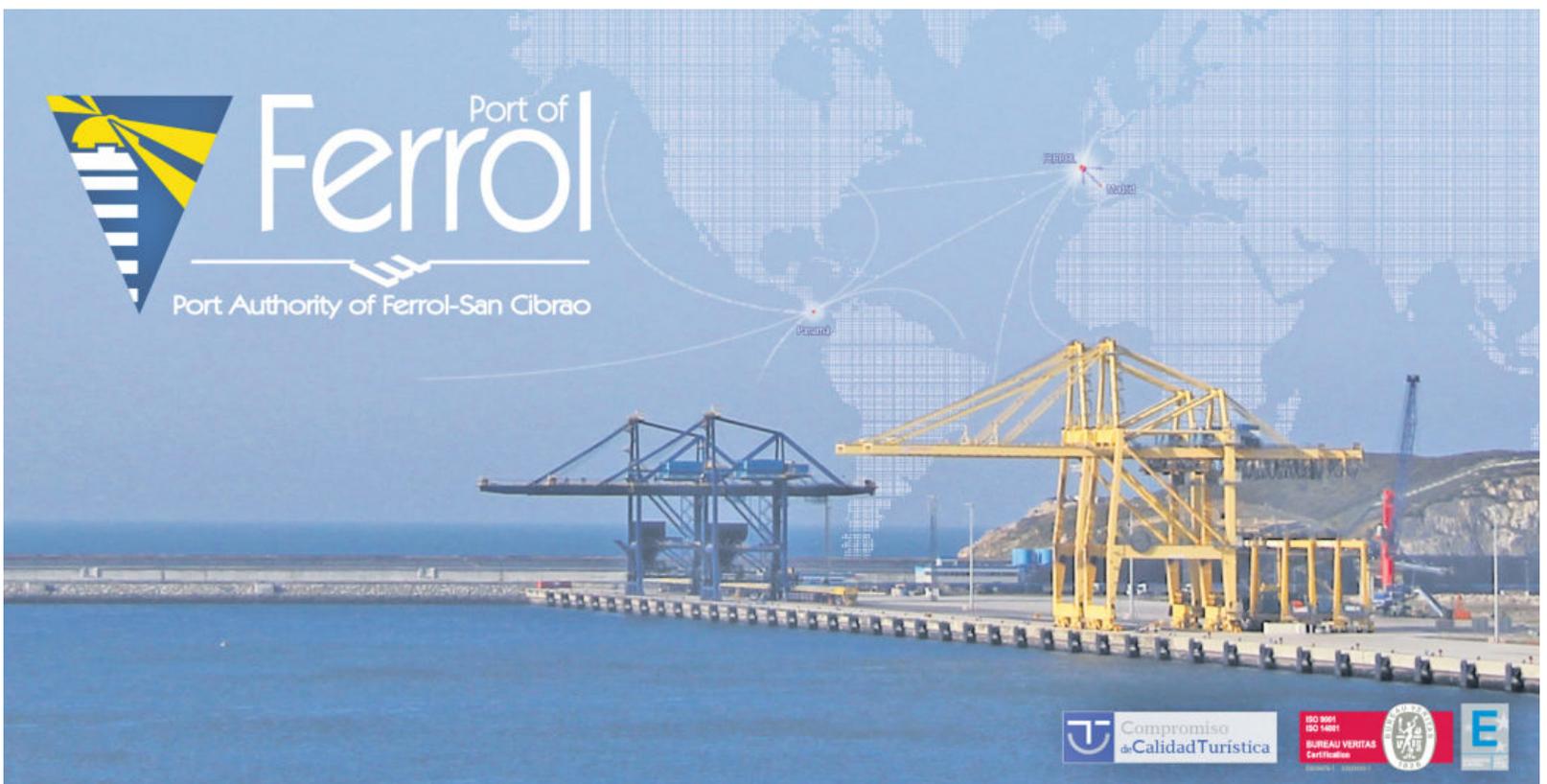
Las autoridades portuarias han acordado desarrollar el concepto de ‘puertos verdes’ para ser un referente mundial en la materia.

El objetivo es impulsar las conexiones ferroviarias, la electrificación de los muelles para dar energía eléctrica a los buques durante su estancia en puerto, la autosuficiencia energética con energías renovables, la mejora en la eficiencia energética y la disminución de la huella de carbono.

Por otro lado, uno de los principales retos del siste-

ma portuario español será “la digitalización, la sin-cromodalidad y el compromiso medioambiental”, dentro del objetivo máximo de que “las infraestructuras portuarias estén orientadas a la demanda y sean fiables, conectadas y sostenibles”. Por su parte, aspectos como la modernización del modelo de gobernanza o la reducción de los costes a los usuarios quedan en situación de cuarentena, una situación que, por el momento, el Marco Estratégico no va a abordar.

El documento ofrece el camino a seguir para modernizar la gobernanza portuaria, un sistema que lleva en marcha desde el año 1992, y que, en opinión del organismo público Puertos del Estado “necesariamente debe evolucionar para imbricarse en una logística mundial muy dinámica y cambiante”.



## España portuaria | Resultados económicos

**LA REDUCCIÓN DE INGRESOS FUE DEL 16% EN 2020, CON UN VOLUMEN DE NEGOCIO DE 967 MILLONES DE EUROS**

**LOS PUERTOS TIENEN UNA BUENA SOLVENCIA FINANCIERA CON 1.714 MILLONES DE EUROS DE CAPITAL CIRCULANTE**

# LOS PUERTOS REDUCEN INGRESOS Y AMINORAN LA CARGA IMPOSITIVA

El importe neto de la cifra de negocios del sistema portuario español fue de 967 millones de euros en 2020, un 16,1 por ciento inferior al ejercicio 2019.

Puertos del Estado explica que al analizar el ejercicio es necesario mencionar la incidencia de la COVID-19 en el tráfico portuario, que ha caído un 8,7 por ciento, junto con las reducciones de tasas contempladas, principalmente, en el Real Decreto Ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente a los efectos de la pandemia.

Por tasas portuarias se ingresaron 856 millones de euros. A través de la tasa de ocupación, las liquida-

ciones ascendieron a 265 millones de euros, con una reducción del 7,3 por ciento, mientras que por tasas de utilización se recaudaron 475 millones de euros, un 21 por ciento menos. Por tasa de actividad, el importe devengado en el ejercicio 2020 fue de 108 millones de euros, con una reducción del 16,9 por ciento,

mientras que se recaudaron 11 millones de euros por la tasa de ayudas a la navegación, un 13 por ciento menos.

Por otros ingresos de negocio se cobraron 108 millones de euros por la tarifa por el servicio de recepción de desechos generados por buques, los importes adicionales a las tasas de ocupación y de actividad y los ingresos de carácter privado relacionados con la actividad portuaria, un 8,8 por ciento menos que en 2019.

En cuanto a los gastos de explotación, como principales conceptos cabe destacar las amortizaciones del inmovilizado (435 millones), los gastos de personal

(272 millones) y los servicios exteriores (231 millones de euros).

Teniendo en cuenta el Impuesto sobre Sociedades, el Resultado del ejercicio consolidado del sistema portuario en 2020 ha sido de 124 millones de euros de beneficios, con una disminución del 52,7 por ciento sobre el ejercicio anterior. Con todo ello, el sistema portuario mantiene una equilibrada situación financiera, con un capital circulante positivo de 1.714 millones de euros, según se explica desde Puertos del Estado. El saldo del total del endeudamiento a largo y corto plazo asciende a 1.497 millones de euros, con una reducción de 134 millones sobre los 1.631 millones de euros de 2019.

Los recursos procedentes de las operaciones (cash-flow) se elevan a 473 millones de euros, con una disminución del 19,3 por ciento con respecto a 2019.

La rentabilidad anual a efectos de la aplicación de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, según el artículo 157 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y en términos agregados, ha ascendido al 1,02 por ciento en el sistema portuario español, muy lejos del 2,51 por ciento de 2019.

**124**  
millones de euros  
de beneficios  
en el difícil  
2020

**F** **fabrisem**  
... worldwide

**FDT**  
Fabricación y Desarrollo de Trailers.  
Zaragoza (España).  
Tfno: +34 976 391 707  
fabrisem@fabrisem.com

[www.fabrisem.com](http://www.fabrisem.com)

Cornerless • Rolltrailers • Cassette • Lifting Trailers • Drawbar Trailers • Multitrailers • Industrial Products



Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Ferrocarril

# EL TRÁFICO FERROPORTUARIO, A SUPERAR EL REVÉS PANDÉMICO

Los puertos españoles padecen de manera desigual el descenso en los volúmenes de entrada o salida de sus instalaciones por ferrocarril

El tráfico ferroportuario en España no experimentó en 2020 su mejor año, como consecuencia directa del impacto de la pandemia. Los puertos españoles experimentaron de manera desigual el descenso en los flujos de entrada y salida de sus instalaciones por ferrocarril. El intermodal, por ejemplo, es el que mantuvo un mejor comportamiento, según los datos que ha podido recopilar este periódico, ya que al cierre de este especial no se disponía de datos oficiales sobre el tráfico ferroportuario en los muelles españoles durante 2020.

A través de los datos parciales de algunas dársenas que ha podido obtener este periódico de manera individualizada, el comportamiento del tráfico de contenedores no fue tan negativo como cabía esperar de un año marcado por una crisis global.

En este sentido, puertos como los de Barcelona, Huelva, Sevilla o Algeciras reflejaron incluso incrementos en sus movimientos de

## TRÁFICO FERROPORTUARIO

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
<b>Total</b>	<b>3,0%</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,9%</b>	<b>3,8%</b>	<b>3,7%</b>	<b>11.953</b>	<b>14.612</b>	<b>-18%</b>	<b>15.494</b>	<b>14.275</b>	<b>13.691</b>

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

contenedores por vía ferroviaria. El puerto de Barcelona movió 265.000 TEUs el pasado año, lo que supuso un crecimiento del 6,1 por ciento. Mientras, el puerto de Algeciras cerraba el ejercicio con un tráfico de 21.064 TEUs por tren y un crecimiento del 34,8 por

El puerto de Barcelona creció el

**6,1 %**

en TEUs por ferrocarril

ciento. Por su parte, Sevilla alcanzaba los 55.131 TEUs en sus tráficos ferroportuarios, con la consiguiente subida del 12,5 por ciento. A su vez, Huelva cerraba el ejercicio con 24.000 TEUs transportados por ferrocarril, lo que reflejaba un crecimiento del 15,09 por ciento.

## CONTENCIÓN

El puerto de Valencia, por su parte, finalizó el ejercicio con una moderada caída en sus tráficos ferroportuarios de contenedores (4,7 por ciento), tras sumar 200.098 en 2020. A su vez, el puerto de Gijón cerró el pasado año con un tráfico por ferrocarril de 685.000 toneladas. Gijón se mueve en una cuota de alrededor del 8 por ciento en tráficos ferroportuarios dentro del conjunto del sistema portuario español.

El intermodal también es una de las apuestas del puerto de Bilbao para captar nuevos tráficos y extender su zona de influencia. La entidad trabaja para mover en 2022 el 25 por ciento de los contenedores por tren, frente al 23 por ciento actual. Un modo de transporte que hasta el pasado año, marcado por la crisis, ha registrado un crecimiento anual medio desde 2012 del 7 por ciento en toneladas transportadas y del 5 por ciento en TEUs en la dársena. Entre sus iniciativas destaca la puesta en marcha del 'puerto seco' en la plataforma logística Arasur (Álava), y la terminal intermodal de Pancorbo (Burgos), con espacio disponible para nuevas implantaciones logístico-industriales.



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 despreocúpate*



Los corredores entre Zaragoza y Barcelona y entre Valencia y Madrid, en ambos sentidos, lideran los tráficos domésticos en España en volumen de mercancías transportadas por ferrocarril.

El corredor Zaragoza-Barcelona se mantiene como líder destacado un año más, con un movimiento de 1,24 millones de toneladas netas en el ejercicio 2019, según los últimos datos del informe anual del sector ferroviario que elabora la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). El tráfico en este corredor creció el 4,79 por ciento con respecto al año anterior.

#### TONELADAS

Sumándole los tráficos en el otro sentido (Barcelona-Zaragoza), este corredor roza ya los dos millones de toneladas netas transportadas al año.

Por su parte, el segundo corredor en importancia en tráficos interiores es el que conecta Madrid y Valencia. En el caso del sentido Madrid-Valencia, el volumen de mercancías registrado en 2019 ascendió a 823 toneladas netas, lo que supuso un incremento del 3,78 por ciento. Si atendemos a los dos sentidos de este corredor, los tráficos ascendieron a 1,34 millones de toneladas netas.

# DOS CORREDORES, AL FRENTE DE LOS TRÁFICOS INTERIORES

#### PRINCIPALES CORREDORES FERROVIARIOS Y MERCANCÍAS TRANSPORTADAS

Corredor	Toneladas netas (miles)	Empresas ferroviarias	Principales mercancías
Zaragoza-Barcelona	1.245	6	Intermodal, papel y automoción
Madrid-Valencia	823	9	Intermodal, siderúrgicos y automoción
Barcelona-Zaragoza	661	7	Intermodal, papel y automoción
Valencia-Madrid	522	9	Intermodal
Valencia-Vizcaya	345	5	Intermodal y siderúrgicos
Valencia-Barcelona	336	2	Intermodal
Madrid-Vizcaya	262	5	Intermodal y siderúrgicos
Vizcaya-Valencia	239	6	Intermodal
Navarra-Barcelona	232	2	Intermodal y vehículos
Barcelona-Vizcaya	227	2	Intermodal

Datos año 2019. Fuente: CNMC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

**EL CORREDOR ENTRE ZARAGOZA Y BARCELONA MUEVE CERCA DE DOS MILLONES DE TONELADAS NETAS AL AÑO EN AMBOS SENTIDOS**

Por detrás de estos dos grandes corredores destacan las conexiones entre Vizcaya y los mercados de Valencia, Madrid y Barcelona, así como la de Navarra con la capital condal. En lo que se refiere al capítulo de mercancías que se mueven principalmente por el Top 10 de corredores ferroviarios interiores en España, el intermodal es común a todos ellos. Además, a los tráficos inter-

modales se suman otro tipo de productos que se mueven en vagón completo, como son papel, automoción y siderúrgicos. Los trayectos Madrid-Valencia y Valencia-Madrid siguen siendo aquellos en los que concurre un mayor número de operadores ferroviarios de tracción. En este corredor están operativas nueve de las doce empresas ferroviarias activas en el mercado español.

Prácticamente en su totalidad realizan transporte intermodal. Tres empresas operan con cuotas de mercado por encima del 15 por ciento y otras cuatro con cuotas entre el 4 y el 7 por ciento, según el informe de la CNMC.

Por detrás se encuentran los trayectos Zaragoza-Barcelona y Barcelona-Zaragoza con hasta siete competidores en transporte intermodal y automoción, principalmente.

Por volumen de toneladas netas transportadas también destacan los corredores Vizcaya-Valencia y Valencia-Vizcaya con hasta media docena de competidores en transporte intermodal y productos siderúrgicos y, a más distancia, los que unen Barcelona con Navarra y Vizcaya con transporte intermodal y automoción. En el corredor entre Zaragoza y Madrid operan siete compañías.

