

EDICIÓN ESPECIAL

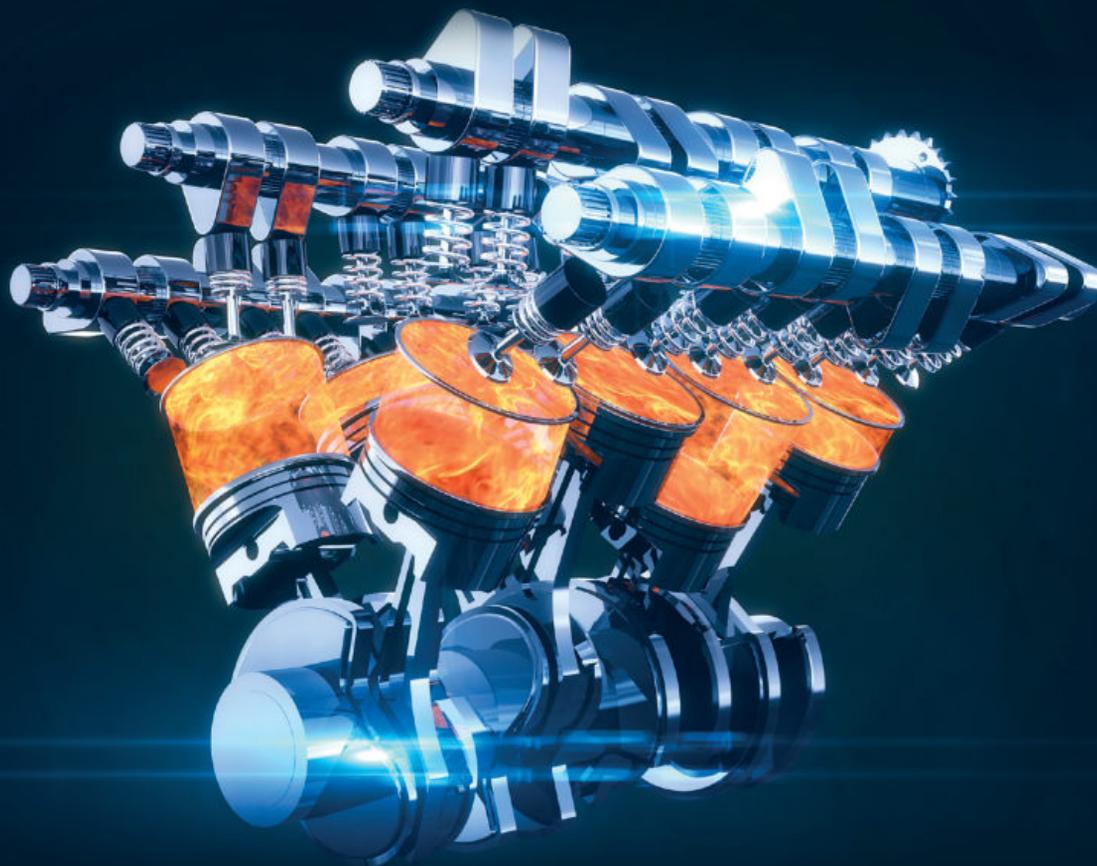
Transporte XXI

ABRIL 2022

PUERTOS DE ESPAÑA

Edición 2022

logistics made in Spain



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 funciona con la mayor eficiencia. 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

www.apba.es

Puerto de Algeciras 

Transporte XXI

Edita

INDUSTRIA Y COMUNICACIÓN SA

c. Nerbioi, 3 - 5 B
48001 Bilbao
+34 944 400 000
transporte@grupoxxi.com
www.TransporteXXI.com

Fundador

F. JAVIER MIRANDA RUIZ

Director General

JAVIER MIRANDA DESCALZO

Director

ALFONSO ALDAY

Subdirector

ANTONIO MARTÍNEZ

Análisis y redacción

CARLOS SÁNCHEZ,
EVA MÁRMOL,
IÑAKI EGUIA

Dirección Técnica

JOSÉ ANGEL CALVO

Dirección Comercial

CLARA BOUZA

Arte y Portada

GEMA LAUZIRIKA,
IBON UGARTEBURU

Investigación

DPTO. DE DOCUMENTACIÓN DE
TRANSPORTE XXI

Preimpresión

GRUPO XXI DE COMUNICACIÓN
EMPRESARIAL

Imprime

COMECO GRÁFICO NORTE SL

Todos los derechos reservados

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

Contenidos

OPINIÓN | ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA 3

ESPAÑA PORTUARIA

CONECTIVIDAD	4
FACHADAS MARÍTIMAS	18
PRINCIPALES HITOS	20
VISIÓN EMPRESARIAL	22
MODELO	78

TRÁFICO EN LOS PUERTOS DE LA UE EN 2021

EVOLUCIÓN GENERAL	06
CONTENEDORES	08

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021

EVOLUCIÓN GENERAL	12
EVOLUCIÓN HISTÓRICA	14
GRANELES LÍQUIDOS	24
GRANELES SÓLIDOS	26
MERCANCÍA GENERAL	28
CONTENEDORES	30
MERCANCÍA PERECEDERA	44
AVITUALLAMIENTO	52
BUNKERING	54
VEHÍCULOS	62
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA	66
CARGA RODADA	68
CRUCEROS	72
FERROCARRIL	80

EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR

ALIANZAS NAVIERAS	38
EVOLUCIÓN DE LOS FLETES MARÍTIMOS	42

RETOS DE FUTURO

SMART PORTS	46
ROBOTIZACIÓN	50
GAS NATURAL LICUADO	56
NUEVOS VECTORES	58
HIDRÓGENO	60

PROJECT CARGO

MERCADO ESPAÑOL	74
PANORAMA MUNDIAL	76

INTERMODAL

MERCADO ESPAÑOL	82
AUTOPISTAS FERROVIARIAS	84
ACCESOS FERROVIARIOS	86

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA

VISIÓN GENERAL	88
CONSIGNATARIOS DE BUQUES	90
TERMINALISTAS	92
NAVIERAS	94
AMARRADORES Y REMOLCADORES	96

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA

VISIÓN GENERAL	98
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR REGIONES	100
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	102

Patrocinadores



OPINIÓN | DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIBLE

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA

ÁLVARO
RODRÍGUEZ DAPENA

Presidente de
Puertos del Estado



Permítanme hacer una breve reflexión sobre los años que dejamos atrás y la situación que vivimos en la actualidad antes de hacer una valoración del año al que nos enfrentaremos. Hemos sido capaces de superar los efectos de la crisis ocasionada por la pandemia con unos resultados que invitan al optimismo. Los 544,5 millones de toneladas movidas en 2021 nos han permitido, prácticamente, recuperar los tráficos al nivel prepandemia, alcanzando máximos históricos en movimiento de mercancía general, más de 276 millones de toneladas, y movimiento de contenedores, 17,7 millones de TEUs. Ese incremento del tráfico ha dado lugar a un importe neto de la cifra de negocio de 1.066 millones de euros, con un resultado positivo de explotación de 210 millones, esto es, un incremento del 93,4% respecto al ejercicio anterior.

Aunque hemos iniciado el año con buenas perspectivas (el tráfico creció un 10% en enero), nos enfrentamos a la

crisis económica provocada por la guerra desatada por Rusia en Ucrania. Esta situación ha puesto de manifiesto las incertidumbres a las que se enfrenta la economía mundial, y el transporte marítimo en particular, ya que acapara el 90% del comercio mercancías.

En 2022, el sistema portuario de interés general abordará profundas transformaciones que tendrán como objetivo seguir contribuyendo al incremento de la competitividad del sector y, por extensión, a la de la economía en su conjunto.

Para ello, los presupuestos de 2022 en materia portuaria contemplan, por un lado, poner en marcha un plan de inversiones productivas orientadas al fomento de un desarrollo progresivo y, a la vez, sostenible y, por otro lado, mantener el equilibrio financiero de los puertos, con retornos ambientales. Estos ejes de actuación se desprenden de un nuevo Marco Estratégico, que espero pueda ser aprobado en los próximos meses. Inspirados en este instrumento renovado, hemos diseñado unos presupuestos, de común acuerdo con las Autoridades Portuarias, que pretenden hacer frente al desafío de alcanzar la excelencia en el desempeño de los puertos españoles, como nodos aportadores de valor en las cadenas de transporte, logística y comercio, a la par que contribuidores de calidad de vida para las futuras generaciones de personas, en un contexto que no dejará de seguir estando globalizado. Ello exige fomentar el liderazgo y la capacidad de acción de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado ante mercados muy concentrados, pues solo desde un sector público potente seremos capaces de combinar las dimensiones económica, social y ambiental de los puertos para hacer de ellos elementos del sistema de transporte plenamente eficientes, conectados, digitales, innovadores, sostenibles, seguros y transparentes.

El futuro de los puertos pa-

sa por lograr un óptimo desarrollo en tres dimensiones: la económica, la ambiental y la social.

En la dimensión económica, se hace preciso avanzar hacia una cuarta generación portuaria caracterizada por la inserción de los puertos en redes de gestión de datos, para ello se busca transformar los puertos en puertos inteligentes y sincromodales, hiperconectados, de este modo el puerto no solo ofertará infraestructuras y servicios, sino además deben ofrecer plataformas digitales en las que materializar y facilitar la oferta integrándose en cadenas de transporte y logística.

La dimensión ambiental del puerto nace desde la intención de encontrar su mejor encaje posible en el entorno donde se ubica, de modo que por un lado se compatibilice la actividad portuaria tanto con el medio natural costero como con el entorno urbano próximo, y, por otro lado, que los puertos sirvan como nodos activos que permitan canalizar los flujos de mercancías hacia transporte marítimo o ferroviario, de modo que se produzca una mejora ambiental al reducir la emisión de gases de efecto invernadero, contaminantes, ruido, congestión... Así, los puertos deben convertirse en punta de lanza de estrategias de mitigación rápida del calentamiento global, algo que implica a las Autoridades Portuarias, como al resto de agentes presentes en los puertos. En particular, se requieren infraestructuras y servicios energéticamente eficientes, diversificados, neutros en carbono, soportados por energías alternativas o renovables y con medidas compensatorias de fijación de carbono.

En la dimensión social e institucional, el objetivo es refor-

zar el compromiso que las Autoridades Portuarias tienen para con la sociedad, lo cual empieza por una clara preservación del interés general, en defensa de toda la ciudadanía. Se trata de concebir el puerto para las personas. Desde esta óptica, la transparencia y la ejemplaridad, como valores o principios rectores, pasan a ocupar un lugar preeminente. Se exhorta, desde esta óptica, a la materialización en cada organismo portuario, de acompañar a la co-empreseduría socioeconómica de un código de conducta ética para su capital humano. También se vuelven prioritarias acciones de visibilización y de comunicación que permitan dar a conocer el puerto al ciudadano para que este lo haga suyo.

El desarrollo de las tres dimensiones (económica, ambiental y social) de los puertos, se despliegan a través de siete criterios de actuación considerados preferentes: Eficiencia, Conectividad, Digitalización, Innovación, Sostenibilidad, Seguridad y Transparencia.

A partir de estos criterios de actuación tenemos en marcha 16 líneas estratégicas de las que podemos destacar por su relación para modernizar los puertos españoles: Infraestructuras orientadas a demanda, fiables, conectadas y sostenibles; Servicios competitivos y operaciones eficientes; Administración portuaria digital. Puertos inteligentes y sincromodales; Puertos innovadores; Puertos ambientalmente sostenibles; Puertos eco-proactivos; y Puertos seguros y protegidos.