TUS PRIMEROS PASOS HACIA LA MULTIMODALIDAD

Optimice su transporte en toda Europa con las autopistas ferroviarias.

Póngase en contacto con [sales@viia.com](mailto:sales@viia.com)

[www.viia.com](http://www.viia.com)

**viia**  
Hacer del ferrocarril el mejor camino

## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Ferrocarril

Las políticas de apuesta por la sostenibilidad por parte del sector marítimo están dando oxígeno a las terminales intermodales interiores.

Los armadores pretenden reducir su huella de carbono en el transporte y el ferrocarril se está empezando a convertir en un aliado, a tenor del incremento de flujos ferroportuarios que se ha ido produciendo en los últimos tiempos.

La hoja de ruta de las grandes navieras pasa por desarrollar una oferta global para sus clientes que sea lo más sostenible posible, con una meditada combinación entre servicios ferroviarios y marítimos.

Las terminales ferroviarias interiores se han ido beneficiando también de una mayor oferta de servicio en el negocio del intermodal, con la sucesiva incorporación desde la liberalización del mercado ferroviario de mercancías de empresas privadas especializadas en tracción, más allá de la dominante Renfe Mercancías. Hasta ocho compañías realizan esta actividad en la actualidad, compitiendo con el operador público. Se trata de Transfesa, Continental Rail, Captrain España, Logitren, Tracción Rail, Low Cost Rail, Go Transport y Medway.

La comercialización de espacios de carga en esos trenes recae tanto en navieras como en operadores intermodales.

En el caso de las navieras, todos los días circulan por España trenes cliente de MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco, Hapag-Lloyd y Boluda, entre otros. Por su parte, operadores intermo-

# LA SOSTENIBILIDAD DA AIRE AL INTERMODAL

Las terminales interiores se benefician del impulso a los flujos ferroportuarios por las navieras para lograr reducir su huella de carbono en el transporte



Las navieras continúan generando corredores ferroviarios en la Península Ibérica.

dales como Laumar Cargo, Sicsa Rail Transport, Trantansa, CSP Iberian Rail, APM Railway y Hutchison se encargan también de la explotación de slots en los trenes, así como en la generación de nuevos trenes

cliente, un territorio que había sido históricamente dominado por Renfe Mercancías.

La derivada de esta situación es que las terminales interiores se están convirtiendo en claves para el im-

pulso de este negocio. En este sentido, algunos de los principales grupos marítimos que operan en España llevan una década apostando por la integración de estas terminales o puertos secos en su red. Esta apuesta

**NUEVE COMPAÑÍAS DE TRACCIÓN OFRECEN SERVICIOS INTERMODALES EN LA ACTUALIDAD EN ESPAÑA**

**LA CNMC ADVIERTE DE UNA SERIE DE LASTRES QUE PERJUDICAN EL CRECIMIENTO DEL INTERMODAL EN NUESTRO PAÍS**

**Dramix®**

**Diseñadas para aumentar la durabilidad del hormigón en pavimentos portuarios**

- Tecnología encolada que promueve la correcta distribución del acero en la masa de hormigón.
- Restringe la corrosión del acero en el elemento
- Anclaje mejorado de 4 direcciones
- Mayor resistencia a tracción
- Mayor ductilidad

**4D**  
Dramix

**BEKAERT**  
better together

Para más información contacto: +34 620 50 86 53 - lshay.colina@bekaert.com

# PUERTOS DE ESPAÑA

les permite ofrecer tanto servicios adicionales como integrar sinergias que descongestionen sus tradicionales centros operativos marítimos.

## POTENCIAL

El último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sobre el sector ferroviario de mercancías en España destaca “el potencial de crecimiento” que tiene el transporte ferropuertoario.

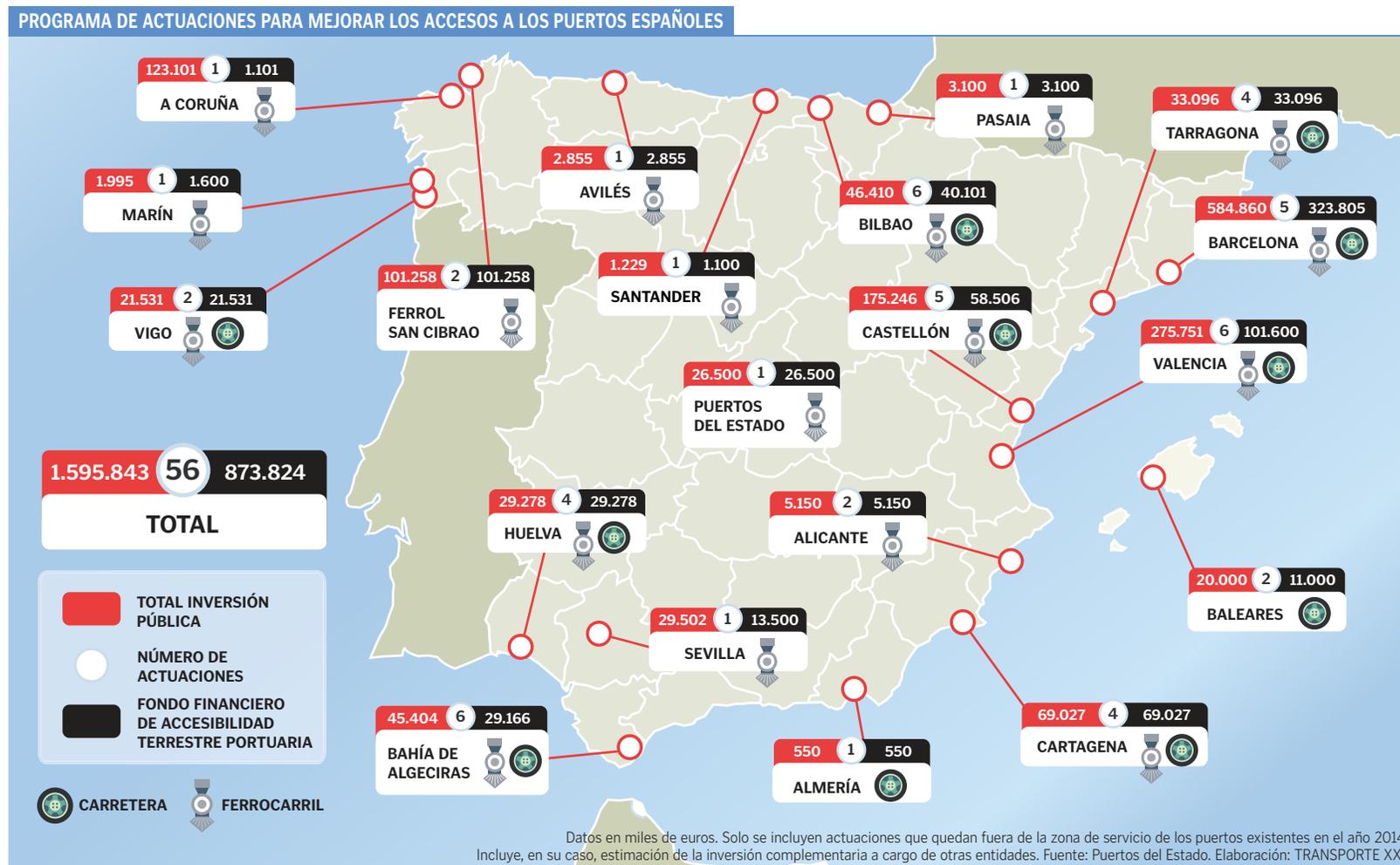
No obstante, la CNMC advierte de una serie de lastres que perjudican su crecimiento en unos términos aún más significativos que los actuales. Entre esos lastres, Competencia hace referencia a la deficiente interoperabilidad y electrificación de la red ferroviaria para las mercancías, así como la imputación asimétrica de costes frente a la carretera. La CNMC también destaca como elementos negativos la ausencia de una buena red de acceso a la mayoría de los puertos y la problemática que genera la red ferroviaria compartida por mercancías y viajeros.

Competencia pone de manifiesto que el aumento de la cuota del intermodal se ve lastrada por “una red ferroviaria obsoleta y con restricciones de explotación”, según su informe.

## PRINCIPALES SERVICIOS FERROPORTEARIOS REGULARES EN EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR EN ESPAÑA (2021)



## Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Ferrocarril



# PUERTOS: PALANCA DEL INTERMODAL

A través del 'Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria', los enclaves españoles aportan el 55% de los recursos públicos para financiar obras de acceso en el lado tierra

El sistema portuario español sigue apostando por impulsar el transporte intermodal, eterna asignatura pendiente.

En el presente año 2021, los puertos intensificarán la financiación de obras de mejora de sus accesos por carretera y ferrocarril a través del 'Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria', que empieza a coger velocidad de crucero.

Con el 'Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria', los enclaves aportarán el 55 por ciento de los recursos públicos para financiar las obras, que serán completados por aportaciones del Adif, administraciones y fondos europeos.

Durante el presente ejercicio, está previsto que se destinen 112,7 millones de

euros a esta iniciativa, lo que supone duplicar el esfuerzo presupuestario realizado en 2020, que ascendió a 57,9 millones de euros, según los datos de Puertos del Estado, a los que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI.

El desembolso realizado hasta la fecha por los enclaves españoles en este capítulo alcanza los 163,2 millones de euros, lo que representa algo más del 10 por ciento del programa de actuación previsto en el 'Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria'.

Esta iniciativa es el instrumento financiero que permite a las autoridades portuarias participar en la financiación de sus accesos y conexiones fuera de su zona de servicio. El 'Fondo

de Accesibilidad Terrestre y Portuaria' fue creado en 2014.

Durante este año, la mayor parte de la inversión pública que se ha proyectado se centrará en ocho autoridades portuarias: Ferrol, Valencia, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bahía de Algeciras, Huelva, Cartagena y Tarragona.

Estos proyectos suman conjuntamente 102 millones de euros de inversión, lo que representa el 90 por ciento del total.

Entre las actuaciones a desarrollar durante este año figuran la financiación de los nuevos accesos ferroviarios a los puertos de Ferrol, Sagunto, Barcelona, Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras, Castellón y Huelva. En este sentido,

**EL FONDO DE ACCESIBILIDAD CONTEMPLA UNA INVERSIÓN DE 112,7 MILLONES DE EUROS EN 2021**

**EL FONDO, INSTRUMENTO FINANCIERO PARA MEJORAR LAS CONEXIONES TERRESTRES**

queda pendiente la hoja de ruta presupuestaria correspondiente para el nuevo acceso al puerto de A Coruña. Junto a los accesos, los puertos van a acometer también determinadas actuaciones en la mejora de los corredores ferroviarios de diversos enclaves.

En este aspecto, destaca la financiación de apartaderos ferroviarios para la composición de trenes de mercancías de 750 metros en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Por su parte, el puerto de Barcelona va a movilizar recursos para implementar nuevos apartaderos de mercancías en el corredor con Zaragoza y Madrid.



Las actuaciones ferroviarias son el eje principal de las inversiones que promueve el 'Fondo de Accesibilidad'.

En este contexto también destaca el esfuerzo presupuestario de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras para la mejora de la línea ferroviaria con Bobadilla.

Los puertos van a reforzar durante 2021 su posicionamiento intermodal con la financiación de nuevas terminales y nodos logísticos, que viene teniendo en las principales navieras un fuerte desarrollo en los últimos años.

En concreto, se destinan recursos a la nueva zona intermodal de San Roque en el puerto de Algeciras, la generación de una terminal adyacente al nuevo acceso ferroviario del puerto de Sagunto, la puesta en servicio de una terminal intermodal en el puerto de

### EL FONDO TIENE PROGRAMADOS 597 MILLONES DE INVERSIÓN PARA EL PERÍODO 2022-2025

### LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS SON EL EJE PRINCIPAL DE LAS INVERSIONES QUE SE PROMUEVEN

Barcelona y el desarrollo de la terminal centro por parte del puerto de Tarragona en el entorno de Guadalajara.

#### PROYECTOS

Las actuaciones ferroviarias son el eje principal de las inversiones que promueve el Fondo que impulsan Puertos del Estado y las autoridades portuarias. En concreto, de los 56 proyectos presupuestados en el global del citado Fondo, 43 están relacionados con la creación o modernización de la red ferroviaria o con la puesta en marcha de actuaciones específicas para la potenciación del desarrollo de la intermodalidad en la red de puertos españoles.

Junto al presupuesto asig-

nado para 2021, los enclaves tienen programados 597 millones de euros para el periodo 2022-2025, lo que supone el 37 por ciento de las actuaciones previstas.

8

puertos

concentran las inversiones del Fondo de Accesibilidad en 2021

De acuerdo a los datos planificados por Puertos del Estado, quedan pendientes 722 millones de euros sin presupuestar de los dife-

rentes proyectos planteados, unas actuaciones que supondrán aumentar a medio plazo la competitividad del sistema portuario.

El 'Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria' es un "instrumento decisivo para acelerar la construcción de accesos terrestres a los puertos españoles", según se viene apuntando desde su creación por parte del organismo Puertos del Estado. La iniciativa 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.



Tráfico de los puertos españoles en 2020 | Ferrocarril

# EUROPA APUESTA POR EL FERROCARRIL

Bruselas bautiza a 2021 como el 'Año europeo del ferrocarril', con el objetivo de trabajar en el impulso del medio de transporte que considera más sostenible

El Parlamento Europeo aprobó el 15 de diciembre de 2020 la propuesta de la Comisión para que el presente año 2021 se convierta en el 'Año europeo del ferrocarril'.

Bruselas considera que este modo de transporte es el más sostenible para el tráfico de pasajeros y mercancías y emprenderá a lo largo de este ejercicio una serie de iniciativas de promoción e impulso para que su cuota de mercado se agrande. La iniciativa se enmarca en el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en el horizonte del año 2050 a través del Pacto Verde Europeo.

En lo que al apartado del transporte ferroviario de mercancías se refiere, los políticos europeos consideran que "la inversión en los corredores ferroviarios de transporte de mercancías y en las terminales de transbordo contribuye a reforzar la cohesión territorial en la Unión Europea, a aumentar el comercio con terceros países y a mejorar

el desarrollo económico y la situación del empleo". No obstante, esta política de apoyo al impulso del ferrocarril de mercancías no es algo nuevo. La Unión Europea promueve desde 2010 la creación de una red de corredores europeos de mercancías por ferrocarril para aumentar la competitividad de este modo.

## CORREDORES

De estos nueve corredores europeos de mercancías, dos discurren por España. Se trata de los corredores Atlántico y Mediterráneo. Ambos corredores disponen de sendas Ventanillas Únicas (*One Stop Shops*), con objeto de atender, tramitar y coordinar las peticiones de los surcos internacionales de mercancías. El Corredor Mediterráneo es actualmente el que más ha desarrollado sus infraestructuras, si bien empresarios y sociedad civil siguen reclamando que se agilice su ejecución para activar la economía y las inversiones, tal y como se

## CORREDORES EUROPEOS DE MERCANCÍAS



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

puso de manifiesto en un acto celebrado el pasado mes de noviembre en Valencia. Los Presupuestos Generales del Estado (PGE) contemplan una inversión de 1.982 millones de euros para las obras del Corredor Mediterráneo en el presente año 2021 y el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis

Ábalos, ha confirmado que el proyecto estará finalizado en 2025.

El impulso a estos dos corredores vendría a potenciar el papel de España como plataforma clave en el marco de la moderna ruta de la seda y puerta natural al movimiento de mercancías con Latinoamérica y África.



**EL OBJETIVO DE 'RAMAL CENTRAL' ES TEJER UNA RED INTERMODAL DESDE LOS PUERTOS DE ALGECIRAS Y HUELVA CON LA FRONTERA FRANCESA**

**BRUSELAS TAMBIÉN HA ADVERTIDO AL GOBIERNO ESPAÑOL SOBRE EL RETRASO QUE PADECE ESTA INFRAESTRUCTURA**

# 'RAMAL CENTRAL' NACE PARA DESBLOQUEAR LA LÍNEA DE BOBADILLA

La red del Ramal Central de Ciudades para el Impulso de los Corredores Mediterráneo y Atlántico se constituyó de forma oficial el 21 de enero de 2021, coincidiendo con el aniversario de la aprobación por parte del Senado en 1919 del proyecto de construcción, por cuenta del Estado, de un ferrocarril directo entre el puerto de Algeciras y la frontera francesa.

La plataforma, formada por empresas y administraciones locales, espera que los nuevos fondos europeos de recuperación y resiliencia se aprovechen para modernizar la infraestructura, ya que permitirá "mejorar la competitividad económica de la

zona, de Andalucía y, en su conjunto, de España".

El objetivo es tejer una nueva red intermodal desde los puertos de Algeciras y Huelva, pasando por Madrid hasta llegar a la frontera francesa, cruzando Zaragoza por el Corredor Mediterráneo y Valladolid y Burgos por el Corredor Atlántico.

Para ello, el desbloqueo de la línea Algeciras-Bobadilla, que acumula un importante retraso, es fundamental. Esta debería haber estado adaptada al cierre de 2020 a la alta velocidad, por lo que la Comisión Europea ha solicitado al Gobierno de España un impulso definitivo.

Bruselas ha advertido de

que la línea sigue siendo de vía única sin electrificar, con limitaciones de velocidad por las pendientes, sin tráfico nocturno, con una longitud limitada para los trenes, vulnerable y expuesta a inundaciones.

La línea Bobadilla-Algeciras, de 176,2 kilómetros de longitud, tiene previstas inversiones por valor de 350

**350**

millones

inversión prevista para renovar la línea Algeciras-Bobadilla

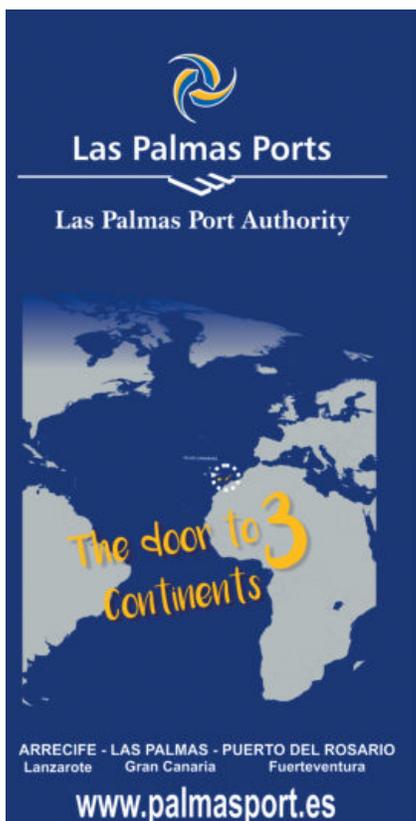
millones de euros que permitirán su renovación integral.

Su último avance administrativo ha sido la decisión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de contratar el estudio informativo de la electrificación a 25.000 voltios del tramo Bobadilla-Ronda de 73,6 kilómetros. El estudio es necesario para solicitar la Declaración de Impacto Ambiental, paso previo a la aprobación del mismo.

## SIN FECHAS

El último chequeo de la plataforma 'Quiero Corredor', que promueve el impulso del Corredor Mediterráneo, estableció que los tramos del mismo entre Antequera y Algeciras y entre Murcia y Cartagena siguen aún sin fechas para su ejecución.

Otros tramos del Corredor Mediterráneo presentan también demoras en su ejecución pero, por el contrario, sí que cuentan con previsiones de activación de las obras en el corto plazo. Se trata del tercer carril La Encina-Alicante, el proyecto del túnel pasante de Valencia, la nueva plataforma Valencia-Castellón, los túneles de Castellbisbal y Martorell, o el cambio de ancho ibérico por el internacional entre Tarragona y Castellón.



**Las Palmas Ports**  
Las Palmas Port Authority

The door to 3 Continents

ARRECIFE - LAS PALMAS - PUERTO DEL ROSARIO  
Lanzarote Gran Canaria Fuerteventura

[www.palmasport.es](http://www.palmasport.es)



Bunkering  
Cruise ships  
Ship repairs



Marina  
Container terminals

## La industria marítimo-portuaria en España | Visión general

# MAR RIZADA ANTES DE LA COVID-19

Las empresas del sector marítimo y portuario apuntan a unas ventas de 6.500 millones en 2019, con un descenso del 0,5%, poniendo fin a la recuperación iniciada en 2010

El sector marítimo-portuario, a la espera de mejores vientos, entró ya 'tocado' en la crisis sanitaria mundial provocada por la rápida expansión del coronavirus. En el año 2019, previo al estallido de la COVID-19, la desaceleración global de la economía, las tensiones comerciales y la crisis del carbón asestaron un duro golpe a la actividad de los puertos españoles, que cerraron un ejercicio plano (+0,3 por ciento). Una coyuntura que también se ha dejado sentir en las cuentas de las empresas del sector.

La proyección realizada por TRANSPORTE XXI tras la recopilación de los primeros balances de las empresas consignatarias, navieras, estibadoras y de servicios de amarre y remolque no dejan lugar a dudas.

El sector apunta a cerrar 2019 con una cifra de negocio próxima a los 6.500 millones de euros, un 0,5 por ciento menos que en 2018. Este descenso pone fin a la recuperación iniciada en 2010. Y todo parece indicar que la curva no logrará variar su rumbo en el 'horribilis' 2020, año marcado por la pandemia, los confinamientos y las restricciones a la movilidad.

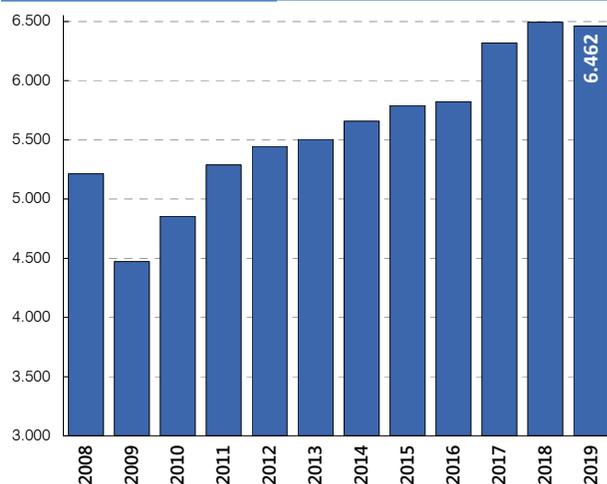
## SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN ESPAÑA. RESUMEN POR TRAMOS DE VENTAS

VENTAS	2019 *			2018			DIFERENCIA 2019-2018			2015			DIFERENCIA 2019-2015		
	Empresas	Ventas	Cuota	#	Ventas	Cuota	#	Ventas	Cuota	#	Ventas	Cuota	#	Ventas	Cuota
> 50 millones	25	3.173,6	49%	23	3.118,5	48%	+2	+55,2	+2%	20	2.456,8	42%	+5	+716,8	+29%
<b>PYME (&lt; 50 mill.)</b>	<b>505</b>	<b>3.288,3</b>	<b>51%</b>	<b>510</b>	<b>3.376,1</b>	<b>52%</b>	<b>-5</b>	<b>-87,8</b>	<b>-3%</b>	<b>524</b>	<b>3.332,5</b>	<b>58%</b>	<b>-19</b>	<b>-44,1</b>	<b>-1%</b>
49,9 - 10 millones	103	2.134,9	33%	103	2.203,3	34%	+0	-68,4	-3%	99	2.199,5	38%	+4	-64,6	-3%
9,9 - 2 millones	201	990,5	15%	210	1.011,1	16%	-9	-20,6	-2%	213	971,2	17%	-12	+19,3	+2%
< 2 millones	201	163,0	3%	197	161,7	2%	+4	+1,2	+1%	212	161,8	3%	-11	+1,2	+1%
Sin actividad	44	-	-	41	-	-	+3	-	-	30	-	-	+14	-	-
<b>Total</b>	<b>574</b>	<b>6.462,0</b>		<b>574</b>	<b>6.494,6</b>		<b>-</b>	<b>-32,6</b>	<b>-1%</b>	<b>574</b>	<b>5.789,2</b>		<b>-</b>	<b>+672,7</b>	<b>+12%</b>

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

(\*): Los datos 2019 son una proyección basada en los datos disponibles en el momento de cerrar esta información: 79% de las empresas, equivalente al 53% de las ventas de 2018.

## EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

## EL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO ENTRÓ TOCADO EN LA CRISIS SANITARIA PROVOCADA POR EL CORONAVIRUS

Los datos están calculados haciendo una proyección a partir de las ventas de 2019 ya recogidas de los correspondientes registros mercantiles, al cierre de esta edición. En el caso del sector marítimo-portuario, el tamaño de la muestra representa el 79 por ciento de las empresas con datos de 2018 y el 53 por ciento de las ventas. Una lista, como se puede observar en el cuadro adjunto, en la que aún hay bastantes huecos entre las 30 primeras empresas de la industria, por lo que las cifras definitivas podrían variar los resultados, una vez recopilados todos los datos en los Libros Blancos sectoriales que elabora todos los años TRANSPORTE XXI.

## 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](http://www.grupoibaizabal.com)

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

## PUERTOS DE ESPAÑA

## TOP 30 EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN ESPAÑA 2019

Rnk	EMPRESA	Especialidad	Año Constit.	VENTAS						Resultado	Patrimonio		
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015		%19/15	Neto	Empleo
1	Compañía Trasmediterránea SA	Naviera	1916	s/d	-	357,77	333,21	335,77	333,48	-	-	-	
2	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	Naviera	1998	s/d	-	348,19	329,05	284,63	249,12	-	-	-	
3	APM Terminals Algeciras SA	Terminalista	1984	s/d	-	221,39	229,72	227,05	215,30	-	-	-	
4	Fred Olsen SA	Naviera	1975	194,79	+19%	164,29	152,95	138,69	123,52	+58%	15,83	132,74	1.117
5	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Terminalista	1988	186,53	-0%	187,38	167,01	137,10	139,08	+34%	10,78	106,47	237
6	Naviera Armas SA	Naviera	1966	s/d	-	186,01	167,73	158,40	151,75	-	-	-	-
7	Empresa Naviera Elcano SA	Naviera	1943	153,57	+18%	130,09	118,03	88,49	57,45	+167%	0,92	177,59	65
8	Terminal Catalunya SA	Terminalista	1990	s/d	-	142,25	122,67	93,34	87,45	-	-	-	-
9	Boluda Lines SA	Naviera	1940	s/d	-	140,09	s/d	s/d	s/d	-	-	-	-
10	Bergé Marítima SL	Consignataria	2007	120,62	-8%	131,40	135,78	117,76	123,82	-3%	-1,14	25,23	484
11	Marítima del Mediterráneo SA	Consignataria	1963	s/d	-	108,01	101,24	92,87	112,39	-	-	-	-
12	Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia SA	Terminalista	2005	107,12	+19%	89,73	100,70	90,00	101,55	+5%	14,34	22,08	91
13	Ership SA	Naviera	1927	s/d	-	94,20	92,39	78,71	80,07	-	-	-	-
14	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	Naviera	1999	s/d	-	83,44	64,16	62,48	47,93	-	-	-	-
15	APM Terminals Barcelona SL	Terminalista	1999	s/d	-	79,90	91,56	74,96	60,33	-	-	-	-
16	TCV Stevedoring Company SA	Terminalista	1998	s/d	-	s/d	76,16	93,55	83,06	-	-	-	-
17	Flota Suardiaz SL	Naviera	1993	72,84	-6%	77,86	79,59	81,50	71,95	+1%	-13,14	24,69	84
18	Pérez Torres Marítima SL	Terminalista	1990	72,11	-12%	82,31	80,67	51,70	49,29	+46%	1,79	24,75	298
19	Total Terminal International Algeciras SA	Terminalista	2008	s/d	-	70,83	68,78	61,18	49,93	-	-	-	-
20	Kaleido Logistics SL	Consignataria	2008	69,56	+107%	33,54	38,29	31,85	38,02	+83%	1,10	10,41	37
21	Mediterranean Shipping Company España SL	Consignataria	2010	67,86	-61%	174,58	171,12	163,79	171,74	-60%	1,46	27,55	583
22	E. Erhardt y Compañía SA	Consignataria	1921	58,09	-10%	64,64	60,49	38,41	48,64	+19%	0,95	23,22	49
23	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	Terminalista	2000	57,69	-0%	57,93	53,36	50,24	s/d	-	4,21	33,17	57
24	Boluda Towage Spain SL	Remolcadores	2007	52,69	+9%	48,47	46,87	44,15	41,67	+26%	17,93	101,34	10
25	Terminales Portuarias SL	Terminalista	2000	51,91	+13%	46,06	48,24	42,46	38,17	+36%	8,38	49,13	160
26	Bolloré Transport Logistics Spain SA	Consignataria	1993	s/d	-	48,68	50,06	53,01	48,30	-	-	-	-
27	Marguisa Shipping Lines SL	Naviera	2014	s/d	-	48,04	50,23	61,70	77,77	-	-	-	-
28	Operaciones Portuarias Canarias SA	Terminalista	1977	s/d	-	40,50	48,58	34,68	40,37	-	-	-	-
29	A. Pérez y Cía SL	Consignataria	1966	s/d	-	39,62	34,58	27,08	s/d	-	-	-	-
30	Arkas Spain SA	Consignataria	2005	38,90	-22%	50,02	46,40	50,07	51,51	-24%	2,32	13,20	83

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI. (\*): Los datos 2019 son una proyección basada en los datos disponibles en el momento de cerrar esta información.