La imprescindible modernización de nuestro sistema portuario de interés general favorecerá que España se convierta en un país referente en desarrollo económico sostenible y bienestar de sus ciudadanos.

LOS PUERTOS DEBEN CONVERTIRSE EN PUNTA DE LANZA DE ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN RÁPIDA DEL CALENTAMIENTO GLOBAL

ESPAÑA PORTUARIA | CONECTIVIDAD

GLOBALIDAD EXTREMA

EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL SE CONVIERTE EN EL OCTAVO DEL MUNDO EN NIVEL DE ACCESO A REDES DE TRANSPORTE

España se ha encaramado al octavo puesto del último 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular' (Liner Shipping Connectivity Index, LSCI), que elabora la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad).

El citado índice examina el nivel de acceso que tiene un país a las redes de transporte globales. Para ello, toma en cuenta las conexiones marítimas de las que dispone cada país. El sistema portuario español ha avanzado tres posiciones en el mencionado ranking al cierre del ejercicio 2021.

Nuestro país ha dejado por detrás a Bélgica, Reino Unido y Japón y se sitúa, por escasas décimas, a rebufo de Países Bajos y Hong Kong, tras acumular un crecimiento del 1 por ciento en el último año y del 29 por ciento en el conjunto de la serie histórica iniciada en 2006.

España forma junto a Países Bajos, Reino Unido y Bélgica el cuarteto de países europeos que ocupan posiciones de privilegio en este ranking mundial de la conectividad marítima.

Puertos españoles

El índice de la Unctad también contempla las posiciones que ocupan los distintos puertos del mundo en relación con su grado de conectividad marítima.

Y esta categoría también trae buenas noticias para nuestro país, con tres dársenas nacionales aupadas entre los 25 mejores puertos del mundo. En concreto, el puerto de Valencia

ocupa la posición número 20, seguido inmediatamente por el puerto de Algeciras un puesto más abajo, mientras que el puerto de Barcelona se sitúa en la vigesimotercera posición.

La metodología que utiliza la Unctad a la hora de elaborar este índice tiene en cuenta seis factores principales para su confección: número de buques, capacidad total de transporte de contenedores de esos buques, número de compañías de transporte marítimo, promedio de tamaño máximo de los buques, número de servicios y número de conexiones marítimas del país.

DOMINIO DE LOS PUERTOS ASIÁTICOS

El índice de conectividad marítima de la Unctad está dominado con mano de hierro por los puertos asiáticos. China lidera el ranking por países, seguida por Corea del Sur y Singapur. En el Top 10 aparecen también Malasia y Hong Kong (China), que figura en el índice de manera individualizada. Por puertos, los seis primeros del índice de conectividad marítima son también asiáticos. Shanghai es el eterno dominador de este apartado, con un crecimiento del 79 por ciento en su valoración desde 2006 al pasado año. La novedad más llamativa es el acelerón experimentado por el puerto chino de Ningbo, que ha ido remontando posiciones en los últimos años hasta situarse en segundo lugar, después de experimentar un crecimiento en su valoración del 129 por ciento desde 2006. Valencia, Algeciras y Barcelona también han experimentado subidas de valoración muy significativas.

IMPULSO A LA CONECTIVIDAD MARÍTIMA

El 'Índice de conectividad de transporte marítimo regular' (LSCI) muestra un crecimiento importante de España como país y de los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona a título individual.

TOP PAÍSES

PAÍS	2021	%21/20	%21/06	2020	2019	2018	2017	2006
1 China	171	+6%	+71%	162	152	152	140	100
2 Corea del Sur	111	+3%	+63%	108	105	102	99	68
3 Singapur	110	-3%	+38%	113	108	111	102	80
4 Estados Unidos	102	-1%	+23%	103	90	91	90	83
5 Malasia	98	-1%	+51%	99	94	94	91	65
6 Países Bajos	90	0%	+23%	90	88	89	83	73
7 Hong Kong	90	-3%	+7%	93	89	94	89	84
8 España	90	+1%	+29%	89	84	86	86	70
9 Reino Unido	89	-1%	+13%	90	85	89	86	79
10 Bélgica	86	-1%	+13%	87	88	88	88	76

TOP PUERTOS

PUERTO	PAÍS	2021	%21/20	% 21/06	2020	2019	2018	2006
1 Shanghai	China	147	+5%	+79%	140	134	134	82
2 Ningbo	China	128	+5%	+129%	122	114	116	56
3 Singapur	Singapur	125	-3%	+32%	129	125	128	95
4 Busan	Corea del Sur	121	+3%	+57%	118	114	112	77
5 Hong Kong	China	102	-4%	+2%	106	103	108	100
6 Qingdao	China	99	+3%	+106%	96	93	92	48
7 Róterdam	Países Bajos	94	0%	+22%	94	93	94	77
8 Amberes	Bélgica	92	0%	+12%	92	94	95	82
9 Port Klang	Malasia	90	-2%	+45%	92	86	84	62
10 Shekou	China	86	+2%	+146%	84	77	80	35
11 Yantian	China	84	+2%	+79%	82	73	79	47
12 Xiamen	China	84	0%	+95%	84	79	78	43
13 Hamburgo	Alemania	82	+4%	+12%	79	77	78	73
14 Nansha	China	80	+5%	+321%	76	67	58	19
15 Jebel Ali	Emiratos	75	-4%	+97%	78	75	76	38
16 Colombo	Sri Lanka	73	-1%	+103%	74	64	64	36
17 Xingang	China	72	-4%	+80%	75	78	78	40
18 Tanjung Pelepas	Malasia	71	+1%	+109%	70	67	64	34
19 Laem Chabang	Tailandia	71	+8%	+103%	66	55	46	35
20 Valencia	España	70	0%	+67%	70	62	55	42
21 Algeciras	España	69	+5%	+109%	66	60	63	33
22 Tãnger Med	Marruecos	67	+3%	-	65	59	58	-
23 Barcelona	España	66	+3%	+61%	64	60	53	41
24 Bremerhaven	Alemania	65	0%	+30%	65	62	66	50
25 Le Havre	Francia	64	-4%	+42%	67	61	65	45
26 El Pireo	Grecia	62	0%	+94%	62	63	54	32
27 Dailan	China	62	-2%	+59%	63	63	63	39
28 Gwangyang	Corea del Sur	61	+2%	+85%	60	68	62	33
29 Yokohama	Japón	60	-22%	-2%	77	62	60	61
30 Gioia Tauro	Italia	57	-2%	+84%	58	48	43	31

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

VALENCIA, ALGECIRAS Y BARCELONA SIGUEN GANANDO PESO



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

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2021 | EVOLUCIÓN GENERAL

ESPAÑA APRUEBA CON NOTA

MANTIENE OCHO PUERTOS ENTRE LOS 30 PRIMEROS DE LA UE POR TRÁFICO TOTAL DE MERCANCÍAS, CON DOS DE ELLOS EN EL 'SELECTO CLUB' DEL TOP 10: ALGECIRAS, EL CUARTO DE EUROPA, Y VALENCIA, EL SEXTO

El transporte marítimo empieza a mostrar señales de mejora, si bien la invasión de Rusia a Ucrania vuelve a arrojar incertidumbre al sector, recortando las previsiones de crecimiento manejadas para este año.

El comercio internacional por vía marítima recuperó el pasado año el nivel prepandemia, con un movimiento de 12.000 millones de toneladas, un 3,4 por ciento más que en el difícil 2020, según las estimaciones del analista Clarksons.

Un comportamiento similar al registrado por los 30 primeros puertos de la Unión Europea, que canalizan casi el 20 por ciento del tráfico mundial. Este 'selecto club', liderado por los tres gigantes del norte de Europa, Róterdam, Amberes y Hamburgo, experimentó un avance del 5 por ciento, hasta superar los 2.100 millones de toneladas. Eso sí, una progresión insuficiente para recuperar las cifras de 2019 (-2 por ciento), según el informe elaborado por Transporte XXI a partir de la estadística proporcionada

ESPAÑA EXHIBE MÚSCULO

Tres puertos españoles, con Tarragona a la cabeza, junto a Barcelona y Las Palmas, entre los diez de la Unión Europea que más crecieron el pasado año, y dos, Las Palmas y Valencia, en el Top 10 de los que más tráfico ganaron con respecto a 2019, último ejercicio previo al estallido de la pandemia.

LOS QUE MÁS CRECEN 2021 / 2020

RK	PUERTO	2021	%21/20	2020
1	Tarragona	31,3	+18%	26,5
2	Cagliari	31,2	+14%	27,4
3	Haropa (*)	84,0	+12%	75,0
4	Constanza	67,5	+12%	60,4
5	Barcelona	66,4	+12%	59,5
6	Gdansk	53,2	+11%	48,0
7	Sines	46,6	+10%	42,2
8	Génova	61,7	+10%	56,1
9	Las Palmas	28,2	+9%	25,8
10	Marsella	75,0	+9%	68,9

LOS QUE MÁS CRECEN 2021 / 2019

RK	PUERTO	2021	%21/19	2019
1	Gioia Tauro	38,6	+32%	29,1
2	Génova	61,7	+17%	52,8
3	Sines	46,6	+11%	41,8
4	Zeebrugge	49,2	+7%	45,8
5	Las Palmas	28,2	+6%	26,7
6	Valencia	85,5	+5%	81,1
7	Gdansk	53,2	+2%	52,2
8	Constanza	67,5	+1%	66,6
9	Amberes	239,7	+1%	238,2
10	Bremen/Bremerhaven	69,7	0%	69,4

Millones de toneladas. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

por las principales dársenas de la Unión Europea.

En la lista vuelve a destacar el protagonismo de España, con ocho puertos en el Top 30. Y tres de ellos entre los diez que más crecieron en 2021. Ta-

rarragona, el primero, con un avance del 18 por ciento, hasta alcanzar los 31,3 millones de toneladas, seguido de Barcelona, el quinto (+12 por ciento), y Las Palmas, el noveno (+9 por ciento).

El primer puerto español del Top 30 de la UE por tráfico total es Algeciras, que consolida su cuarta posición del ranking tras volver a superar, por sexto año consecutivo, la barrera de los 100 millones de toneladas.



GLOBAL LOGISTIC
Algeciras Port

AMPLIAMOS INSTALACIONES

glogistic.es





GLOBAL LOGISTIC
SU PARTNER
en el Puerto de Algeciras



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

CERCA DEL 20% DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

Los 30 primeros puertos de la UE por tráfico total registraron el pasado año un crecimiento del 5%, superando los 2.100 millones de toneladas, pero aún se sitúan por debajo de los niveles prepandemia (-2%).