## TERMINAL FERROPORTUARIA INTERIOR LÍDER EN ESPAÑA

*Abierta a todos los puertos y destinos*

▶ LOGÍSTICA INTERMODAL  
 ▶ GESTIÓN FERROVIARIA  
 ▶ FRESHTerminal  
 ▶ DESARROLLO DE PROYECTOS

Ctra. Cogullada, 65, Mercazaragoza, calle M • 50014 Zaragoza • 976 479 658  
 logistica@tmzaragoza.com • www.tmzaragoza.com

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**

La Industria marítimo-portuaria en España | Consignatarios de buques

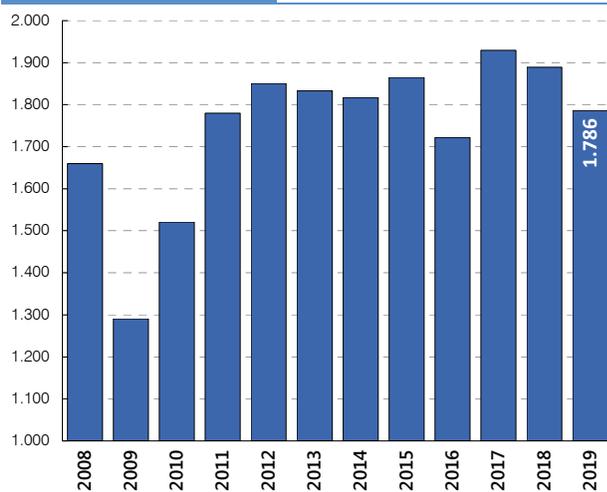
# LOS AGENTES CONSIGNATARIOS NO LOGRAN VARIAR EL RUMBO

El sector apunta en 2019 a una caída de la cifra de negocio del 5,5%, con una facturación de 1.800 millones, sumando dos años de descenso

Los agentes consignatarios de buques en España no logran enderezar el rumbo y encadenan dos años consecutivos de descenso. Y teniendo en cuenta el fuerte impacto de la crisis sanitaria provocada por la COVID-19 no parece que 2020 pueda convertirse en la tabla de salvación del negocio.

Las empresas del sector apuntan a una caída del 5,5 por ciento, con unas ventas de 1.800 millones de euros, según la proyección realizada por TRANSPORTE XXI tras la recopilación de los primeros balances presentados a los correspondientes registros mercantiles. Una muestra que, en el caso de los consignatarios, presenta importantes ausencias, al cierre de esta edición, como se puede ob-

## EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

servar en el cuadro adjunto, dentro de las 30 primeras empresas del sector por volumen de facturación. Esta especialidad, además, es una de las más castigadas y la única de la industria marítima-portuaria que cae con respecto a 2015, mientras el resto de actividades avanza. En concreto, el descenso de las ventas de los agentes consignatarios se sitúa en el 4 por ciento desde dicho ejercicio, según el informe elaborado por este periódico. La actividad de consignación de buques representa casi el 28 por ciento de la facturación global del sector marítimo-portuario en España, que, según la estimación de TRANSPORTE XXI apunta a unas ventas de cerca de 6.500 millones de euros.

## CLAVES DEL RANKING

Al frente de la clasificación se ha colocado **Bergé Marítima**, pese a la caída del 8 por ciento, con unas ventas próximas a los 121 millones de euros.

El ranking también muestra el fuerte crecimiento del operador gallego **Kaleido Logistics**, que se sitúa en tercera posición, con una cifra de negocio de casi 70 millones, más del doble que un año antes.

En el Top 20, destaca, igualmente, el avance de las empresas **Maersk Spain** (+17 por ciento), **Green Ibérica** (+14 por ciento), e **International Forwarding** (+2 por ciento).



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

**DISTRICENTER – SABADELL**  
Pasaje Joanot Martorell nº 96 mod. B-10  
Pol. Ind. Algevasa • 08203 Sabadell  
+34 937 116 814 / +34 937 112 908

**DISTRICENTER – MADRID**  
Avda. Fuentemar, nº 21 • 28823 Coslada  
+34 916 746 658

**DISTRICENTER – CANARIAS**  
C/ Santiago Belancor Brito, 3  
Urb. Industrial El Goro • 35219 Telde (Gran Canaria)  
+34 928 700 094



## SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA [www.ergransa.es](http://www.ergransa.es)

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

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



## SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA [www.districter.es](http://www.districter.es)

- Flexibilidad de gestión.
- Gran capacidad de almacenaje.
- Aplicamos la tecnología más avanzada.
- Identificación por código de barras.
- Clasificación automática.
- Sistema de reconocimiento de voz.
- Servicio de entrega a domicilio.
- Gestión de picking y packing.
- Manipulaciones y retráctilados especiales.
- Gestión de archivos digitales de datos e imágenes.
- Políticas:  
Calidad: ISO 9001  
Medioambiental: ISO 14001  
Seguridad de la Información: ISO 27001

**DISTRICENTER**  
Logística a medida  
Sector B, calle B, nº7  
Pol. Ind. Zona Franca  
08040 Barcelona  
+34 932 643 940  
districter@districter.es



## PUERTOS DE ESPAÑA

## RANKING DE EMPRESAS CONSIGNATARIAS EN ESPAÑA 2019

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS						Resultado	Patrimonio		
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015		%19/15	Neto	Empleo
1	Bergé Marítima SL	Bizkaia	2007	120,62	-8%	131,40	135,78	117,76	123,82	-3%	-1,14	25,23	484
2	Marítima del Mediterráneo SA	Barcelona	1963	s/d	-	108,01	101,24	92,87	112,39	-	-	-	-
3	Kaleido Logistics SL	Pontevedra	2008	69,56	+107%	33,54	38,29	31,85	38,02	+83%	1,10	10,41	37
4	Mediterranean Shipping Company España SL	Valencia	2010	67,86	-61%	174,58	171,12	163,79	171,74	-60%	1,46	27,55	583
5	E. Erhardt y Compañía SA	Bizkaia	1921	58,09	-10%	64,64	60,49	38,41	48,64	+19%	0,95	23,22	49
6	Bolloré Transport Logistics Spain SA	Valencia	1993	s/d	-	48,68	50,06	53,01	48,30	-	-	-	-
7	A. Pérez y Cía SL	Cantabria	1966	s/d	-	39,62	34,58	27,08	s/d	-	-	-	-
8	Arkas Spain SA	Valencia	2005	38,90	-22%	50,02	46,40	50,07	51,51	-24%	2,32	13,20	83
9	WEC Lines España SL	Barcelona	2007	38,52	-5%	40,54	39,23	37,90	44,24	-13%	-0,62	2,98	83
10	Hamilton y Compañía SA	Las Palmas	1977	s/d	-	34,53	35,26	4,16	11,99	-	-	-	-
11	Consignaciones Toro y Betolaza SA	Bizkaia	1966	s/d	-	32,20	31,38	28,31	28,63	-	-	-	-
12	J. Ronco y Compañía SL	Almería	1970	s/d	-	31,23	27,71	23,75	24,70	-	-	-	-
13	International Forwarding SL	Valencia	1985	31,19	+2%	30,52	28,21	24,86	24,26	+29%	1,06	6,39	164
14	Green Ibérica SL	Valencia	1984	31,18	+14%	27,30	15,44	13,85	13,99	+123%	3,98	23,58	41
15	Maersk Spain SL	Madrid	2007	30,92	+17%	26,47	26,72	26,82	26,77	+15%	43,94	3,15	388
16	Soluciones Integrales Marítimas SL	Valencia	2009	29,31	-6%	31,04	35,83	39,14	35,12	-17%	0,05	0,20	16
17	Transportes y Consignaciones Marítimas SA	Barcelona	1962	28,48	-42%	48,88	68,03	18,72	11,44	+149%	0,49	3,60	40
18	European Supply Chain Services SL	Barcelona	1981	s/d	-	26,43	24,74	30,25	40,13	-	-	-	-
19	Alvargonzález SA	Asturias	1981	24,51	-10%	27,10	32,10	29,80	30,08	-19%	10,17	110,38	22
20	Globelink Unieco SL	Madrid	1966	s/d	-	24,38	22,31	19,82	19,60	-	-	-	-
21	Transglory SA	Barcelona	1995	s/d	-	23,27	20,74	16,72	17,76	-	-	-	-
22	Incargos SL	Madrid	2000	20,72	+8%	19,17	17,55	21,43	21,36	-3%	0,10	4,30	42
23	Cosco Shipping Lines Spain SA	Barcelona	1997	20,25	-25%	27,09	31,88	20,13	17,65	+15%	0,96	3,59	97
24	Agunsa Europa SA	Madrid	2005	19,20	+10%	17,49	19,14	16,37	20,80	-8%	0,39	3,37	28
25	Marítima Consiflet SA	Coruña	1989	19,04	+15%	16,56	15,37	12,44	12,19	+56%	1,25	1,45	26
26	Sobrinos de Manuel Cámara SA	Gipuzkoa	1981	18,08	+8%	16,80	17,70	21,17	22,48	-20%	0,60	11,01	49
27	Marítima Alisea SL	Valencia	2008	s/d	-	s/d	17,76	19,35	16,56	-	-	-	-
28	Containerships-CMA CGM SA	Bizkaia	1993	16,92	+7%	15,83	51,38	56,46	56,88	-70%	1,04	5,64	159
29	Evergreen Shipping Spain SL	Valencia	2006	s/d	-	16,35	13,97	11,62	12,63	-	-	-	-
30	Suardiaz Logistics Ibérica SL	Madrid	2015	15,94	+289%	4,10	3,37	1,76	1,17	+1260%	-0,59	-0,51	17

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI. (\*): Los datos 2019 son una proyección basada en los datos disponibles en el momento de cerrar esta información.



# 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







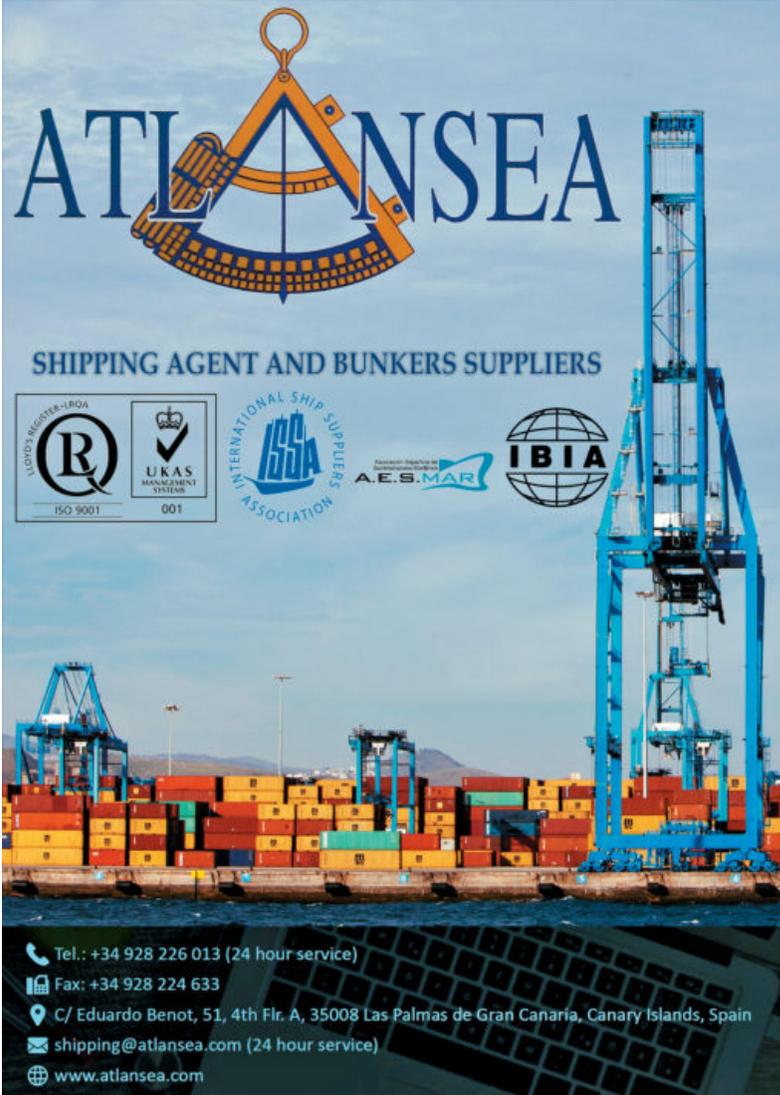

# ATLANSEA

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@atlantsea.com (24 hour service)  
www.atlantsea.com



La industria marítimo-portuaria en España | Terminalistas

# LAS ESTIBADORAS FRENAN SU PROGRESIÓN

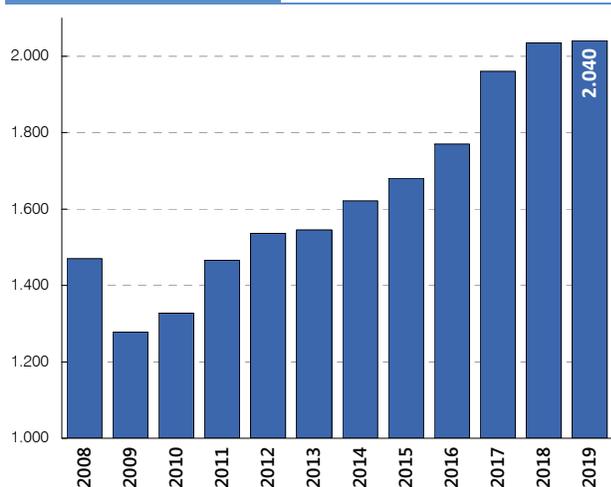
Las empresas apuntan a repetir su cifra de negocio en 2019, con avance del 0,3%, en línea con el tráfico

La actividad de los puertos españoles, que cerraron 2019 con un tímido avance del 0,3 por ciento, se ha reflejado en las cuentas de las empresas estibadoras, que han frenado su crecimiento.

El sector, que mueve más de 360 millones de toneladas al año -carga seca-, apunta a repetir en 2019 las ventas registradas un año antes.

La proyección realizada por TRANSPORTE XXI en este informe estima una cifra de negocio de 2.040 millones de euros, lo que supone un avance del 0,3 por ciento, el mismo crecimiento que el registrado por el tráfico portuario. De hecho, la evolución de las ventas del sector en los últimos años refleja la historia de éxito de los puertos

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

españoles, convirtiéndose en la especialidad del sector marítimo-portuario que más ha crecido desde 2015: un 21,4 por ciento.

Los terminalistas son la segunda actividad por volumen de facturación de las cuatro relacionadas con la industria. En concreto, representan el 31,6 por ciento del mercado, valorado en unos 6.500 millones de euros.

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 de euros, 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 el año 2019 con una facturación de 186,5 millones de euros, lo que supone repetir prácticamente los mismos registros del año anterior.

En la parte alta de la tabla, en el Top 10, destaca la presencia de la española Pérez Torres Marítima -en séptimo lugar-, dentro de un mercado caracterizado por la fuerte presencia de multinacionales extranjeras.

## DEMANDAS DEL SECTOR

**Mayor flexibilidad** en la determinación de los plazos concesionales.

**Claridad** en los procesos de otorgamiento de las concesiones.

**Mayor proporcionalidad y equivalencia** entre las tasas repercutidas a los operadores portuarios y sus costes asociados.

**Mayor competitividad** de las tasas portuarias para poder competir en igualdad de condiciones con otros países.

**Nuevas bonificaciones** vinculadas al uso de maquinaria que emplee como fuente las energías renovables, así como un mayor aprovechamiento de la capacidad de patio.

**Eliminación de tarifas máximas** para los prestadores de servicios.

**Participación** de los operadores en la toma de decisión de las inversiones públicas.

**Supresión** del IBI.

**Mayor presencia** de los operadores en los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

**smartport**  
Avilés

**Puerto de Avilés**  
Autoridad Portuaria de Avilés

Travesía de la Industria, 98 - Avilés  
T.: 985 54 11 11 - Fax: 985 56 68 00  
[www.puertoaviles.com](http://www.puertoaviles.com)

## PUERTOS DE ESPAÑA

## RANKING DE TERMINALISTAS EN ESPAÑA 2019

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS						Resultado	Patrimonio Neto	Empleo	
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015				%19/15
1	APM Terminals Algeciras SA	Cádiz	1984	s/d	-	221,39	229,72	227,05	215,30	-	-	-	
2	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Valencia	1988	186,53	-0%	187,38	167,01	137,10	139,08	+34%	10,78	106,47	237
3	Terminal Catalunya SA	Barcelona	1990	s/d	-	142,25	122,67	93,34	87,45	-	-	-	-
4	Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia SA	Valencia	2005	107,12	+19%	89,73	100,70	90,00	101,55	+5%	14,34	22,08	91
5	APM Terminals Barcelona SL	Barcelona	1999	s/d	-	79,90	91,56	74,96	60,33	-	-	-	-
6	TCV Stevedoring Company SA	Valencia	1998	s/d	-	s/d	76,16	93,55	83,06	-	-	-	-
7	Pérez Torres Marítima SL	Pontevedra	1990	72,11	-12%	82,31	80,67	51,70	49,29	+46%	1,79	24,75	298
8	Total Terminal International Algeciras SA	Cádiz	2008	s/d	-	70,83	68,78	61,18	49,93	-	-	-	-
9	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	Bizkaia	2000	57,69	-0%	57,93	53,36	50,24	s/d	-	4,21	33,17	57
10	Terminales Portuarias SL	Barcelona	2000	51,91	+13%	46,06	48,24	42,46	38,17	+36%	8,38	49,13	160
11	Operaciones Portuarias Canarias SA	Las Palmas	1977	s/d	-	40,50	48,58	34,68	40,37	-	-	-	-
12	Valencia Terminal Europa SA	Valencia	1998	s/d	-	s/d	34,74	31,73	27,00	-	-	-	-
13	Bergé Marítima Bilbao SL	Bizkaia	1972	32,39	-4%	33,71	33,49	33,35	37,54	-14%	0,11	7,28	38
14	European Bulk Handling Installation EBHI SA	Asturias	1991	s/d	-	31,15	36,27	31,83	39,79	-	-	-	-
15	Galigrain SA	Pontevedra	1993	30,74	-8%	33,35	34,64	32,46	30,08	+2%	1,85	97,51	97
16	Autoterminal SA	Barcelona	1990	s/d	-	28,53	26,79	27,27	26,76	-	-	-	-
17	Euroports Ibérica TPS SL	Tarragona	1993	27,66	-10%	30,75	29,95	26,18	23,01	+20%	3,77	18,66	48
18	Terminales Químicos SA	Tarragona	1970	s/d	-	25,39	24,69	25,22	23,70	-	-	-	-
19	Terminales Canarias SL	Madrid	1993	s/d	-	21,78	22,29	22,03	19,83	-	-	-	-
20	Silos de Tarragona SA	Tarragona	1973	s/d	-	21,20	19,92	19,24	18,29	-	-	-	-
21	Noatum Terminal Sagunto SL	Valencia	2017	s/d	-	20,17	3,06	s/d	s/d	-	-	-	-
22	Estibadora Algeposa SA	Gipuzkoa	1995	19,77	-4%	20,62	20,22	18,19	16,91	+17%	-0,03	6,78	31
23	La Luz Terminal de Contenedores SA	Las Palmas	1966	19,70	+3%	19,20	19,52	18,06	17,62	+12%	0,37	-11,63	48
24	Vopak Terminal Algeciras SA	Cádiz	2005	19,66	+9%	18,05	20,60	26,41	26,10	-25%	-0,75	38,15	48
25	Portsur Castellón SA	Castellón	2005	17,05	-2%	17,45	15,56	13,61	13,36	+28%	0,69	27,08	27
26	Noatum Terminal Málaga SA	Málaga	2017	s/d	-	16,98	1,79	0,00	0,00	-	-	-	-
27	Terminales Marítimas del Sureste SA	Alicante	2003	s/d	-	15,66	16,37	16,03	13,26	-	-	-	-
28	Terminales Marítimas de Vigo SL	Pontevedra	1993	15,18	-6%	16,11	17,71	17,74	18,43	-18%	0,37	6,79	42
29	Terminales Marítimas de Galicia SL	Coruña	1995	15,03	-16%	17,80	16,44	15,95	16,96	-11%	0,29	11,49	41
30	Grimaldi Terminal Barcelona SL	Barcelona	2011	13,64	-2%	13,89	13,05	14,33	12,48	+9%	0,23	8,15	22

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI. (\*): Los datos 2019 son una proyección basada en los datos disponibles en el momento de cerrar esta información.



## 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@tmaritimagramada.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.tmaritimagramada.com

Dedicated to you!

**MSC**  
**TERMINAL VALENCIA**

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

La industria marítimo-portuaria en España | Navieros

# LAS EMPRESAS NAVIERAS NAVEGAN CON LA VELOCIDAD DE CRUCERO

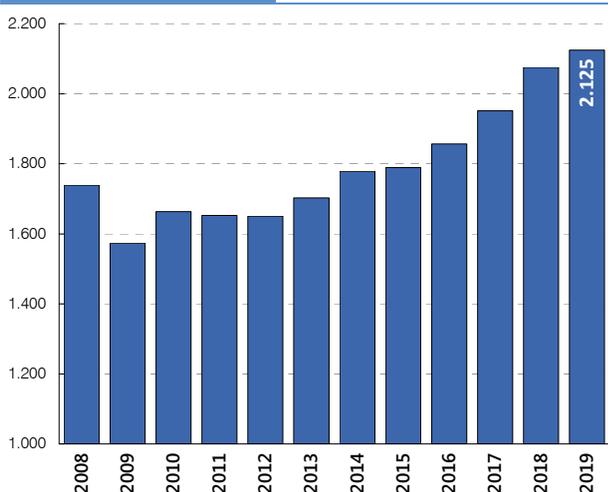
El sector apunta a unas ventas de más de 2.100 millones de euros en 2019, un 2,4% más que en el ejercicio anterior, encadenando siete años consecutivos de crecimiento

El sector naviero, que en 2019 aceleraba sus pasos para reducir la huella de carbono y cumplir con la exigente normativa OMI 2020, mantiene la velocidad de crucero.

Las empresas de esta especialidad apuntan a volver a superar los 2.000 millones de euros en el ejercicio analizado. En concreto, más de 2.100 millones de euros, con un avance del 2,4 por ciento, sumando su séptimo año consecutivo de crecimiento. Un porcentaje que se dispara hasta casi el 19 por ciento con respecto a 2015.

Es la proyección realizada por TRANSPORTE XXI tras la recopilación de los primeros balances presentados a los correspondientes registros mercantiles. Esta especialidad, además,

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

**LAS NAVIERAS ESPAÑOLAS CONTROLAN EL 33% DEL NEGOCIO DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO**

es la primera de la industria marítima-portuaria por volumen de facturación, con un peso del 33 por ciento.

Al frente de la clasificación aparece la Compañía Trasmediterránea, de Naviera Armas, y Baleària Eurolíneas Marítimas, que, pese a no haber presentado las cuentas al cierre de este especial, son las únicas empresas navieras cuyas ventas superan los 300 millones de euros. Si bien hay que tener en cuenta que parte de los ingresos corresponden al tráfico de pasajeros, ya que no presentan desglosados sus resultados.

En tercera posición, completando el podio, está Fred Olsen, con unas ventas de casi 195 millones y un crecimiento del 19 por ciento.

**APM TERMINALS**  
Lifting Global Trade

Soluciones  
globales  
adaptadas  
a ti



## PUERTOS DE ESPAÑA

## RANKING DE NAVIERAS EN ESPAÑA 2019

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015	%19/15		Neto	Empleo
1	Compañía Trasmediterránea SA	Madrid	1916	s/d	-	357,77	333,21	335,77	333,48	-			
2	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	Alicante	1998	s/d	-	348,19	329,05	284,63	249,12	-			
3	Fred Olsen SA	S.C. Tenerife	1975	194,79	+19%	164,29	152,95	138,69	123,52	+58%	15,83	132,74	1.117
4	Naviera Armas SA	Las Palmas	1966	s/d	-	186,01	167,73	158,40	151,75	-			
5	Empresa Naviera Elcano SA	Madrid	1943	153,57	+18%	130,09	118,03	88,49	57,45	+167%	0,92	177,59	65
6	Boluda Lines SA	Las Palmas	1940	s/d	-	140,09	s/d	s/d	s/d	-			
7	Ership SA	Madrid	1927	s/d	-	94,20	92,39	78,71	80,07	-			
8	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	Cádiz	1999	s/d	-	83,44	64,16	62,48	47,93	-			
9	Flota Suardiaz SL	Madrid	1993	72,84	-6%	77,86	79,59	81,50	71,95	+1%	-13,14	24,69	84
10	Marguisa Shipping Lines SL	Madrid	2014	s/d	-	48,04	50,23	61,70	77,77	-			
11	Murueta Atlántico Alcudia Shipping AIE	Bizkaia	2012	29,70	-2%	30,42	30,84	24,07	26,54	+12%			6
12	Nisa Marítima SA	Valencia	1999	s/d	-	s/d	27,46	32,36	30,38	-			
13	Distribuidora Marítima Petrogas SL	S.C. Tenerife	1999	25,71	-0%	25,76	31,50	33,03	35,78	-28%	-0,53	66,13	184
14	Elcano Gas Transport SA	Las Palmas	1999	22,74	+6%	21,42	22,55	22,12	22,43	+1%	2,43	14,47	-
15	Boluda Tankers SA	Sevilla	1988	22,41	+7%	21,04	23,32	22,80	22,47	-0%	-4,28	-11,60	107
16	Naviera Teekay Gas IV SL	Madrid	2001	s/d	-	21,07	22,20	22,16	21,52	-			
17	Naviera Teekay Gas SL	Madrid	1989	s/d	-	20,73	19,98	21,84	21,71	-			
18	Naviera Teekay Gas II SL	Madrid	2000	s/d	-	20,71	21,32	21,43	21,33	-			
19	Naviera Teekay Gas III SL	Madrid	2000	s/d	-	20,66	22,55	22,11	22,43	-			
20	Knutsen OAS España SL	Madrid	2005	19,23	+12%	17,10	16,18	14,38	13,56	+42%	0,16	2,23	225
21	Alisios Shipping Lines SA	Las Palmas	2012	18,84	+1%	18,65	16,59	15,75	16,14	+17%	-0,14	0,20	9
22	Naviera Tamarán SA	Las Palmas	2011	16,36	-7%	17,65	15,22	14,13	12,02	+36%	0,05	0,12	4
23	Transportes Marítimos Alcudia SA	Islas Baleares	1977	13,66	-4%	14,28	15,01	14,58	16,58	-18%	2,03	40,22	33
24	Naviera Direct Africa Line SA	Madrid	2012	s/d	-	11,41	9,62	12,52	15,04	-			
25	Teekay Shipping Spain SL	Madrid	1987	s/d	-	9,22	17,06	16,35	20,19	-			
26	Mureoil SA	Bizkaia	2003	8,71	+23%	7,07	6,37	5,46	5,23	+66%	0,54	11,98	103
27	Navinorte SA	Asturias	1986	8,70	-16%	10,42	11,69	8,96	7,82	+11%	-0,03	6,82	-
28	Teekay Servicios Marítimos SL	Madrid	2003	s/d	-	8,41	8,05	8,07	7,77	-			
29	Naviera Murueta SA	Bizkaia	1967	7,83	+3%	7,64	7,61	6,55	9,07	-14%	1,05	36,75	81
30	Marítima Pregar SA	Melilla	1977	s/d	-	7,75	5,92	6,29	6,32	-			

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI. (\*): Los datos 2019 son una proyección basada en los datos disponibles en el momento de cerrar esta información.

PUERTO DE GIJÓN  
Conectados al mundo

puertogijon.es

Puerto de Gijón  
Autoridad Portuaria de Gijón

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

MÁS DE 25 AÑOS  
OFRECIENDO COBERTURA GLOBAL EN  
TODA LA CADENA DE SUMINISTRO

OFICINAS PROPIAS  
ESPAÑA - CHINA - BRASIL - COLOMBIA - REP. DOMINICANA - PANAMÁ

mpg group  
Pérez y Cia

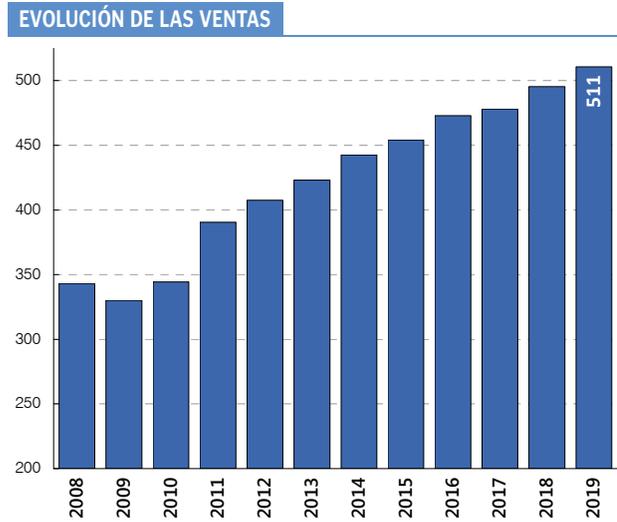
WWW.MPG.COM.ES  
mpg@mpg.com.es

IATA AEO GDP WCA

La industria marítimo-portuaria en España | Remolcadores

# EL REMOLQUE ENCADENA UNA DÉCADA DE CRECIMIENTO

Las empresas de este negocio apuntan a un aumento de las ventas del 3,1%, hasta superar los 510 millones, camino de duplicar los registros de 2009



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Sin prisa, pero sin pausa, el sector del remolque continúa por la senda del crecimiento. Un camino que inició en 2010, tras la caída registrada en 2009 por el impacto de la crisis financiera de 2008.

El aumento del número de buques que escalaron en los puertos españoles en 2019, un 2,3 por ciento más, se ha dejado sentir en los resultados.

Las empresas de esta especialidad apuntan a un crecimiento de las ventas del 3,1 por ciento, hasta alcanzar los 511 millones de euros, camino de duplicar la cifra de negocio registrada en 2009. Eso sí, es la espe-

cialidad que tiene menos peso dentro de la industria marítima-portuaria, con una cuota del 8 por ciento, por detrás de navieras, estibadoras y consignatarias. Un análisis más detallado del informe de TRANSPORTE XXI revela la fuerte concentración. Boluda Corporación Marítima, con unos ingresos de más de 218 millones en 2019 dentro de esta actividad, concentra el 43 por ciento del mercado. De hecho, mantiene a cuatro empresas en el selecto club del Top 5 del ranking nacional del negocio de remolque y amarre en España. Entre ellas, las tres primeras.