RK	PUERTO	PAÍS	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
1	Róterdam	Países Bajos	468,7	+7%	0%	436,8	469,4	469,0
2	Amberes	Bélgica	239,7	+4%	+1%	231,0	238,2	235,3
3	Hamburgo	Alemania	128,7	+2%	-6%	126,3	136,6	135,1
4	Algeciras	España	105,1	-2%	-4%	107,3	109,4	107,4
5	Ámsterdam	Países Bajos	s.d.	-	-	91,0	105,0	101,8
6	Valencia	España	85,5	+6%	+5%	80,9	81,1	76,6
7	Haropa (*)	Francia	84,0	+12%	-7%	75,0	90,0	94,7
8	Marsella	Francia	75,0	+9%	-5%	68,9	78,8	81,0
9	Bremen/Bremerhaven	Alemania	69,7	+5%	0%	66,5	69,4	74,1
10	North Sea Port (**)	Bélgica	68,9	+9%	-4%	63,5	71,4	70,3
11	Constanza	Rumanía	67,5	+12%	+1%	60,4	66,6	61,3
12	Barcelona	España	66,4	+12%	-2%	59,5	67,7	67,8
13	Génova	Italia	61,7	+10%	+17%	56,1	52,8	55,8
14	Duisburg	Alemania	s.d.	-	-	59,0	61,1	65,3
15	Trieste	Italia	55,4	+2%	-11%	54,1	62,0	62,7
16	Gdansk	Polonia	53,2	+11%	+2%	48,0	52,2	49,0
17	Zeebrugge	Bélgica	49,2	+5%	+7%	47,0	45,8	40,1
18	Dunkerque	Francia	48,6	+8%	-8%	45,2	53,0	51,6
19	Sines	Portugal	46,6	+10%	+11%	42,2	41,8	47,9
20	Klaipeda	Lituania	45,6	-5%	-1%	47,8	46,3	46,6
21	Gioia Tauro	Italia	38,6	-3%	+32%	39,7	29,1	29,2
22	Gotemburgo	Suecia	s.d.	-	-	37,5	38,9	40,5
23	Dublín	Irlanda	34,9	-5%	-8%	36,9	38,1	38,0
24	Livorno	Italia	34,3	+8%	-6%	31,8	36,7	36,5
25	Cartagena	España	31,3	-5%	-9%	32,9	34,3	33,9
26	Bilbao	España	31,3	+6%	-12%	29,6	35,6	35,7
27	Tarragona	España	31,3	+18%	-5%	26,5	32,8	32,1
28	Cagliari	Italia	31,2	+14%	-10%	27,4	34,7	35,9
29	Huelva	España	30,7	+2%	-9%	29,9	33,8	33,0
30	Las Palmas	España	28,2	+9%	+6%	25,8	26,7	27,0
TOTAL TOP 30			2.208	+1%	-6%	2.184	2.339	2.335

Millones de toneladas. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.
(*) Incluye los puertos de Le Havre, Rouen y París. (**) Incluye los puertos de Gante y Zeeland.

En concreto, cerró 2021 con 105,1 millones de toneladas, incluyendo avituallamiento, tráfico interior y pesca, lo que supone una caída del 2 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

A continuación, en sexta posición, se sitúa el puerto de Valencia,

con un tráfico de 85,5 millones de toneladas y un crecimiento del 6 por ciento con respecto a 2020.

El siguiente puerto español de la lista es Barcelona, en duodécimo lugar, volviéndose a quedar a las puertas de entrar en el Top 10, tras el estirón del 12 por ciento registrado en 2021, hasta alcanzar los 66,4 millones de toneladas. Es decir, a 2,5 millones de toneladas del puerto belga North Sea Port, en décima posición con un movimiento de 68,9 millones de toneladas.

La presencia española en el Top 30 se completa con los puertos de Cartagena, Bilbao y Tarragona, con 31,3 millones de toneladas manipuladas en 2021, Huelva, con 30,7 millones de toneladas, y Las Palmas, que cerró 2021 con un tráfico de 28,2 millones de toneladas.

**ALGECIRAS
VOLVIÓ A
SUPERAR LOS
100 MILLONES
DE TONELADAS**

VAHLE

**TECNOLOGÍA PORTUARIA
PARA UN FUTURO VERDE**

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

VAHLE ESPAÑA, S.A.U.
Ronda Industria 18 | 08210 Barberá del Vallés | España
www.vahle.es

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2021 | CONTENEDORES

EL CONTENEDOR RECUPERA EL PULSO

EL TOP 30 DE PUERTOS DE LA UE, CON CUATRO ESPAÑOLES EN LA LISTA -VALENCIA, ALGECIRAS, BARCELONA Y LAS PALMAS-, SUPERA LOS TRÁFICOS PREVIOS A LA PANDEMIA TRAS CERRAR 2021 CON UN MOVIMIENTO DE 95 MILLONES DE TEUS

EN LA BUENA DIRECCIÓN

El puerto de Barcelona cerró 2021 batiendo nuevo récord en tráfico de contenedores al sumar 3,5 millones de TEUs, el 19,3% más que en 2020, situándose entre los cinco enclaves europeos que más crecieron en 2021. Por su parte, Las Palmas, que también está entre los que más crecieron en 2021, aparece entre los seis que más tráfico ganaron con respecto a los flujos prepandemia (+17%).

LOS QUE MÁS CRECEN 2021 / 2020

RK	PUERTO	2021	%21/20	2020
1	Dunkerque	652	+41%	463
2	Haropa (*)	3.070	+26%	2.445
3	Marsaxlokk	2.990	+23%	2.440
4	Zeebrugge	2.205	+22%	1.805
5	Barcelona	3.531	+19%	2.958
6	La Spezia	1.376	+17%	1.174
7	Aarhus	718	+15%	623
8	Marsella	1.500	+14%	1.318
9	Las Palmas	1.175	+14%	1.033
10	Sines	1.824	+13%	1.612

LOS QUE MÁS CRECEN 2021 / 2019

RK	PUERTO	2021	%21/19	2019
1	Dunkerque	652	+44%	454
2	Zeebrugge	2.205	+31%	1.680
3	Sines	1.824	+28%	1.423
4	Aarhus	718	+25%	574
5	Gioia Tauro	3.147	+25%	2.523
6	Las Palmas	1.175	+17%	1.007
7	Marsaxlokk	2.990	+10%	2.720
8	Dublín	843	+9%	774
9	Haropa (*)	3.070	+8%	2.840
10	Gotemburgo	828	+7%	772

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

El tráfico de contenedores recupera las buenas sensaciones. Los 30 primeros puertos de la Unión Europea en este tipo de tráfico, entre los que figuran cuatro españoles -Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas- cerraron el pasado año con un movimiento de cerca de 95 millones de TEUs. Una cifra que supone un crecimiento del 6 por ciento con respecto a 2020 y del 3 por ciento frente a los flujos prepandemia. De hecho, el Top 30 que elabora todos los años Transporte XXI muestra que 21 puertos están ya por encima de los registros de 2019. Y podrían ser 22, si el puerto alemán de Duisburg logró mantener la tendencia de la primera mitad de 2021, que completó con un tráfico de 2,2 millones de TEUs y un avance del 10 por ciento.

El podio se repite

Un año más, el ranking no presenta alteraciones en la parte más alta de la clasificación, con un podio 'eterno' que se repite desde 2015.

El primero de la clase es el puerto de Róterdam, que fijó en 15,3 millones de TEUs su nuevo récord, apenas dos millones de TEUs menos que el conjunto de puertos españoles, que movieron 17,7 millones de TEUs en 2021.

El puerto holandés calificó de "logro excelente" el resultado, tras poner el foco en el im-

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

grupodavila.es

"Tu socio de confianza desde 1917"

VALENCIA, PRIMER PUERTO DE LA UE DEL MEDITERRÁNEO

El puerto español rebasa a la dársena griega de El Pireo, tras volver a superar los 5 millones de TEUs en 2021, con un crecimiento del 3% con respecto a 2020 y del 3%, también, frente a los niveles prepandemia.

RK	PUERTO	PAÍS	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
1	Róterdam	Países Bajos	15.300	+7%	+3%	14.349	14.811	14.513
2	Amberes	Bélgica	12.020	0%	+1%	12.031	11.860	11.100
3	Hamburgo	Alemania	8.700	+2%	-6%	8.527	9.258	8.730
4	Valencia	España	5.614	+3%	+3%	5.428	5.440	5.183
5	El Pireo	Grecia	5.320	-2%	-6%	5.437	5.648	4.900
6	Bremen/Bremerhaven	Alemania	5.019	+5%	+3%	4.771	4.857	5.448
7	Algeciras	España	4.797	-6%	-6%	5.108	5.125	4.773
8	Duisburg	Alemania	s.d.	-	-	4.200	4.000	4.100
9	Barcelona	España	3.531	+19%	+6%	2.958	3.325	3.423
10	Gioia Tauro	Italia	3.147	-1%	+25%	3.193	2.523	2.328
11	Haropa (*)	Francia	3.070	+26%	+8%	2.445	2.840	2.884
12	Marsaxlokk	Malta	2.990	+23%	+10%	2.440	2.720	3.310
13	Génova	Italia	2.781	+11%	+6%	2.499	2.615	2.609
14	Zeebrugge	Bélgica	2.205	+22%	+31%	1.805	1.680	1.578
15	Gdansk	Polonia	2.118	+10%	+2%	1.924	2.073	1.949
16	Sines	Portugal	1.824	+13%	+28%	1.612	1.423	1.750
17	Marsella	Francia	1.500	+14%	+3%	1.318	1.455	1.380
18	La Spezia	Italia	1.376	+17%	-2%	1.174	1.409	1.486
19	Las Palmas	España	1.175	+14%	+17%	1.033	1.007	1.141
20	Koper	Eslovenia	998	+6%	+4%	945	959	988
21	Dublín	Irlanda	843	+11%	+9%	758	774	726
22	Gotemburgo	Suecia	828	+7%	+7%	776	772	753
23	Livorno	Italia	791	+10%	0%	716	790	748
24	Trieste	Italia	757	-2%	-4%	776	790	725
25	Aarhus	Dinamarca	718	+15%	+25%	623	574	540
26	Leixoes	Portugal	718	+2%	+5%	704	686	670
27	Klaipeda	Lituania	667	+4%	-5%	640	703	750
28	Nápoles	Italia	653	+1%	-4%	644	682	583
29	Dunkerque	Francia	652	+41%	+44%	463	454	421
30	Constanza	Rumania	632	-2%	-5%	644	666	668
TOTAL TO 30			94.943	+6%	+3%	89.941	91.919	90.158

Miles de TEUs. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.
(*) Incluye los puertos de Le Havre, Rouen y París.

pacto de la crisis sanitaria, que provocó interrupciones en la logística de contenedores, llevando a las navieras a hacer escala en menos puertos y cargar y descargar más contenedores. “En Róterdam, esto se tradujo en un 10 por ciento menos de visitas de grandes portacontenedores. Sin embargo, descargaron un 20 por ciento más de contenedores de media en cada ocasión, aumentando la presión sobre las terminales”, explicaron desde la entidad portuaria.

A continuación se sitúa el puerto belga de Amberes, que también volvió a los niveles previos a la pandemia, a pesar de los desafíos en 2021, como las escalas irregulares de los buques transoceánicos. El enclave cerró el pasado año con 12 millones de TEUs, repitiendo prác-

ticamente los mismos registros que en 2020. Además, el número de contenedores reefer aumentó un 2,6 por ciento el pasado año, gracias al aumento de la demanda y su posición en las rutas con América Latina, África y Estados Unidos, según explicaron desde la Autoridad Portuaria belga.