**EL REMOLQUE Y AMARRE SOLO REPRESENTA EL 8% DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO**

**BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA CONTROLA EL 43% DEL NEGOCIO, CON TRES EMPRESAS LIDERANDO LA CLASIFICACIÓN**

**SECUENCIA:**  
Un servicio de practica en Cádiz

**PRÁCTICOS de PUERTO**

**SERVICIO DE PRACTICAJE**

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

[www.practicosdepuerto.es](http://www.practicosdepuerto.es)

COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE PRÁCTICOS DE PUERTOS - FEDERACIÓN DE PRÁCTICOS DE PUERTO DE ESPAÑA  
C/ Argensola 2, 1º izda - 28004 Madrid (España) - Telfs.: +34 91 521 8710 / +34 91 521 8483 - Fax: +34 521 7099 - colegio@practicosdepuerto.es - federacion@practicosdepuerto.es

## PUERTOS DE ESPAÑA

## RANKING DE AMARRADORES Y REMOLCADORES EN ESPAÑA 2019

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015	%19/15		Neto	Empleo
1	Boluda Towage Spain SL	Valencia	2007	52,69	+9%	48,47	46,87	44,15	41,67	+26%	17,93	101,34	10
2	Remolcadores Boluda SAU	Valencia	1981	34,42	+6%	32,58	35,03	36,29	35,30	-2%	5,34	222,53	77
3	Servicios Auxiliares de Puertos SA	Ceuta	1947	31,29	-2%	32,07	30,75	30,06	30,51	+3%	-1,50	21,65	99
4	Compañía de Remolcadores Ibaizabal SA	Bizkaia	1906	27,84	+7%	26,05	25,09	25,33	39,03	-29%	9,56	22,87	80
5	Remolques del Mediterráneo SA	Castellón	1976	27,68	+5%	26,27	24,77	24,08	21,30	+30%	7,74	63,05	54
6	Remolcadores Nosa Terra SA	Pontevedra	1974	22,08	+17%	18,90	20,48	20,55	18,96	+16%	6,26	51,58	194
7	Remolcadores de Puerto y Altura SA	Tarragona	1978	s/d	-	21,72	22,07	22,86	17,86	-	-	-	-
8	Compañía Ibérica de Remolcadores del Estrecho SA	Sevilla	1969	s/d	-	20,24	18,91	18,48	16,97	-	-	-	-
9	Compañía Auxiliar de Remolcadores y Buques Especiales SA	Madrid	1996	18,63	+1%	18,42	18,02	17,46	17,83	+4%	4,59	7,15	-
10	Flotanor SL	Bizkaia	2009	s/d	-	16,53	12,63	20,49	4,87	-	-	-	-
11	Remolcadores de Cartagena SA	Valencia	1973	15,57	+3%	15,18	15,36	14,27	13,84	+12%	2,65	32,36	60
12	Auxiliar Marítima del Sur SA	Huelva	1966	15,51	+7%	14,45	13,21	12,25	11,75	+32%	3,13	32,56	38
13	Sertosa Norte SL	Coruña	1998	14,66	+0%	14,65	13,60	13,82	18,28	-20%	1,39	3,41	68
14	Remolcadores de Barcelona SA	Barcelona	1924	14,56	+2%	14,25	14,15	12,60	12,56	+16%	4,39	19,50	59
15	Remolcadores y Barcas de Las Palmas SA	Las Palmas	2003	13,35	+9%	12,20	9,85	9,67	8,71	+53%	0,77	19,12	47
16	SAR Remolcadores SL	Barcelona	1998	9,63	+2%	9,40	9,36	8,32	8,32	+16%	2,15	10,28	37
17	Remolques y Navegación SA	Tarragona	1964	s/d	-	s/d	8,00	7,70	7,95	-	-	-	-
18	Boteros Amarradores de Tarragona SL	Tarragona	1992	6,81	+16%	5,86	6,33	5,69	5,78	+18%	0,82	3,22	72
19	Repasa Tarragona SL	Madrid	2007	s/d	-	6,69	7,19	6,86	7,85	-	-	-	-
20	Remolques Gijoneses SA	Asturias	1987	6,64	+0%	6,63	7,64	6,74	7,55	-12%	1,79	24,26	28
21	Amarradores Puerto de Bilbao SA	Bizkaia	1990	6,52	-0%	6,55	6,41	7,50	5,75	+13%	1,04	8,82	78
22	Remolques y Servicios Marítimos Reyser SL	Madrid	1955	s/d	-	6,50	6,75	6,75	6,58	-	-	-	-
23	Servicios Marítimos Algeciras SA	Cádiz	1989	6,04	+1%	5,99	4,78	3,81	3,14	+92%	0,22	4,58	25
24	Servicios Portuarios Canarios SL	Las Palmas	1998	5,98	+5%	5,72	5,52	5,15	5,47	+9%	0,32	1,66	103
25	Cemesa Amarres Barcelona SA	Barcelona	1970	s/d	-	5,46	5,03	5,62	6,56	-	-	-	-
26	Boat Service SA	Cádiz	1974	5,31	+0%	5,31	5,34	5,31	5,08	+5%	-0,34	5,38	23
27	Remolques Unidos SL	Cantabria	2006	5,05	+9%	4,62	4,73	4,18	3,67	+37%	-0,10	30,32	9
28	Amasur SL	Huelva	1989	s/d	-	4,85	4,51	4,67	4,22	-	-	-	-
29	Naviera Ría de Arosa SA	Pontevedra	1980	4,63	-5%	4,90	4,88	4,01	3,48	+33%	2,31	9,03	28
30	Mooring & Port Services SL	Barcelona	2012	4,48	+22%	3,67	3,22	2,82	2,65	+69%	0,41	1,15	62
31	Remolcadores y Barcas de Tenerife SA	S.C. Tenerife	1994	4,47	-48%	8,53	3,89	3,67	3,56	+25%	-2,75	-2,82	31
32	Amarradores del Puerto de Valencia SL	Valencia	1988	s/d	-	4,46	4,31	4,38	4,37	-	-	-	-
33	Rusa Málaga SL	Málaga	1962	4,02	+35%	2,97	1,65	2,17	1,34	+200%	0,55	2,15	10
34	Naviera de Remolcadores y Servicios SL	Tarragona	2000	3,48	+19%	2,93	3,33	3,26	3,63	-4%	0,34	2,26	35
35	Maritime Global Services SL	Coruña	1992	3,44	-8%	3,76	2,80	2,67	2,50	+38%	0,73	3,45	29
36	Compañía Valenciana de Remolcadores SA	Sevilla	1926	3,31	+0%	3,31	3,70	3,03	2,84	+17%	0,02	4,35	22
37	Zumaia Offshore SL	Bizkaia	2006	3,21	+41%	2,28	1,74	1,75	0,65	+398%	0,29	4,34	8
38	Rusa Santander SL	Cantabria	2002	2,97	+6%	2,80	2,54	2,31	2,71	+10%	0,63	0,60	10
39	Off Shore Las Palmas SL	Las Palmas	2003	2,78	+15%	2,43	1,81	1,43	1,32	+111%	0,48	1,52	21
40	Remolcadores de Avilés SA	Asturias	1993	2,77	-6%	2,94	3,05	3,19	3,33	-17%	0,22	1,11	12

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI. (\*): Los datos 2019 son una proyección basada en los datos disponibles en el momento de cerrar esta información.



## 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](http://www.gruporemolquesunidos.com)



## Comercio exterior de España | Visión general

La exportación, que será clave para la salida de la actual crisis, como ya ocurriera con la anterior de 2008, continúa en la senda de la recuperación.

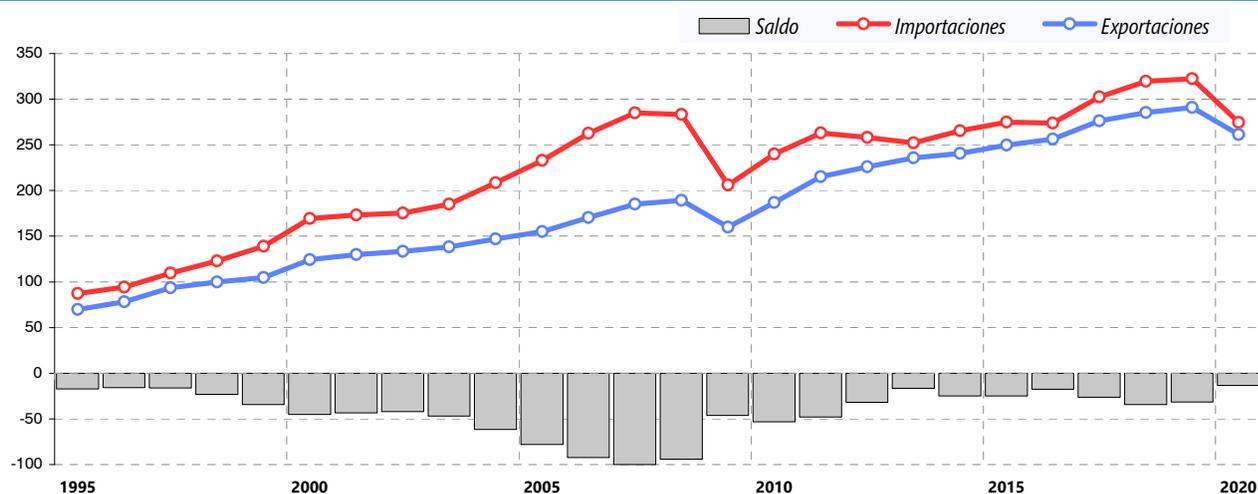
Las ventas españolas al exterior aumentaron un 0,9 por ciento en diciembre de 2020, con respecto al mismo mes del año anterior, lo que supone el primer avance desde marzo, tras el impacto de la COVID-19. Así se muestra en los últimos datos de comercio exterior declarado de Aduanas.

En el conjunto de 2020, las exportaciones españolas han conseguido recuperarse progresivamente y situarse a niveles similares a los de hace un año con un 90 por ciento del valor exportado en 2019. “Nuestro sector exportador ha demostrado ser muy resiliente y muy competitivo en un año marcado por una crisis sanitaria sin precedentes que impactó en los flujos comerciales”, según ha destacado la secretaria de Estado de Comercio, Xiana Méndez.

De enero a diciembre del pasado año, las exportaciones españolas de bienes decrecieron un 10 por ciento, hasta alcanzar los 261.176 millones de euros, mientras que las importaciones disminuyeron un 14,7 por ciento, hasta los 274.598 millones. En volumen, las ventas al exterior cayeron un 9,3 por ciento y las importaciones descendieron un 12 por ciento.

La recuperación de las exportaciones está siendo más dinámica que la de las importaciones, lo que ha permitido que el saldo comercial registrara un déficit de 13.422 millones de eu-

### COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

# LAS EXPORTACIONES, EN LA BUENA SENDA

Su recuperación está siendo más dinámica que la de las importaciones, logrando crecer en diciembre de 2020 un 0,9%, el primer aumento desde el mes de marzo tras el impacto de la crisis sanitaria

ros, un 58 por ciento menos en comparación con el mismo periodo de 2019.

La tasa de cobertura en 2020 se situó en el 95,1 por ciento, 5 puntos más que la registrada el año anterior. El saldo no energético

arrojó un superávit de 1.106 millones, frente al déficit de 8.737 millones de euros en el mismo periodo de 2019, mientras que el déficit energético se redujo un 37,5 por ciento, hasta los 14.528 millones.

Los sectores con mayor contribución positiva a la tasa de variación anual de las exportaciones fueron: alimentación, bebidas y tabaco, bienes de equipo y sector automóvil. Estos sectores fueron tam-



# PUERTOS DE ESPAÑA

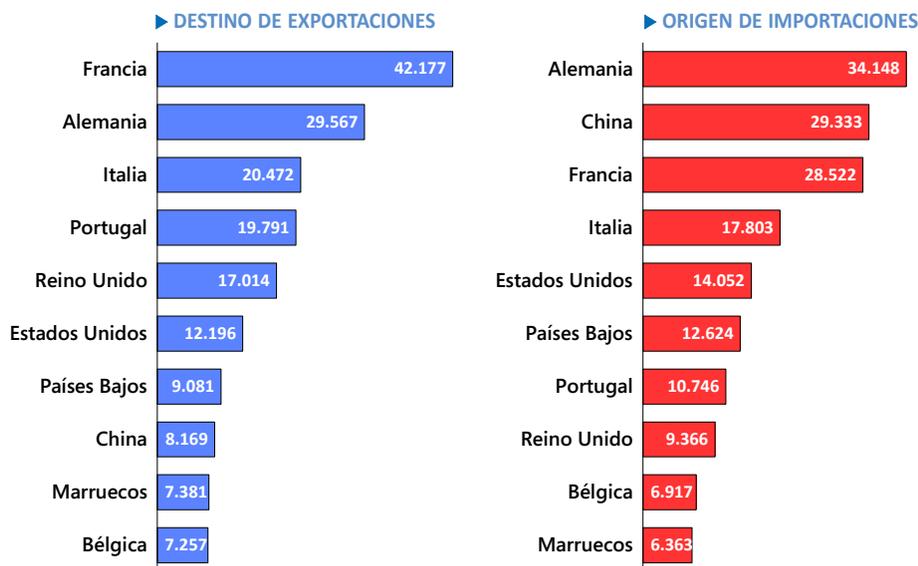
bién los que más contribuyeron al peso total de las exportaciones españolas en el año 2020: bienes de equipo (representaron el 19,8 por ciento del total de las exportaciones), alimentación, bebidas y tabaco (19,6 por ciento), productos químicos (15,5 por ciento) y sector automóvil (14,8 por ciento), que fue recuperándose al final de 2020.

### UE, PRINCIPAL MERCADO

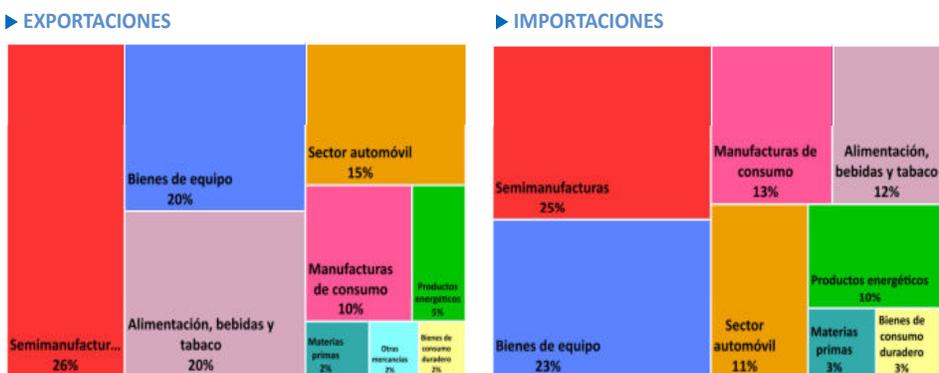
Por destinos, las exportaciones dirigidas a la UE-27 representaron el 60,5 por ciento del total en 2020, mientras que las exportaciones a destinos extracomunitarios fueron el 39,5 por ciento, en línea con el año anterior.

Por otra parte, en términos de contribución a la tasa de variación anual de las exportaciones totales, los principales destinos en el ámbito internacional fueron: China (0,5 puntos), Dinamarca (0,1 puntos), Finlandia (0,1 puntos) y Noruega (0,1 puntos). En cambio, las mayores contribuciones negativas correspondieron a Italia (-0,9 puntos), Reino Unido (-0,9 puntos), Portugal (-0,7 puntos) y Francia (-0,6 puntos). Por comunidades autónomas, la única que experimentó una tasa de variación positiva de sus exportaciones en 2020 fue Extremadura (3,2 por ciento).