En tercer lugar se mantiene Hamburgo. El puerto alemán cerró el pasado año con un movimiento de 8,7 millones de TEUs, lo que supone un crecimiento del 2 por ciento con respecto al ejercicio anterior, insuficiente para recuperar los flujos de 2019 (-6 por ciento). Complementando el transporte marítimo, la entidad destacó el uso del ferrocarril para el transporte de contenedores entre China y Alema-

(pasa a la página 10)



ESPECIALIZACIÓN
FLEXIBILIDAD
CALIDAD

SEGURIDAD
MEDIO AMBIENTE
INNOVACIÓN



LOGÍSTICA DE CONFIANZA



AGROALIMENTARIOS
FERTILIZANTES
FERROALEACIONES

ÁRIDOS
EÓLICOS
BOBINAS

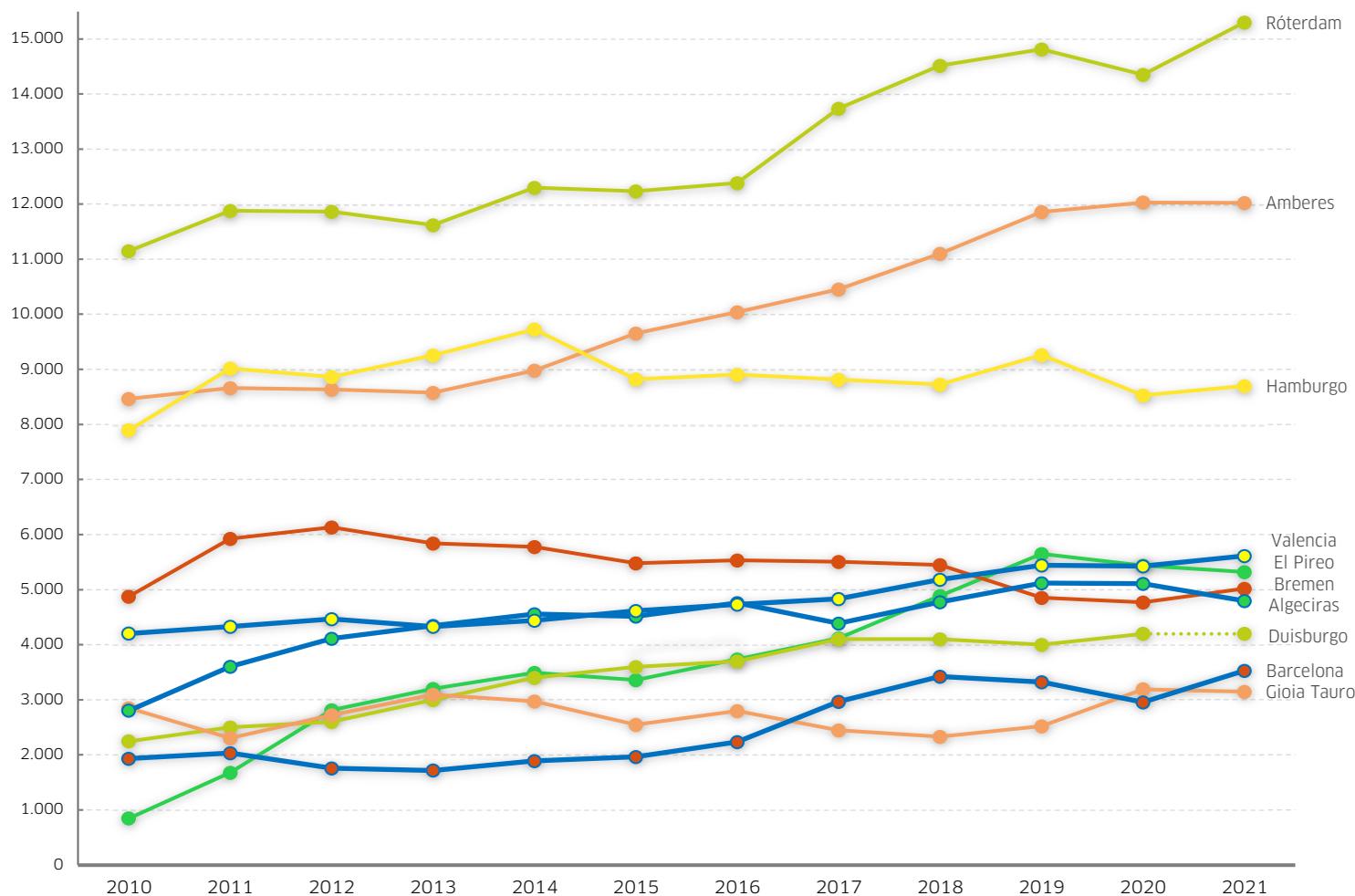
Tel: 942 36 93 89 · Fax: 942 36 93 15

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

www.cobasa.net

PODIO ETERNO

El ranking de puertos de la Unión Europea en tráfico de contenedores no presenta cambios en la parte más alta de la clasificación. La lista está encabezada por Róterdam, Amberes y Hamburgo desde 2015, tras arrebatar ese año el puerto belga la segunda plaza a la dársena alemana.



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

(viene de la página 9)
nia. El pasado año, cerca de 160.000 contenedores se subieron al tren en las conexiones entre Hamburgo y 25 destinos en China, lo que supone un incremento del 51 por ciento con respecto al ejercicio anterior, según datos facilitados por la dársena alemana.

Los tres primeros puertos de la UE en el tráfico de contenedores controlan cerca del 40 por ciento del total del Top 30, tras sumar el pasado año más de 36 millones de TEUs.

40%

DEL TRÁFICO DE TEUS DEL TOP 30, EN MANOS DE LOS TRES PRIMEROS PUERTOS DE LA UE

dar su posición como primer puerto europeo de referencia en el Mediterráneo. La entidad volvió a superar, por cuarto año consecutivo, los 5 millones de TEUs, con un crecimiento del 3 por ciento, tanto con respecto a 2020 como al ejercicio anterior a la pandemia. “La clave del puerto de Valencia está en la combinación de tráfico export/import con transbordo. El tránsito es fundamental para facilitar la conectividad”, señaló el presidente de la Autoridad Portuaria, Aurelio Martínez.

A continuación, en sexta posición, se sitúa Algeciras. Las dos terminales de contenedores, gestionadas por APM Terminals y TTI-Algeciras, rozaron lo 4,8 millones de TEUs, un 6

por ciento menos que en 2020. Con todo, dentro del negocio del contenedor, el presidente de la entidad, Gerardo Landa-luce, valoró como “un dato muy importante”, el crecimiento del 10,4 por ciento de los flujos ‘import-export’ en envases llenos, con un movimiento de 419.000 TEUs. En 2021 la importación creció a un ritmo del 15 por ciento, con 197.198 TEUs, mientras que las exportaciones progresaron un 6,7 por ciento, con 221.489 TEUs. De estos flujos, Landa-luce destacó el comportamiento de los contenedores *reefer*, con un crecimiento del 17 por ciento y 71.000 TEUs operados, “especialmente con Latinoamérica”.

El tercer español del ranking es el puerto de Barcelona, que recuperó la senda de crecimiento. En 2021, la entidad que preside Damià Calvet, en novena

posición de la clasificación, movió 3,5 millones de TEUs, un 19 por ciento más que un año antes. Una progresión que le sitúa como el quinto de la UE que más creció en 2021.

Las Palmas pisa el acelerador

En el ranking también aparece Puertos de Las Palmas, en el Top 20 de puertos de la UE. La entidad que preside Luis Ibarra cerró el pasado año con un tráfico de cerca de 1,2 millones de TEUs, lo que supone un crecimiento del 14 por ciento, situándose, al igual que Barcelona, entre los que más tráfico ganaron en 2021. En el caso de Las Palmas, además, también aparece entre los que más crecieron con respecto a 2019. En concreto, el sexto europeo que más progresó, con un avance del 17 por ciento con respecto a los flujos prepandemia.

Valencia, primer español

El primer puerto español del ranking es Valencia, en cuarto lugar tras lograr adelantar al griego de El Pireo para consoli-

Puerto de Bilbao

Flexibilidad y cercanía para un transporte más sostenible.

Un servicio a medida ágil y flexible,
operaciones automatizadas, rápido
acceso desde la autopista y
ferrocarril.

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

Bilbao
PORT



www.bilbaoport.eus



EPD[®]



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | EVOLUCIÓN GENERAL

CONTINÚA LA REMONTADA

LOS PUERTOS ESPAÑOLES CERRARON 2021 CON UN AUMENTO DEL TRÁFICO DEL 5% CON RESPECTO A 2020, PERO SE QUEDAN AÚN A CASI 20 MILLONES DE TONELADAS DEL MÁXIMO HISTÓRICO ALCANZADO EN 2019

Los puertos españoles sacan buena nota en el negocio del contenedor, fijando un nuevo récord en 2021, con 17,7 millones de TEUs. Sin embargo, aún tienen que recuperar la asignatura del tráfico total, que se queda a casi 20 millones de toneladas del máximo histórico alcanzado en 2019, que se cerró con 552 millones de toneladas (sin incluir avituallamiento, pesca y tráfico interior). De hecho, solo diez autoridades portuarias de las 28, han logrado superar el pasado año los registros prepandemia, según la estadística provisional facilitada por Puertos del Estado, lo que refleja el fuerte impacto de la crisis sanitaria.

El sistema portuario español, integrado por 46 puertos de interés general, cerró 2021 con un movimiento de cerca de 532 millones de toneladas, según su forma de presentación. Es decir, un 5 por ciento más que en el difícil 2020, pero un 4 por ciento por debajo del último ejercicio previo al coronavirus. Un movimiento que se eleva hasta los 544,5 millones de toneladas al incluir avituallamiento, pesca y tráfico interior.

Por envases, destaca la evolución de la mercancía general, el grupo más numeroso con 276 millones de toneladas, más de la mitad de la carga total. Este tráfico creció un 5,6 por

ciento con respecto al año 2020 y un 0,8 por ciento frente a 2019.

A diferentes ritmos

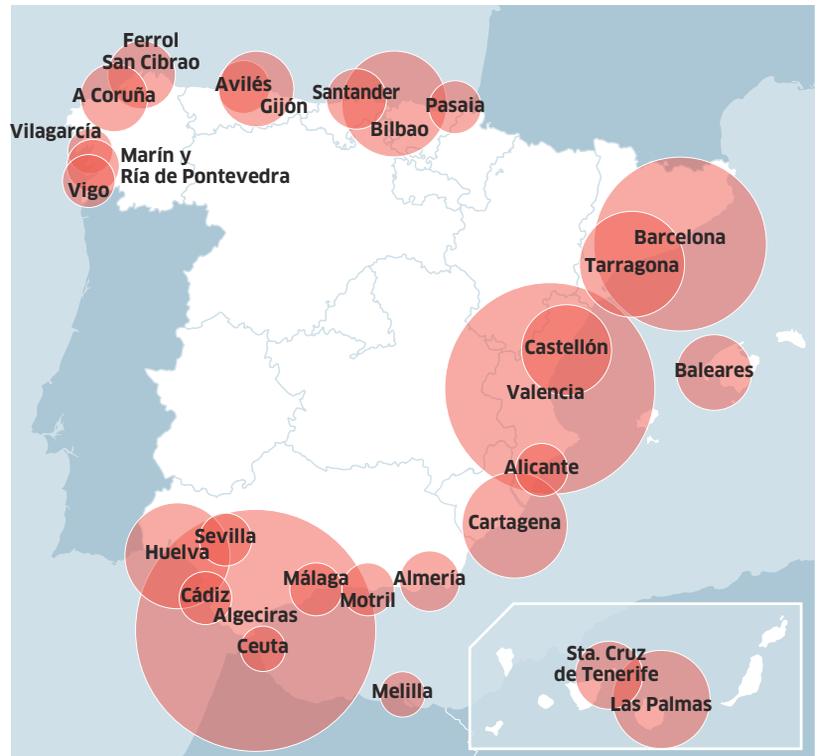
Dentro de este grupo, la carga convencional experimentó un avance más acusado, el 14,7 por ciento, gracias al incremento de maquinaria, materiales de construcción y productos siderúrgicos, según destacan desde el organismo público Puertos del Estado, que preside Álvaro Rodríguez Dapena. La carga en contenedor, que acapara el 72 por ciento de toda la mercancía general, también creció, pero a un ritmo menor, el 2,4 por ciento.

Por su parte, los graneles líquidos, el segundo grupo más numeroso con 171 millones de toneladas, progresaron un 2,3 por ciento con respecto a 2020, empujados por productos como los biocombustibles (+9,5 por ciento) y el gas natural (+7 por ciento), señalan desde Puertos del Estado. Un alza que no ha servido para recuperar los niveles prepandemia (-8,6 por ciento).

Por último, el granel sólido, con más de 85 millones de toneladas, fue el grupo que más creció con respecto al ejercicio anterior. En concreto, un 10,4 por ciento. Eso sí, insuficiente para recuperar los flujos del año 2019 (-6 por ciento).

ALGECIRAS, EL PRIMERO DE LA CLASE

La entidad que preside Gerardo Landaluce se mantiene al frente del sistema portuario español tras cerrar el pasado año con un movimiento próximo a los 100 millones de toneladas, sin incluir avituallamiento, pesca y tráfico interior, quedándose un 5% por debajo de los niveles prepandemia.



Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



Tránsitos Rodríguez Díaz
La vía más rápida
www.trdcanarias.es

TENERIFE Tel. 902 430 200 GRAN CANARIA Tel. 902 320 600



Aduanas
Todo tipo de despachos (import/export) en todas las Islas Canarias. Servicios de Bunkering, suministros a buques y aeronaves. Dúa recapitulativo.

Almacén / Distribución
Disponemos de Almacenes de 3.000 metros cuadrados en Tenerife y Las Palmas.

Carga Aérea
Servicios de Carga Aérea de Importación-Exportación.

Carga Marítima
Disponemos de transporte regular (FCL, LCL, B.B.) desde cualquier parte del mundo a todas las Islas Canarias. Disponemos de servicio (FCL, LCL, B.B.) de importación de carga marítima de cualquier origen a las Islas Canarias. Disponemos de servicio (FCL, LCL, B.B.) de exportación de carga marítima de las Islas Canarias a cualquier destino.

Seguros
Todo tipo de seguros para cualquier tipo de transporte.



ES AEOF 12000042AE

UN LARGO CAMINO POR DELANTE

Solo diez autoridades portuarias del total de 28 han logrado superar en 2021 los tráficos prepandemia.

	2021	%21/20	%21/19	2021		
				M.GENERAL	GR.LÍQUIDOS	GR.SÓLIDOS
Bahía de Algeciras	99.366	-4%	-5%	71%	28%	1%
Valencia	85.047	+6%	+5%	93%	5%	3%
Barcelona	64.964	+11%	-2%	74%	19%	7%
Bilbao	31.180	+6%	-12%	28%	57%	15%
Tarragona	31.168	+18%	-5%	7%	68%	25%
Cartagena	31.158	-5%	-9%	3%	77%	20%
Huelva	30.406	+2%	-9%	4%	80%	17%
Las Palmas	25.907	+11%	+7%	66%	32%	2%
Castellón	21.202	+15%	+2%	9%	47%	44%
Gijón	16.528	+3%	-5%	10%	5%	85%
Baleares	13.724	+11%	-17%	89%	8%	3%
A Coruña	11.780	+12%	-12%	7%	68%	25%
S.C. Tenerife	10.662	+2%	-14%	67%	28%	4%
Ferrol - San Cibrao	9.947	-1%	-11%	8%	32%	60%
Santander	6.737	+15%	+3%	44%	3%	53%
Almería	5.780	+21%	+4%	23%	2%	74%
Bahía de Cádiz	4.824	+11%	+11%	50%	22%	27%
Vigo	4.646	+7%	+12%	92%	1%	7%
Avilés	4.616	+14%	-9%	25%	13%	62%
Málaga	4.427	+64%	+27%	61%	5%	34%
Sevilla	4.178	-1%	-4%	40%	9%	51%
Pasaia	3.494	+17%	+9%	68%	0%	32%
Alicante	2.633	-3%	-9%	49%	2%	49%
Motril	2.512	+14%	-8%	7%	64%	30%
Marín - Pontevedra	2.147	+4%	-12%	55%	0%	45%
Vilagarcía	1.503	+25%	+14%	53%	18%	28%
Ceuta	1.114	-14%	-36%	54%	45%	1%
Melilla	598	-4%	-30%	82%	11%	7%
TOTAL	532.247	+5%	-4%	52%	32%	16%

Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

RETOS DE FUTURO

Las previsiones de cara a este año son optimistas. Según avanzó a este periódico el secretario general de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo, José Luis Romero, "la previsión es que los tráficos continúen su recuperación y alcancen los niveles previos a la crisis sanitaria". Eso sí, sin perder de vista las "nuevas amenazas" y retos de futuro, caso del "aumento de los costes energéticos y laborales o las disrupciones en la cadena logística, la consecución de la necesaria seguridad jurídica en el marco laboral y los desafíos medioambientales".

Tampoco pasó por alto la reforma laboral, "habrá que estar atentos", explicó Romero, y a las modificaciones de Ley de Puertos. Al mismo tiempo, el secretario general de Anesco hizo hincapié en la digitalización y automatización. "Una transformación digital que alcanza a todos los sectores económicos y que, en el caso de la estiba, representa un cambio de tal envergadura que causará un gran impacto en las terminales", concluyó.

**MÁLAGA
ENCABEZA LA
REMONTADA
CON UN
CRECIMIENTO
DEL 27%
FRENTE A 2019**

**LA MERCANCÍA
GENERAL YA
ESTÁ POR
ENCIMA DE LOS
NIVELES
PREPANDEMIA**

Innovación

Sostenibilidad



Puerto de Málaga

Autoridad Portuaria de Málaga

Seguridad

Conectividad

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA
AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2021

	2021	2020	2019	2018	2017	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
BAHÍA DE ALGECIRAS												
Carga Total (miles Tn)	99.366	103.596	104.882	102.544	96.330	91.950	65.435	69.462	44.016	24.538	21.813	8.118
Mercancía General	70.556	74.731	73.331	69.062	65.453	62.475	40.321	47.193	22.984	6.932	2.980	257
Graneles Líquidos	28.145	28.312	30.577	31.763	28.775	27.344	23.638	19.589	18.205	16.061	18.704	7.858
Graneles Sólidos	664	553	974	1.718	2.103	2.131	1.476	2.680	2.828	1.545	129	3
Tráfico Total * (miles Tn)	105.053	107.323	109.415	107.361	101.556	98.224	70.276	74.697	47.560	26.347	22.954	8.274
Contenedores (TEUs)	4.796.665	5.107.873	5.125.385	4.773.158	4.389.851	4.515.768	2.806.884	3.420.533	2.009.122	552.555	240.488	-
VALENCIA												
Carga Total (miles Tn)	85.047	80.545	80.728	76.426	73.249	69.601	63.741	53.255	25.218	11.976	7.821	4.025
Mercancía General	78.948	76.012	75.418	71.972	67.767	63.102	55.979	40.389	18.839	6.527	2.834	1.165
Graneles Líquidos	3.887	2.673	3.120	1.910	3.203	3.814	5.171	5.543	1.741	2.113	2.074	1.419
Graneles Sólidos	2.211	1.859	2.190	2.544	2.279	2.685	2.591	7.323	4.638	3.336	2.913	1.441
Tráfico Total * (miles Tn)	85.464	80.882	81.064	76.621	73.560	70.084	64.029	53.594	25.394	12.172	8.004	4.103
Contenedores (TEUs)	5.614.454	5.428.307	5.439.827	5.182.665	4.832.156	4.615.196	4.206.937	3.042.665	1.308.010	387.162	117.916	-
BARCELONA												
Carga Total (miles Tn)	64.964	58.471	65.958	65.895	60.070	45.921	42.758	50.046	29.805	18.030	16.364	9.811
Mercancía General	48.159	41.596	45.754	46.340	41.121	29.440	27.647	35.185	17.585	6.444	4.312	2.920
Graneles Líquidos	12.345	12.862	16.132	15.298	14.484	12.055	11.575	10.991	8.966	7.438	6.135	3.224
Graneles Sólidos	4.460	4.013	4.071	4.257	4.466	4.426	3.535	3.870	3.254	4.148	5.918	3.667
Tráfico Total * (miles Tn)	66.401	59.497	67.693	67.756	61.367	47.050	43.679	51.389	30.160	18.421	16.839	10.087
Contenedores (TEUs)	3.530.814	2.958.040	3.324.651	3.422.978	2.968.757	1.965.241	1.931.033	2.610.100	1.387.570	447.920	186.470	-
BILBAO												
Carga Total (miles Tn)	31.180	29.544	35.446	35.583	34.195	32.400	33.662	38.423	27.519	25.205	21.812	9.565
Mercancía General	8.764	7.719	9.944	10.335	9.868	9.672	9.446	9.908	8.302	4.376	3.604	3.317
Graneles Líquidos	17.765	18.157	20.822	20.491	19.784	18.200	19.763	22.682	14.764	14.413	13.124	2.225
Graneles Sólidos	4.651	3.668	4.681	4.758	4.543	4.528	4.452	5.832	4.453	6.416	5.084	4.024
Tráfico Total * (miles Tn)	31.299	29.645	35.561	35.695	34.307	32.875	34.666	40.014	28.639	30.066	24.234	11.026
Contenedores (TEUs)	538.918	485.777	628.426	638.447	604.871	627.302	531.457	554.558	434.362	189.005	89.999	-
TARRAGONA												
Carga Total (miles Tn)	31.168	26.341	32.708	32.001	33.621	32.935	32.600	35.920	27.357	24.244	19.458	4.391
Mercancía General	2.282	1.541	1.779	2.168	2.080	2.237	3.655	1.699	932	616	859	581
Graneles Líquidos	21.141	18.320	21.211	19.844	22.036	22.306	19.494	20.595	17.190	17.067	14.076	2.192
Graneles Sólidos	7.744	6.481	9.719	9.988	9.505	8.391	9.452	13.626	9.235	6.561	4.523	1.618
Tráfico Total * (miles Tn)	31.276	26.509	32.802	32.084	33.700	33.035	32.773	36.140	27.573	24.826	19.832	4.447
Contenedores (TEUs)	54.760	43.788	47.985	58.106	62.888	89.862	255.407	47.136	44.855	18.327	5.021	-
CARTAGENA												
Carga Total (miles Tn)	31.158	32.708	34.099	33.733	34.532	32.579	19.173	23.940	17.232	13.684	13.461	15.705
Mercancía General	948	1.078	1.255	1.460	1.534	1.284	937	1.036	481	1.150	406	319
Graneles Líquidos	24.092	25.161	26.008	25.676	27.178	25.741	15.122	17.532	13.751	11.245	11.673	14.941
Graneles Sólidos	6.119	6.469	6.836	6.597	5.820	5.554	3.114	5.371	3.000	1.289	1.382	446
Tráfico Total * (miles Tn)	31.333	32.895	34.282	33.942	34.688	32.670	19.230	24.047	17.349	13.794	13.767	16.039
Contenedores (TEUs)	49.369	57.072	67.606	84.156	89.931	91.726	64.489	47.036	39.501	21.446	8.912	-
HUELVA												
Carga Total (miles Tn)	30.406	29.673	33.577	32.767	32.177	27.216	22.121	21.783	17.806	10.009	9.885	8.595
Mercancía General	1.195	1.300	1.145	985	785	480	283	716	934	379	391	168
Graneles Líquidos	24.179	23.486	26.676	25.120	24.905	21.599	16.505	13.463	11.665	6.263	5.245	5.464
Graneles Sólidos	5.032	4.887	5.756	6.662	6.487	5.137	5.333	7.604	5.207	3.366	4.250	2.964
Tráfico Total * (miles Tn)	30.654	29.919	33.814	32.967	32.333	27.375	22.431	21.898	17.871	10.138	10.078	8.867
Contenedores (TEUs)	80.588	83.802	73.978	69.016	58.166	7.834	0	0	0	2	751	-
LAS PALMAS												
Carga Total (miles Tn)	25.907	23.437	24.169	24.343	24.342	20.981	20.444	24.507	14.300	7.507	4.121	4.715
Mercancía General	17.226	15.223	15.646	16.720	16.933	14.112	15.175	18.217	8.737	4.021	2.330	1.493
Graneles Líquidos	8.257	7.818	8.070	7.148	6.850	6.386	4.520	4.674	4.129	2.779	1.415	3.036
Graneles Sólidos	424	397	453	474	560	484	750	1.616	1.434	707	377	186
Tráfico Total * (miles Tn)	28.195	25.768	26.690	26.974	27.022	23.580	22.615	26.695	16.206	9.715	5.993	8.501
Contenedores (TEUs)	1.174.592	1.033.486	1.006.853	1.140.545	1.183.327	901.101	1.113.262	1.317.320	621.104	216.724	64.224	-
CASTELLÓN												
Carga Total (miles Tn)	21.202	18.507	20.697	21.108	17.882	16.445	12.447	13.087	9.845	7.845	5.443	5.877
Mercancía General	1.904	1.978	2.998	3.289	3.584	3.154	1.838	1.829	612	477	663	233
Graneles Líquidos	9.913	9.802	10.602	10.394	7.835	8.654	7.667	7.354	7.670	6.933	4.579	5.325
Graneles Sólidos	9.385	6.727	7.097	7.425	6.464	4.637	2.941	3.903	1.563	435	202	319
Tráfico Total * (miles Tn)	21.237	18.542	20.721	21.138	17.911	16.474	12.484	13.148	9.889	7.895	5.509	5.990
Contenedores (TEUs)	129.877	130.972	202.828	229.093	240.895	214.663	103.956	101.929	19.783	3.835	12.648	-
GIJÓN												
Carga Total (miles Tn)	16.528	16.103	17.371	19.654	21.736	21.179	15.590	20.531	19.485	11.570	12.388	6.145
Mercancía General	1.709	1.846	1.887	1.691	1.618	1.359	958	756	616	247	758	591
Graneles Líquidos	754	641	895	769	898	915	1.237	1.470	1.451	1.244	1.966	780
Graneles Sólidos	14.064	13.616	14.589	17.193	19.220	18.905	13.394	18.305	17.418	10.079	9.664	4.775
Tráfico Total * (miles Tn)	16.570	16.131	17.392	19.699	21.821	21.278	15.719	20.782	19.807	11.801	12.558	6.291
Contenedores (TEUs)	55.909	84.735	75.857	79.294	76.348	61.922	35.570	13.849	19.204	6.507	491	-