## PRINCIPALES SOCIOS COMERCIALES DE ESPAÑA 2020



## COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL. PRINCIPALES PRODUCTOS 2020



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

tasa de cobertura:  
**95%**  
5 puntos más que en 2019



**AMPLIAMOS  
INSTALACIONES**  
glogistic.es



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

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

## Comercio exterior de España | Transporte marítimo internacional por regiones

## COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES (miles de toneladas)

REGIÓN	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016	Cuota 2020	2016
Europa*	62.022	70.984	-13%	66.523	70.117	61.264	23,6%	22,1%
África	56.099	63.405	-12%	62.229	62.885	59.185	21,4%	21,4%
América del Norte	35.831	38.437	-7%	36.880	34.800	32.685	13,6%	11,8%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	28.864	33.622	-14%	38.517	39.786	33.138	11,0%	12,0%
Asia*	28.736	34.288	-16%	38.417	35.811	31.973	10,9%	11,6%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	23.240	24.781	-6%	23.295	24.546	22.594	8,8%	8,2%
Oriente Medio	19.084	24.177	-21%	23.024	22.906	23.880	7,3%	8,6%
Oceanía	899	1.516	-41%	2.208	1.971	2.170	0,3%	0,8%
Otros destinos	7.883	9.178	-14%	9.197	9.484	9.911	3,0%	3,6%
<b>TOTAL</b>	<b>262.658</b>	<b>300.389</b>	<b>-13%</b>	<b>300.290</b>	<b>302.307</b>	<b>276.799</b>		

## EUROPA\*

EXPORTACIONES	2020	2019	%20/19	2016
Combustibles, aceites minerales	14.100	18.811	-25%	13.710
Sal, yeso, piedras sin trabajar	6.778	5.893	+15%	3.881
Conjuntos de otros productos	2.065	719	+187%	762
Productos químicos inorgánicos	1.454	1.494	-3%	1.533
Otros productos químicos	1.420	1.760	-19%	1.175
Resto	8.926	10.652	-16%	9.573
<b>TOTAL</b>	<b>34.743</b>	<b>39.329</b>	<b>-12%</b>	<b>30.634</b>
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	12.050	13.243	-9%	12.628
Cereales	4.180	5.374	-22%	6.823
Fundición, hierro y acero	3.259	4.370	-25%	4.006
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.563	1.602	-2%	1.133
Abonos	1.164	1.125	+3%	962
Resto	5.062	5.941	-15%	5.078
<b>TOTAL</b>	<b>27.279</b>	<b>31.655</b>	<b>-14%</b>	<b>30.630</b>

## AMÉRICA DEL NORTE

EXPORTACIONES	2020	2019	%20/19	2016
Sal, yeso, piedras sin trabajar	2.909	3.137	-7%	2.316
Combustibles, aceites minerales	2.530	3.290	-23%	3.743
Productos cerámicos	964	861	+12%	538
Productos químicos inorgánicos	377	288	+31%	228
Fundición, hierro y acero	375	426	-12%	502
Resto	3.499	3.504	-0%	3.333
<b>TOTAL</b>	<b>10.654</b>	<b>11.506</b>	<b>-7%</b>	<b>10.660</b>
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	19.323	19.228	+0%	15.335
Minerales, escorias y cenizas	2.124	2.875	-26%	3.086
Semillas oleaginosas	1.053	1.547	-32%	1.030
Productos químicos orgánicos	340	327	+4%	223
Cereales	311	817	-62%	534
Resto	2.027	2.136	-5%	1.818
<b>TOTAL</b>	<b>25.177</b>	<b>26.930</b>	<b>-7%</b>	<b>22.025</b>

## CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

EXPORTACIONES	2020	2019	%20/19	2016
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.850	2.040	-9%	2.276
Combustibles, aceites minerales	1.367	1.687	-19%	909
Productos químicos inorgánicos	1.164	1.638	-29%	1.300
Productos cerámicos	541	550	-2%	382
Fundición, hierro y acero	213	260	-18%	224
Resto	2.344	2.793	-16%	2.673
<b>TOTAL</b>	<b>7.479</b>	<b>8.968</b>	<b>-17%</b>	<b>7.764</b>
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	8.064	8.528	-5%	12.004
Cereales	2.510	3.228	-22%	373
Residuos industria alimentaria	2.470	2.879	-14%	2.502
Minerales, escorias y cenizas	2.325	4.089	-43%	4.965
Semillas oleaginosas	2.237	1.732	+29%	2.126
Resto	3.779	4.198	-10%	3.405
<b>TOTAL</b>	<b>21.385</b>	<b>24.654</b>	<b>-13%</b>	<b>25.375</b>

## ÁFRICA

EXPORTACIONES	2020	2019	%20/19	2016
Combustibles, aceites minerales	7.151	6.214	+15%	5.063
Sal, yeso, piedras sin trabajar	4.641	4.762	-3%	8.012
Productos cerámicos	1.323	1.443	-8%	1.433
Fundición, hierro y acero	897	1.168	-23%	1.829
Productos químicos inorgánicos	863	718	+20%	762
Resto	6.428	6.437	-0%	6.161
<b>TOTAL</b>	<b>21.304</b>	<b>20.742</b>	<b>+3%</b>	<b>23.259</b>
IMPORTACIONES	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	24.097	31.667	-24%	28.296
Minerales, escorias y cenizas	5.147	5.000	+3%	3.049
Abonos	978	902	+8%	757
Sal, yeso, piedras sin trabajar	892	1.108	-19%	793
Productos químicos inorgánicos	537	588	-9%	513
Resto	3.144	3.398	-7%	2.517
<b>TOTAL</b>	<b>34.795</b>	<b>42.662</b>	<b>-18%</b>	<b>35.925</b>

## PUERTOS DE ESPAÑA

## COMUNIDAD DE ESTADOS INDEPENDIENTES

EXPORTACIONES				
	2020	2019	%20/19	2016
Productos cerámicos	188	207	-9%	188
Combustibles, aceites minerales	135	93	+45%	1
Materias colorantes	59	62	-4%	57
Conservas de verdura o fruta, zumos	55	72	-24%	68
Productos químicos inorgánicos	39	45	-13%	65
Resto	236	348	-32%	338
<b>TOTAL</b>	<b>713</b>	<b>827</b>	<b>-14%</b>	<b>717</b>
IMPORTACIONES				
	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	15.213	14.534	+5%	14.785
Cereales	3.192	5.075	-37%	3.387
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.164	1.370	-15%	1.026
Fundición, hierro y acero	729	705	+3%	927
Residuos industria alimentaria	563	588	-4%	556
Resto	1.667	1.682	-1%	1.196
<b>TOTAL</b>	<b>22.527</b>	<b>23.954</b>	<b>-6%</b>	<b>21.877</b>

## COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS (miles de toneladas)

PRODUCTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016	Cuota 2020	2016
Combustibles, aceites minerales	124.934	148.422	-16%	148.529	154.532	136.606	47,6%	49,4%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	23.526	23.883	-1%	25.177	24.493	22.685	9,0%	8,2%
Minerales, escorias y cenizas	12.926	15.933	-19%	18.013	16.457	14.141	4,9%	5,1%
Cereales	11.101	15.322	-28%	13.958	12.551	11.850	4,2%	4,3%
Fundición, hierro y acero	10.578	13.263	-20%	13.816	13.544	13.542	4,0%	4,9%
Productos químicos inorgánicos	6.493	7.012	-7%	6.837	6.732	6.147	2,5%	2,2%
Productos cerámicos	5.867	5.772	+2%	5.821	5.751	5.486	2,2%	2,0%
Conjuntos de otros productos	5.638	4.495	+25%	4.855	7.190	9.147	2,1%	3,3%
Semillas oleaginosas	5.044	5.000	+1%	4.975	4.861	4.701	1,9%	1,7%
Residuos industria alimentaria	4.705	5.430	-13%	4.540	5.063	4.708	1,8%	1,7%
Grasas, aceite animal o vegetal	4.584	4.371	+5%	3.973	3.980	3.325	1,7%	1,2%
Abonos	4.289	4.449	-4%	4.367	4.389	3.962	1,6%	1,4%
Productos químicos orgánicos	3.885	4.135	-6%	3.983	3.828	3.574	1,5%	1,3%
Otros productos químicos	3.676	4.834	-24%	4.269	3.129	2.665	1,4%	1,0%
Mat. plásticas y sus manufacturas	3.335	3.355	-1%	3.209	3.105	3.105	1,3%	1,1%
Vehículos automóviles, tractores	2.451	2.843	-14%	2.997	3.126	3.150	0,9%	1,1%
Papel, cartón y sus manufacturas	2.138	2.205	-3%	2.128	2.202	2.149	0,8%	0,8%
Pasta de madera; papel reciclado	1.988	2.081	-4%	2.260	2.378	2.432	0,8%	0,9%
Carne y despojos comestibles	1.921	1.294	+48%	988	937	989	0,7%	0,4%
Frutas, frutos sin conservar	1.604	1.680	-5%	1.623	1.442	1.370	0,6%	0,5%
Bebidas (excepto zumos)	1.538	1.616	-5%	1.520	1.423	1.313	0,6%	0,5%
Manufacturas de fundición	1.504	1.755	-14%	1.721	1.767	1.586	0,6%	0,6%
Máquinas y aparatos mecánicos	1.490	1.722	-13%	1.663	1.626	1.576	0,6%	0,6%
Madera y sus manufacturas	1.469	1.752	-16%	1.686	1.361	1.429	0,6%	0,5%
Aparatos y material eléctricos	1.291	1.383	-7%	1.234	1.112	987	0,5%	0,4%
Resto	14.684	16.383	-10%	16.150	15.327	14.176	5,6%	5,1%
<b>TOTAL</b>	<b>262.658</b>	<b>300.389</b>	<b>-13%</b>	<b>300.290</b>	<b>302.307</b>	<b>276.799</b>		

## ASIA\*

EXPORTACIONES				
	2020	2019	%20/19	2016
Combustibles, aceites minerales	1.774	1.722	+3%	2.015
Carne y despojos comestibles	1.715	1.053	+63%	746
Mat. plásticas y sus manufacturas	847	789	+7%	858
Minerales, escorias y cenizas	819	1.139	-28%	478
Pasta de madera; papel reciclado	781	752	+4%	943
Resto	5.149	5.796	-11%	5.834
<b>TOTAL</b>	<b>11.085</b>	<b>11.251</b>	<b>-1%</b>	<b>10.874</b>
IMPORTACIONES				
	2019	2018	%19/18	2015
Sal, yeso, piedras sin trabajar	3.082	3.135	-2%	2.046
Fundición, hierro y acero	2.316	2.722	-15%	2.277
Grasas, aceite animal o vegetal	1.891	1.779	+6%	1.335
Productos químicos orgánicos	912	904	+1%	746
Combustibles, aceites minerales	782	4.161	-81%	7.453
Resto	8.667	10.336	-16%	7.241
<b>TOTAL</b>	<b>17.650</b>	<b>23.037</b>	<b>-23%</b>	<b>21.099</b>

## ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES				
	2020	2019	%20/19	2016
Productos cerámicos	1.511	1.372	+10%	1.847
Semillas oleaginosas	996	807	+23%	858
Combustibles, aceites minerales	585	627	-7%	1.383
Fundición, hierro y acero	229	230	-0%	241
Papel, cartón y sus manufacturas	159	156	+2%	229
Resto	1.775	1.864	-5%	1.993
<b>TOTAL</b>	<b>5.257</b>	<b>5.056</b>	<b>+4%</b>	<b>6.552</b>
IMPORTACIONES				
	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	12.244	17.500	-30%	15.750
Productos químicos orgánicos	591	618	-4%	589
Mat. plásticas y sus manufacturas	320	371	-14%	390
Abonos	193	157	+23%	101
Productos químicos inorgánicos	181	160	+13%	215
Resto	299	316	-5%	282
<b>TOTAL</b>	<b>13.827</b>	<b>19.121</b>	<b>-28%</b>	<b>17.328</b>

## OCEANÍA

EXPORTACIONES				
	2020	2019	%20/19	2016
Productos cerámicos	97	85	+15%	75
Grasas, aceite animal o vegetal	39	34	+16%	33
Manufacturas de fundición	25	17	+53%	10
Combustibles, aceites minerales	20	1	+2254%	30
Vehículos automóviles, tractores	17	22	-22%	36
Resto	247	224	+10%	224
<b>TOTAL</b>	<b>446</b>	<b>382</b>	<b>+17%</b>	<b>407</b>
IMPORTACIONES				
	2019	2018	%19/18	2015
Combustibles, aceites minerales	155	826	-81%	1.363
Minerales, escorias y cenizas	139	131	+6%	185
Frutas, frutos sin conservar	53	48	+11%	61
Azúcares, productos de confitería	30	34	-12%	0
Conservas de carne o pescado	15	15	-1%	7
Resto	61	79	-23%	147
<b>TOTAL</b>	<b>454</b>	<b>1.134</b>	<b>-60%</b>	<b>1.762</b>

Comercio exterior de España | Transporte marítimo internacional

# LOS PUERTOS, 'ESLABONES CLAVE' DEL COMERCIO EXTERIOR

El sistema portuario nacional canaliza el 65,6% de las importaciones y exportaciones españolas, con un volumen de 262,7 millones de toneladas en 2020 (-13%)

## TOP SOCIOS COMERCIALES MARÍTIMOS DE ESPAÑA 2020

PAÍS	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Estados Unidos	21,6	22,3	-3%	20,1	18,0	16,9
Nigeria	14,8	15,3	-3%	14,4	13,8	12,5
Brasil	14,1	15,8	-11%	18,7	17,4	12,8
Rusia	11,1	11,7	-5%	10,5	13,1	13,0
Marruecos	10,3	9,5	+8%	8,3	8,6	8,6
México	9,8	11,0	-11%	11,1	11,1	10,9
China	9,1	9,2	-2%	8,8	8,3	8,0
Reino Unido	9,0	10,8	-17%	9,3	10,1	9,6
Francia	8,9	10,3	-14%	9,4	8,6	7,2
Arabia Saudí	8,6	10,3	-16%	10,6	10,1	10,2
Turquía	8,4	9,3	-10%	8,0	7,5	6,8
Italia	8,2	9,6	-14%	9,0	10,0	8,5
Argelia	6,4	7,5	-15%	7,5	8,4	11,7
Países Bajos	6,3	7,6	-17%	7,2	7,2	6,8
Ucrania	5,9	8,1	-27%	7,0	6,2	5,3
Guinea	4,6	4,3	+6%	4,6	3,6	2,8
Bélgica	4,5	4,5	+1%	4,7	5,1	4,3
Canadá	4,5	5,1	-13%	5,7	5,7	4,8
Kazajstán	4,3	3,2	+35%	4,3	4,0	2,4
Irak	3,5	5,0	-30%	4,6	4,1	5,3
Portugal	3,4	3,7	-8%	4,1	4,3	4,3
Noruega	3,3	4,3	-24%	3,6	5,3	3,2
Egipto	3,0	2,8	+6%	2,6	3,3	2,8
Argentina	2,7	3,3	-18%	3,3	3,6	3,1
Trinidad y Tobago	2,4	2,4	-2%	1,6	0,8	0,7
<b>Total</b>	<b>262,7</b>	<b>300,4</b>	<b>-13%</b>	<b>300,3</b>	<b>302,3</b>	<b>276,8</b>

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

Los datos provisionales del comercio exterior español durante el difícil 2020, marcado por la pandemia, han vuelto a poner en valor el papel de los puertos como 'eslabones clave' del comercio internacional.