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2021

	2021	2020	2019	2018	2017	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
BALEARES												
Carga Total (miles Tn)	13.724	12.327	16.524	16.207	15.409	13.318	11.576	14.416	10.230	6.122	2.664	1.745
Mercancía General	12.258	10.823	13.757	13.096	12.245	10.577	7.953	9.894	6.726	3.784	1.616	789
Graneles Líquidos	1.109	979	1.544	1.696	1.553	1.525	1.763	2.207	1.622	1.099	846	521
Graneles Sólidos	357	525	1.224	1.415	1.611	1.216	1.860	2.315	1.882	1.239	202	436
Tráfico Total * (miles Tn)	13.769	12.367	16.812	16.454	15.649	13.526	11.722	14.662	10.574	6.389	3.094	2.029
Contenedores (TEUs)	106.957	91.883	120.400	121.437	120.762	89.640	78.425	194.271	282.451	171.486	93.965	-
A CORUÑA												
Carga Total (miles Tn)	11.780	10.505	13.451	15.292	14.761	13.764	11.876	13.877	11.655	11.380	8.715	6.722
Mercancía General	853	840	1.006	1.102	915	938	1.099	1.375	296	181	910	85
Graneles Líquidos	7.993	7.116	8.970	9.337	8.789	7.914	7.586	8.361	7.632	9.078	6.551	5.972
Graneles Sólidos	2.934	2.548	3.475	4.853	5.057	4.912	3.192	4.141	3.727	2.121	1.254	664
Tráfico Total * (miles Tn)	11.878	10.599	13.697	15.704	15.199	14.153	12.265	14.347	12.614	12.590	9.298	7.184
Contenedores (TEUs)	3	3	6	27	3	152	5.623	8.476	2	193	1.177	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE												
Carga Total (miles Tn)	10.662	10.447	12.441	12.360	12.943	12.041	14.823	18.751	15.881	12.026	12.903	14.344
Mercancía General	7.193	6.671	7.208	7.411	7.391	5.902	5.781	7.449	5.851	3.411	1.779	1.354
Graneles Líquidos	3.017	3.397	4.811	4.502	5.138	5.733	8.223	9.586	8.529	7.650	10.590	12.863
Graneles Sólidos	452	378	422	447	414	407	819	1.716	1.502	965	535	127
Tráfico Total * (miles Tn)	11.111	10.950	13.094	13.052	13.675	12.618	15.968	19.874	16.974	13.198	14.580	15.965
Contenedores (TEUs)	435.654	376.762	410.968	508.891	467.144	345.457	357.472	486.697	393.371	150.306	80.426	-
FERROL - SAN CIBRAO												
Carga Total (miles Tn)	9.947	10.021	11.170	13.675	13.548	12.760	10.681	11.039	8.456	1.243	806	609
Mercancía General	781	713	763	762	779	725	629	834	588	223	224	205
Graneles Líquidos	3.172	2.936	2.312	2.156	2.313	2.194	2.617	1.478	823	46	130	73
Graneles Sólidos	5.994	6.371	8.095	10.757	10.456	9.840	7.435	8.727	7.045	974	451	330
Tráfico Total * (miles Tn)	9.963	10.035	11.183	13.708	13.584	12.777	10.709	11.060	8.499	1.278	864	766
Contenedores (TEUs)	16.843	12.473	8.278	4.532	455	958	440	8.244	63	0	0	-
SANTANDER												
Carga Total (miles Tn)	6.737	5.838	6.557	5.957	5.599	5.560	4.947	6.187	5.262	4.082	4.300	3.163
Mercancía General	2.991	2.598	2.587	2.304	1.888	1.770	1.657	1.387	1.240	773	755	711
Graneles Líquidos	208	214	324	340	234	271	411	424	379	690	1.631	1.342
Graneles Sólidos	3.538	3.026	3.647	3.314	3.476	3.519	2.880	4.375	3.643	2.619	1.915	1.110
Tráfico Total * (miles Tn)	6.768	5.867	6.586	5.984	5.622	5.641	5.014	6.261	5.349	4.141	4.410	3.340
Contenedores (TEUs)	37.758	26.149	14.316	10.539	6.945	1.165	1.520	330	3.358	380	2.665	-
ALMERÍA **												
Carga Total (miles Tn)	5.780	4.782	5.558	6.965	6.290	6.391	3.774	6.733	8.875	6.721	4.530	1.451
Mercancía General	1.351	1.214	1.089	585	640	605	557	660	547	305	142	92
Graneles Líquidos	141	107	57	44	32	23	4	8	991	232	418	359
Graneles Sólidos	4.289	3.461	4.412	6.337	5.619	5.763	3.213	6.065	7.337	6.183	3.970	1.000
Tráfico Total * (miles Tn)	5.829	4.827	5.640	7.061	6.381	6.465	3.863	6.887	8.964	6.803	4.590	1.500
Contenedores (TEUs)	25.261	23.924	23.476	9.361	6.606	6.102	2.763	65	255	828	0	-
BAHÍA DE CÁDIZ												
Carga Total (miles Tn)	4.824	4.361	4.342	3.839	3.987	3.248	3.834	7.143	4.490	2.820	1.052	2.233
Mercancía General	2.435	1.646	1.151	1.415	1.660	1.328	2.042	2.659	2.499	1.783	743	474
Graneles Líquidos	1.081	1.271	1.332	687	579	296	105	78	217	250	101	0
Graneles Sólidos	1.308	1.444	1.859	1.736	1.748	1.624	1.687	4.406	1.775	786	208	1.758
Tráfico Total * (miles Tn)	4.944	4.449	4.443	3.956	4.115	3.411	4.006	7.254	4.653	3.145	1.285	2.423
Contenedores (TEUs)	214.857	108.914	57.839	68.544	82.188	67.312	109.187	143.662	76.361	79.095	44.631	-
VIGO												
Carga Total (miles Tn)	4.646	4.337	4.165	4.136	3.967	4.027	3.977	5.030	3.511	2.695	1.866	1.783
Mercancía General	4.256	3.978	3.820	3.770	3.638	3.680	3.423	4.316	2.962	1.382	658	260
Graneles Líquidos	52	58	47	94	68	60	95	82	45	888	789	523
Graneles Sólidos	337	301	298	272	262	288	459	632	504	424	418	1.000
Tráfico Total * (miles Tn)	4.809	4.496	4.387	4.362	4.234	4.293	4.352	5.526	3.877	3.225	2.545	2.428
Contenedores (TEUs)	214.756	228.728	216.500	220.466	219.438	223.699	213.123	244.065	145.460	67.348	19.299	-
AVILÉS												
Carga Total (miles Tn)	4.616	4.051	5.088	4.968	4.752	5.109	4.541	5.547	4.074	3.749	5.061	5.845
Mercancía General	1.138	856	1.572	1.174	1.214	1.218	1.170	1.486	1.095	1.846	1.419	1.960
Graneles Líquidos	602	675	718	620	658	631	623	609	650	554	355	81
Graneles Sólidos	2.876	2.519	2.797	3.174	2.880	3.260	2.747	3.451	2.329	1.349	3.286	3.804
Tráfico Total * (miles Tn)	4.702	4.122	5.146	5.025	4.807	5.174	4.590	5.606	4.138	3.823	5.142	5.976
Contenedores (TEUs)	22	0	4	5	0	0	0	8.590	12	0	0	-
MÁLAGA												
Carga Total (miles Tn)	4.427	2.701	3.486	3.222	2.813	2.270	2.262	6.251	3.646	9.141	8.019	3.888
Mercancía General	2.689	1.062	1.938	1.438	987	794	1.435	4.538	395	568	717	265
Graneles Líquidos	237	212	84	81	151	106	55	109	1.998	7.639	6.589	3.305
Graneles Sólidos	1.501	1.428	1.465	1.702	1.675	1.370	773	1.604	1.253	934	713	318
Tráfico Total * (miles Tn)	4.491	2.764	3.590	3.320	2.922	2.335	2.354	6.375	3.765	9.242	8.171	4.017
Contenedores (TEUs)	236.803	123.871	209.226	125.035	86.247	43.369	298.401	542.405	4.062	3.051	4.018	-

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA
AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2021

	2021	2020	2019	2018	2017	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
SEVILLA												
Carga Total (miles Tn)	4.178	4.202	4.356	4.413	4.526	4.657	4.366	4.718	4.480	3.036	3.329	2.495
Mercancía General	1.678	1.638	1.769	1.973	1.901	2.309	1.999	2.049	1.522	737	881	607
Graneles Líquidos	358	347	293	269	423	274	233	325	262	176	1.034	1.190
Graneles Sólidos	2.143	2.217	2.294	2.171	2.202	2.074	2.133	2.344	2.695	2.123	1.414	697
Tráfico Total * (miles Tn)	4.204	4.229	4.394	4.436	4.559	4.689	4.366	4.765	4.492	3.070	3.414	2.582
Contenedores (TEUs)	135.742	126.163	136.627	138.130	105.566	161.671	152.612	135.040	91.095	30.811	22.505	-
PASAIA												
Carga Total (miles Tn)	3.494	2.993	3.198	3.089	2.920	3.739	3.840	5.024	4.605	3.737	4.945	3.236
Mercancía General	2.390	1.984	2.167	2.086	2.085	2.044	2.183	2.246	1.630	2.329	2.537	1.014
Graneles Líquidos	0	0	0	0	0	0	0	0	160	583	1.393	996
Graneles Sólidos	1.104	1.009	1.031	1.003	834	1.694	1.657	2.778	2.816	824	1.016	1.225
Tráfico Total * (miles Tn)	3.537	3.037	3.245	3.138	2.975	3.793	3.898	5.074	4.671	3.824	5.233	3.566
Contenedores (TEUs)	0	4.366	0	15	8	3.266	0	0	0	19.379	4.065	-
ALICANTE												
Carga Total (miles Tn)	2.633	2.715	2.896	3.161	3.422	2.587	2.189	3.598	2.981	2.500	2.513	1.367
Mercancía General	1.290	1.284	1.424	1.508	1.503	1.286	1.335	1.852	1.305	711	1.450	660
Graneles Líquidos	42	34	32	61	41	57	128	176	161	1.079	889	443
Graneles Sólidos	1.300	1.397	1.441	1.593	1.877	1.244	727	1.570	1.514	710	174	263
Tráfico Total * (miles Tn)	2.646	2.731	2.919	3.191	3.448	2.617	2.203	3.652	3.047	2.556	2.552	1.405
Contenedores (TEUs)	173.051	158.031	171.270	162.571	164.410	133.880	147.308	179.259	113.110	39.883	58.222	-
MOTRIL **												
Carga Total (miles Tn)	2.512	2.194	2.737	2.820	2.335	1.956	1.926	2.733	-	-	-	-
Mercancía General	173	256	794	920	775	341	170	216	-	-	-	-
Graneles Líquidos	1.596	1.399	1.324	1.341	1.050	1.162	1.283	1.544	-	-	-	-
Graneles Sólidos	742	539	618	558	510	452	473	973	-	-	-	-
Tráfico Total * (miles Tn)	2.529	2.215	2.776	2.853	2.362	1.987	1.941	2.753	-	-	-	-
Contenedores (TEUs)	0	67	613	343	8.770	183	2.965	2	-	-	-	-
MARÍN - PONTEVEDRA												
Carga Total (miles Tn)	2.147	2.057	2.438	2.514	2.501	2.114	1.938	1.908	1.567	533	409	295
Mercancía General	1.190	1.192	1.550	1.584	1.585	1.115	978	970	863	192	211	126
Graneles Líquidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	2	26
Graneles Sólidos	958	865	889	930	916	999	961	938	704	322	197	144
Tráfico Total * (miles Tn)	2.179	2.088	2.472	2.542	2.523	2.142	1.979	1.965	1.684	659	511	631
Contenedores (TEUs)	41.098	44.288	76.645	87.405	88.938	42.654	48.685	46.548	29.147	401	0	-
VILAGARCÍA												
Carga Total (miles Tn)	1.503	1.205	1.315	1.208	1.202	1.025	729	1.191	990	415	504	185
Mercancía General	804	657	653	592	587	527	131	205	289	79	166	105
Graneles Líquidos	274	233	183	168	194	95	189	416	279	115	42	22
Graneles Sólidos	426	314	480	448	421	403	409	570	421	220	295	58
Tráfico Total * (miles Tn)	1.511	1.210	1.321	1.211	1.206	1.030	738	1.199	1.002	511	1.253	347
Contenedores (TEUs)	33.937	35.890	41.257	35.039	34.508	30.573	589	9	0	0	0	-
CEUTA												
Carga Total (miles Tn)	1.114	1.296	1.729	1.711	1.881	1.649	1.955	2.079	2.266	2.825	1.834	809
Mercancía General	599	560	833	845	869	997	872	958	723	888	537	188
Graneles Líquidos	499	715	872	834	995	627	944	1.045	1.479	1.898	1.258	612
Graneles Sólidos	16	21	25	32	17	26	139	76	64	39	39	9
Tráfico Total * (miles Tn)	1.586	1.852	2.502	2.448	2.546	2.110	2.625	2.643	2.896	3.596	2.504	1.519
Contenedores (TEUs)	5.874	6.020	10.798	11.129	16.036	18.191	9.546	13.942	11.480	4.042	840	-
MELILLA												
Carga Total (miles Tn)	598	621	859	868	1.147	1.009	818	803	783	458	324	1.042
Mercancía General	490	518	776	787	1.061	935	703	683	633	408	208	175
Graneles Líquidos	68	65	76	76	79	70	72	68	86	35	41	39
Graneles Sólidos	39	38	7	5	7	3	43	52	63	14	75	828
Tráfico Total * (miles Tn)	599	625	864	874	1.153	1.032	835	829	802	470	359	1.101
Contenedores (TEUs)	7.919	11.276	17.955	22.206	36.421	34.356	22.389	22.148	18.049	6.134	856	-
TOTAL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL												
Carga Total (miles Tn)	532.247	505.577	551.946	550.458	532.138	488.428	418.023	467.979	326.335	232.400	212.494	133.080
Mercancía General	276.250	261.514	274.012	267.373	252.466	224.405	190.355	200.707	109.186	51.105	38.725	22.093
En contenedor	198.520	193.783	195.290	191.028	181.453	159.276	137.813	139.350	66.860	22.913	10.357	-
Convencional	77.731	67.732	78.723	76.344	71.013	65.129	52.542	61.357	42.327	28.192	28.367	-
Graneles Líquidos	170.928	166.991	187.090	180.719	178.243	168.051	149.023	150.411	124.845	118.330	114.374	75.340
Graneles Sólidos	85.068	77.071	90.844	102.366	101.429	95.972	78.644	116.861	92.304	62.965	59.395	35.648
Otros tráficos (miles Tn)	12.290	9.997	12.558	13.099	13.085	14.010	13.305	15.158	12.114	15.635	14.494	13.007
Pesca fresca	165	163	205	224	243	220	235	230	282	947	1.325	1.219
Avituallamiento	9.443	7.899	10.047	10.295	10.119	10.182	9.715	10.953	8.444	7.788	9.492	9.656
Tráfico local	2.682	1.935	2.306	2.579	2.722	3.607	3.355	3.975	3.388	6.900	3.677	2.131
Tráfico Total * (miles Tn)	544.537	515.574	564.504	563.557	545.222	502.438	431.327	483.137	338.449	248.035	226.988	146.087
Contenedores (TEUs)	17.712.481	16.792.659	17.509.574	17.203.134	15.951.635	14.293.243	12.500.043	13.188.879	7.051.787	2.416.820	1.157.370	-
Buques mercantes	138.781	117.829	170.944	167.119	155.631	146.732	122.695	130.211	119.790	98.530	107.482	104.469

Datos 2021 provisionales. (*): Incluye pesca fresca, avituallamiento y tráfico local. (**): Motril formó parte de la A.P. de Almería hasta 2005. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

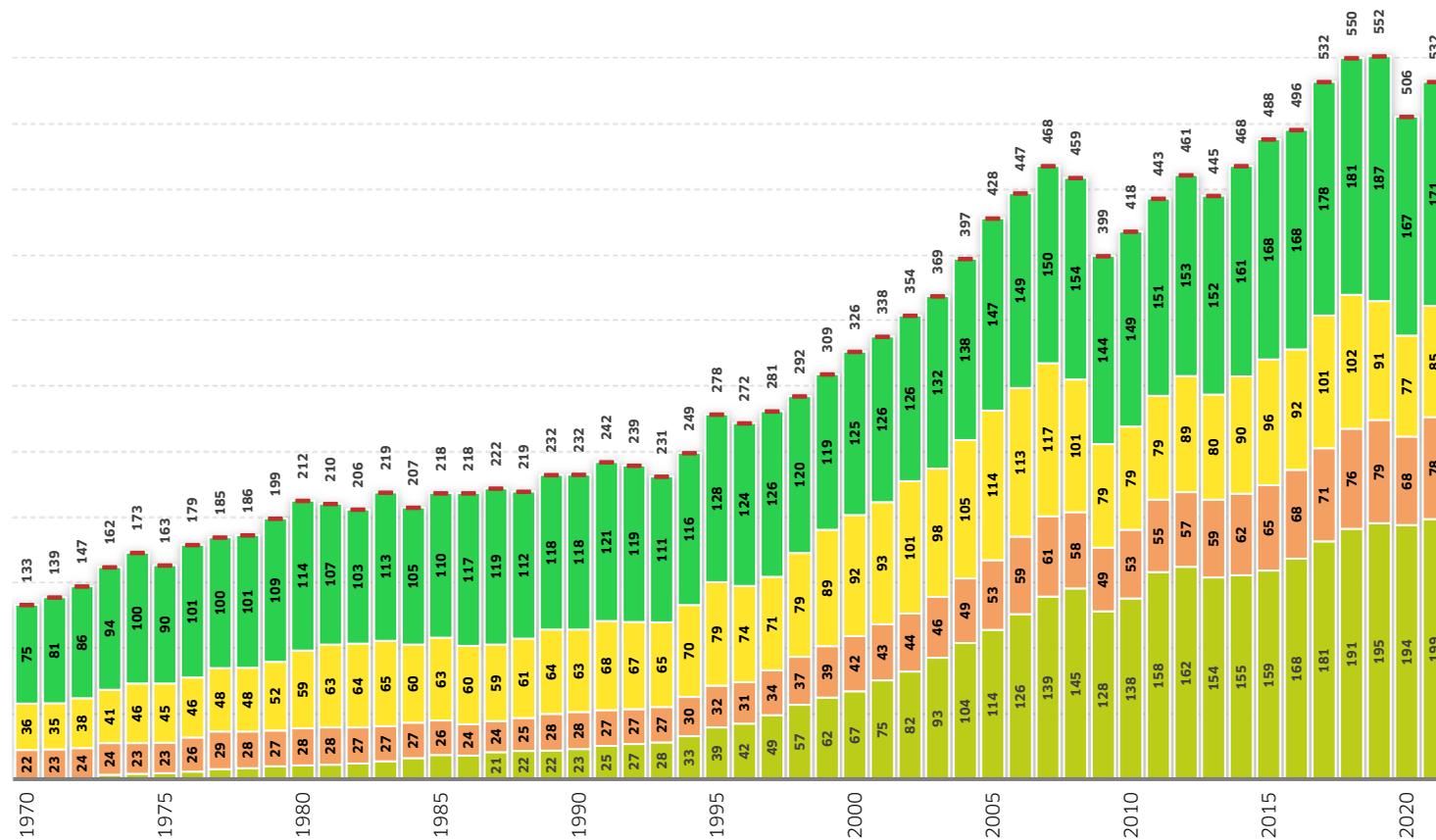
RESUMEN HISTÓRICO DEL TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