A lo largo del pasado ejercicio, el sistema portuario nacional canalizó el 65,6 por ciento del tráfico entre España y el resto del mundo. Un porcentaje similar al registrado un año antes, que se situó en el 67,5 por ciento. En concreto, el 56,4 por ciento de las exportaciones españolas y el 72,5 por ciento de las importaciones se realizaron en 2020 por vía marítima.

Las cifras, además, también reflejan el impacto de la crisis sanitaria, que asestó un duro golpe a la estadística de comercio exterior. Los puertos españoles movieron el pasado año 262,7 millones de toneladas, entre importaciones y ex-

portaciones, lo que supuso un descenso del 13 por ciento, tras un ejercicio plano, 2019, fruto de la desaceleración global de la economía, las guerras comerciales y las tensiones geopolíticas.

## PRINCIPALES MERCADOS

La estadística del volumen de importaciones y exportaciones españolas por vía marítima revela, igualmente, quiénes son los principales socios comerciales.

Un año más, Estados Unidos se mantiene al frente de la clasificación con un tráfico de 21,6 millones de toneladas entre importaciones y exportaciones, lo que supone un descenso del 3 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Una cifra que representa el 8,2 por ciento del total del comercio exterior español por vía marítima (ver cuadro adjunto).

En segundo lugar se sitúa Nigeria, que escala un pel-

**72,5%**

de las importaciones españolas se realiza por vía marítima

"Soluciones logísticas innovadoras basadas en la calidad y excelencia operativa. Nos avalan más de 125 años de experiencia en transporte y logística."

**KUEHNE+NAGEL**

www.kuehne-nagel.es

## PUERTOS DE ESPAÑA

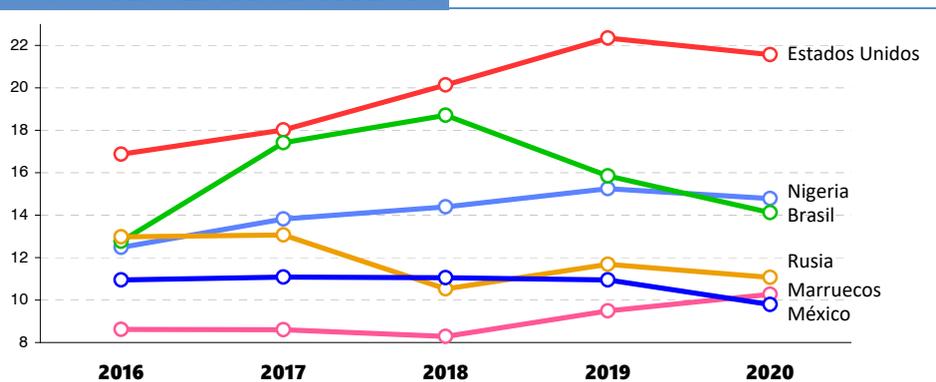
daño en detrimento de Brasil, impulsado por los productos energéticos. Los flujos comerciales entre España y el país africano ascendieron a 14,8 millones de toneladas, un 3 por ciento menos que un año antes. A continuación se encuentra Brasil, con un movimiento de 14,1 millones de toneladas, frente a los 15,8 millones de toneladas del año 2019. Es decir, los intercambios comerciales entre España y el país suramericano se desplomaron un 11 por ciento.

En cuarto lugar se mantiene Rusia. Los flujos comerciales con España superaron los 11,1 millones de toneladas, lo que supone una caída del 5 por ciento.

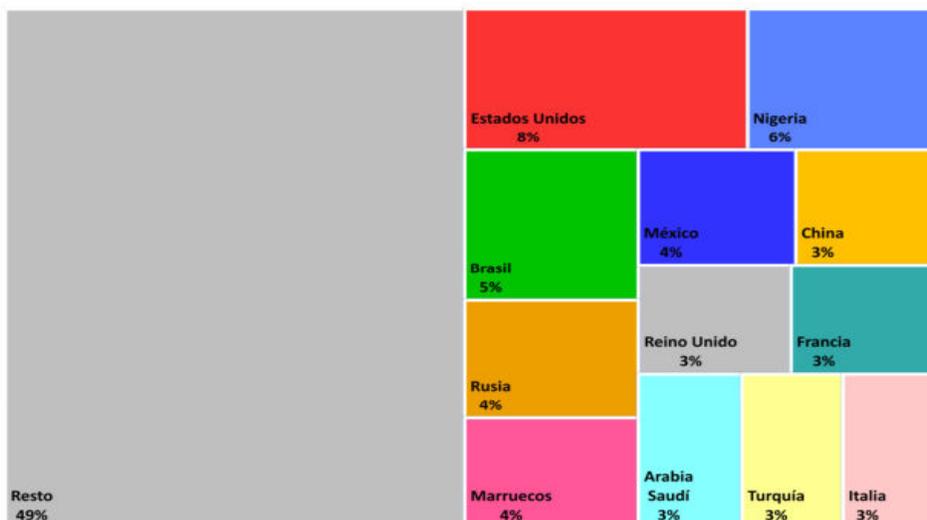
El Top 5 de socios comerciales se completa con Marruecos, que sube cinco puestos en la clasificación tras cerrar 2020 con un crecimiento del 8 por ciento, hasta alcanzar un movimiento entre importaciones y exportaciones con España de 10,3 millones de toneladas. Es decir, unas 800.000 toneladas más que un año antes.

(continúa en la página 104)

## SOCIOS COMERCIALES MARÍTIMOS DE ESPAÑA



## ► 2020

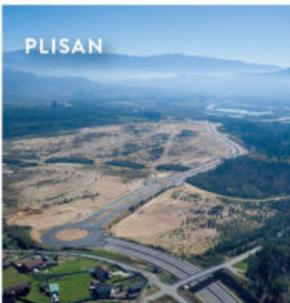
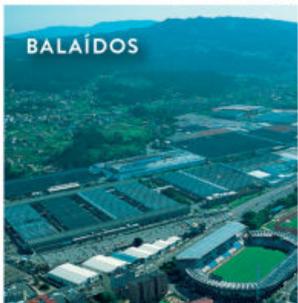
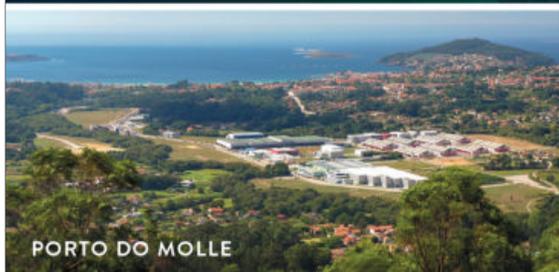


Millones de toneladas. Fuente: Datacomex. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

**ESTADOS UNIDOS SIGUE AL FRENTE DEL RANKING DE SOCIOS COMERCIALES MARÍTIMOS DE ESPAÑA**

**NIGERIA ARREBATA A BRASIL LA SEGUNDA POSICIÓN DE LA CLASIFICACIÓN CON 14,8 MILLONES DE TONELADAS MOVIDAS CON ESPAÑA EN 2020**

## LA PUERTA ATLÁNTICA PARA SUS NEGOCIOS



## A CADA IDEA, MÁS QUE UN ESPACIO

Desde el Consorcio de la Zona Franca de Vigo trabajamos cada día para potenciar el comercio internacional y el desarrollo económico poniendo a disposición de nuestro tejido productivo 6 grandes Parques Empresariales con equipamiento de alto valor añadido -centros de negocios, naves industriales, oficinas o locales comerciales...- que dan cabida a más de 670 empresas y que suponen 22.550 empleos en el área de Vigo.

A los más de 6 millones de m<sup>2</sup> que conforman los Parques de Balaídos, Bouzas, A Granxa, Parque Tecnológico y Logístico y Porto do Molle, ahora ya se unen 3 millones de m<sup>2</sup> en la mayor plataforma logística e industrial de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal.



[www.zonafrancavigo.com](http://www.zonafrancavigo.com)

## Comercio exterior de España | Transporte marítimo internacional

(viene de la página 103)

Los cinco primeros socios comerciales de España por vía marítima, Estados Unidos, Nigeria, Brasil, Rusia y Marruecos, copan más de la cuarta parte del comercio exterior español por este modo de transporte, con un tráfico conjunto de casi 72 millones de toneladas.

### MERCADO UE

Dentro de la Unión Europea, tras el adiós del Reino Unido, que ha sido tradicionalmente el primer socio comercial de España por vía marítima, el puesto lo ocupa ahora Francia, en noveno lugar del ranking mundial. En total, el tráfico alcanzó los 8,9 millones de toneladas, con una caída del 14 por ciento con respecto al año anterior.

A continuación aparece Italia, en el puesto duodécimo del Top mundial de socios comerciales marítimos de España. El volumen de tráfico con el país transalpino superó los 8,2 millones de toneladas, un 14 por ciento menos que un año antes.

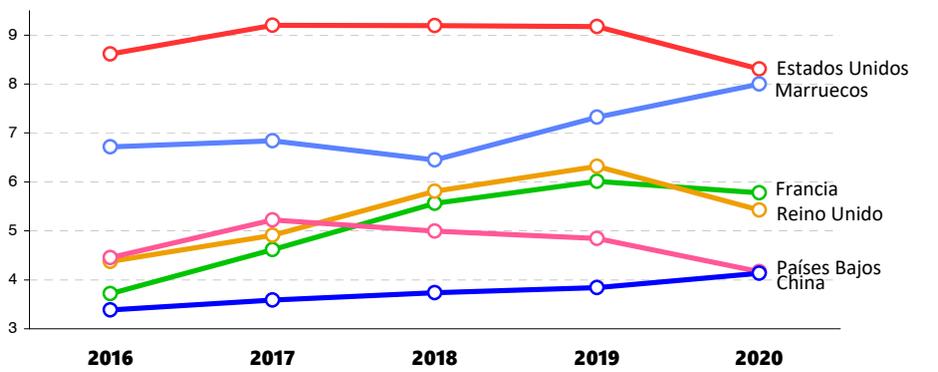
El tercer socio europeo de España es Países Bajos, en el selecto club del top 15 mundial, ocupando en concreto, el puesto decimo-cuarto, con un volumen de 6,3 millones de toneladas entre importaciones y exportaciones, lo que supone un recorte del 17 por ciento.

### ANÁLISIS POR SECTORES

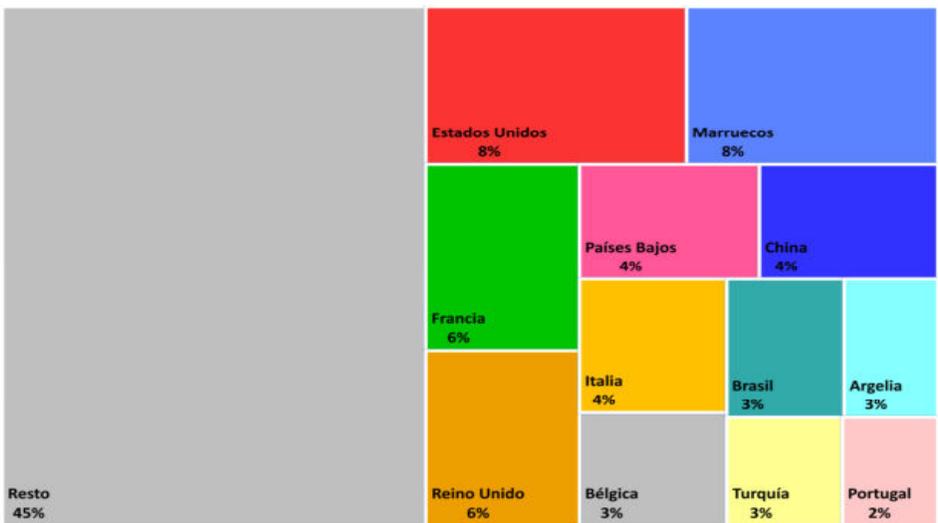
Por sectores, el pasado año destacaron, de nuevo, los productos energéticos, con un movimiento de 127 millones de toneladas, entre entradas y salidas, lo que representa casi la mitad del total. Una cifra que supone un recorte del 15 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

En segundo lugar, por volumen de tráfico, se encuentra el sector de semi-manufacturas, con una cuota del 18,8 por ciento y un flujo de más de 49 millones de toneladas, seguido por las materias primas, con 37,1 millones de toneladas y un peso del 14,1 por ciento, y el sector de la alimentación, bebida y tabaco, con 36,1 millones de toneladas, el 13,7 por ciento del comercio exterior marítimo español.

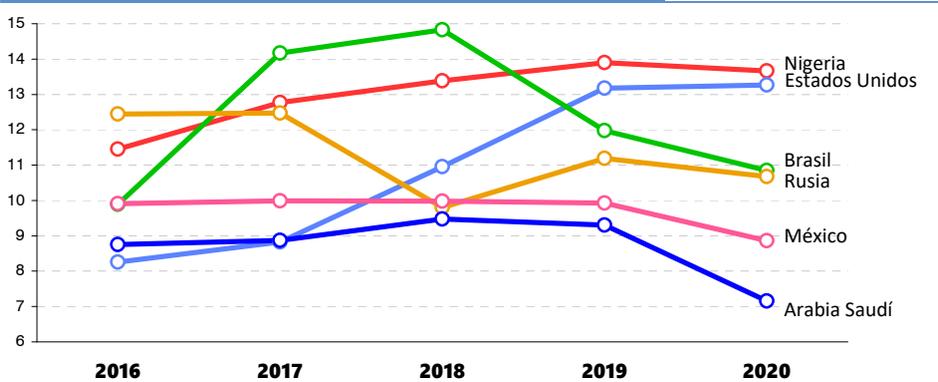
DESTINO DE LAS PRINCIPALES EXPORTACIONES MARÍTIMAS DE ESPAÑA



► 2020



ORIGEN DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES MARÍTIMAS DE ESPAÑA



► 2020



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

**TRAS EL 'BREXIT', FRANCIA SE CONVIERTE EN EL PRIMER SOCIO COMERCIAL DE ESPAÑA DENTRO DE LA UE EN TRANSPORTE MARÍTIMO**

**LOS PRODUCTOS ENERGÉTICOS SUPONEN CASI LA MITAD DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL POR VÍA MARÍTIMA**

**LOS CINCO PRIMEROS SOCIOS COMERCIALES ACAPARAN MÁS DE LA CUARTA PARTE DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES ESPAÑOLAS REALIZADAS POR MAR**

LA MEJOR  
INFORMACIÓN

logística

EN UN SOLO CLIC

[www.transportexxi.com](http://www.transportexxi.com)

**GRATIS**  
PARA SUSCRIPTORES



Síguenos:  
**@Transportexxi**



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

INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000  
[suscripciones@grupoxxi.com](mailto:suscripciones@grupoxxi.com)

# Puertos que mueven el mundo



## Esenciales en el engranaje logístico de la economía global