	TRÁFICO TOTAL	CARGA TOTAL	GRANELES		MERCANCÍA GENERAL			TEUS				AVITUALLA-		TRÁFICO LOCAL	RO-RO	BUQUES		CRUCE-RISTAS
			LÍQUIDOS	SÓLIDOS	TOTAL	CONTEN.	NO CONT.	TOTAL	TRÁNSITO	IMP.-EXP.	CABOTAJE	MIENTO	BUNKER.			MERCAN.	CRUC.	
1970	146,09	133,08	75,34	35,65	22,09	-	-	-	-	-	-	9,66	-	2,13	-	104,469	-	-
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	-	-
2004	410,47	397,17	138,43	105,50	153,24	103,81	49,43	10.161	-	-	-	10,02	6,65	3,04	-	115,983	2,850	3,554
2005	442,00	428,20	146,99	114,10	167,11	113,84	53,27	11.049	5,199	-	-	10,45	7,15	3,12	38,68	117,149	3,112	3,994
2006	462,16	447,28	148,81	113,45	185,03	125,78	59,24	12.044	5,839	-	-	10,65	7,40	3,99	43,02	119,819	3,111	4,089
2007	483,14	467,98	150,41	116,86	200,71	139,35	61,36	13.189	6,771	4,340	2,217	10,95	7,66	3,98	44,61	130,211	3,547	5,034
2008	473,82	459,05	153,96	101,35	203,74	145,40	58,33	13.335	7,014	4,343	1,976	10,83	7,59	3,73	42,75	121,713	3,612	5,884
2009	413,04	399,24	143,53	79,13	176,58	127,93	48,65	11.749	6,367	3,725	1,652	10,48	7,62	3,08	38,12	113,717	3,367	6,063
2010	431,33	418,02	149,02	78,64	190,36	137,81	52,54	12.500	6,587	3,729	1,616	9,71	7,34	3,36	39,84	122,695	3,616	7,132
2011	457,97	443,26	150,75	79,25	213,26	157,97	55,29	13.920	7,689	4,615	1,585	10,94	8,14	3,53	41,53	140,383	3,896	8,020
2012	475,20	461,06	153,38	88,58	219,10	162,14	56,96	14.085	7,689	4,892	1,496	10,43	8,31	3,48	41,68	133,582	3,722	7,597
2013	458,53	445,37	151,82	80,23	213,32	153,96	59,36	13.897	7,344	5,028	1,524	9,83	7,73	3,10	44,43	131,127	3,846	7,671
2014	482,08	468,10	160,71	89,56	217,83	155,49	62,34	14.206	7,612	4,950	1,644	10,10	8,04	3,64	48,01	138,705	3,703	7,711
2015	502,44	488,43	168,05	95,97	224,41	159,28	65,13	14.293	7,427	5,106	1,729	10,18	8,08	3,61	51,15	146,732	3,857	8,647
2016	509,50	495,61	167,58	91,99	236,03	168,29	67,74	15.154	7,923	5,272	1,927	10,32	8,20	3,34	53,45	151,564	3,920	8,694
2017	545,22	532,14	178,24	101,43	252,47	181,45	71,01	15.952	8,501	5,478	1,972	10,12	7,99	2,72	58,07	155,631	4,238	9,282
2018	563,56	550,46	180,72	102,37	267,37	191,03	76,34	17.203	9,268	5,900	2,029	10,30	8,14	2,58	62,68	167,119	4,361	10,170
2019	564,50	551,95	187,09	90,84	274,01	195,29	78,72	17.510	9,406	6,058	2,010	10,05	7,99	2,31	65,78	170,944	4,236	10,665
2020	515,57	505,58	166,99	77,07	261,51	193,78	67,73	16.793	9,382	5,606	1,804	7,90	6,54	1,93	57,08	117,829	744	1,369
2021	544,54	532,25	170,93	85,07	276,25	198,52	77,73	17.712	9,416	6,282	2,015	9,44	8,08	2,68	65,34	138,791	2,104	2,212

Datos en millones de toneladas, excepto contenedores (miles de TEUs), pasajeros (miles) y buques (unidades). Fuente: Puertos del Estado. Records

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CARGA TOTAL EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

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



Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

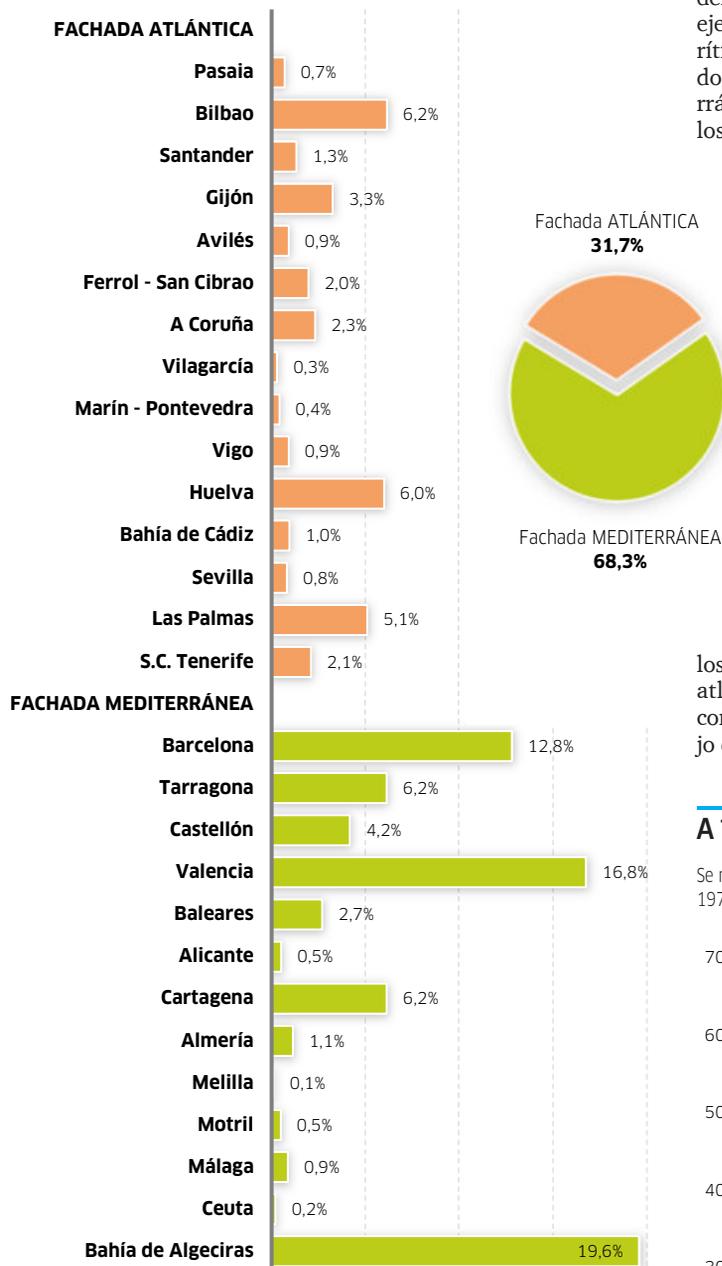
ESPAÑA PORTUARIA | FACHADAS MARÍTIMAS

LA GLOBALIZACIÓN MARCA EL RUMBO DE LOS PUERTOS

LA FACHADA MEDITERRÁNEA, LA MÁS CERCANA EN LAS RUTAS MARÍTIMAS ASIA-EUROPA, CONCENTRA EL 68,3% DEL TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL, CON UN FLUJO DE MÁS DE 360 MILLONES DE TONELADAS EN 2021

EL ATLÁNTICO TAMBIÉN EXISTE

Los puertos enclavados en este eje movieron 168,6 millones de toneladas el pasado año, lo que supone el 31,7% del tráfico del sistema portuario español, que superó los 532 millones de toneladas en dicho ejercicio.



La irrupción de China como uno de los actores más importantes en la producción y el comercio mundial en los años ochenta refleja a la perfección la evolución del tráfico portuario a lo largo del último medio siglo en España, en el eje de una de las principales rutas marítimas internacionales, y bañada por dos fachadas: la atlántica y la mediterránea. Si en la década de los setenta, los puertos del arco atlántico concen-

traban más de la mitad de las mercancías manipuladas a pie de muelle, en 1979, los puertos mediterráneos dieron el sorpaso. Desde entonces, la brecha se ha ido haciendo más grande a pasos agigantados. Hoy, los puertos de la fachada mediterránea representan el 68,3 por ciento del total, con un tráfico de 363,7 millones de toneladas. Prácticamente la misma distancia que en 2020, ya que los puertos atlánticos apenas han podido arañar tres décimas.

La estadística revela, además, que los enclaves localizados en la fachada atlántica crecieron más en 2021. En concreto, un 6,2 por ciento, con un flujo de 169 millones de toneladas, mien-

tras que la progresión de los puertos mediterráneos rondó el 5 por ciento. Eso sí, se acercan más estos últimos a los niveles pre-pandemia, al quedarse solo un 2,5 por ciento por debajo del tráfico de 2019. Por el contrario, los puertos del arco atlántico aún tienen un largo camino por recorrer (-6 por ciento con respecto a 2019).

Cosa de tres

En la fachada mediterránea, la más próxima en las rutas marítimas Asia-Europa, vuelve a sobresalir el puerto de Algeciras, primero de España, con un tráfico de cerca de 100 millones de toneladas, sin incluir avituallamiento, pesca y tráfico interior.

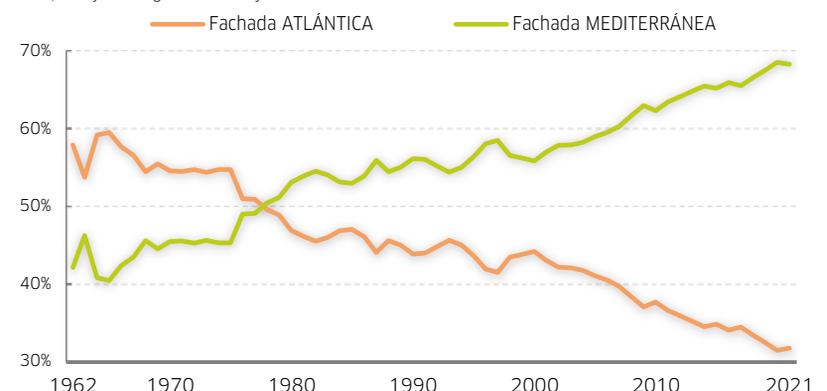
A continuación, se sitúa Valencia, el único entre los cinco primeros españoles que ya ha logrado superar los niveles pre-pandemia, tras cerrar 2021 con un movimiento de 85 millones de toneladas. Es decir, un 6 por ciento más que en 2020 y un 5 por ciento más que en el último ejercicio previo a la crisis sanitaria mundial.

Completa el podio Barcelona, con cerca de 65 millones de toneladas y un avance del 11 por ciento con respecto al primer año de la pandemia.

Estos tres enclaves, que suman más de 249 millones de toneladas, concentran casi la mitad de la carga total de

A 195 MILLONES DE TONELADAS DE DISTANCIA

Se mantiene la brecha entre los puertos de la fachada atlántica y mediterránea, tras el sorpaso del año 1979, reflejo de la globalización y el nuevo escenario del comercio internacional.



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

los puertos españoles. En esta fachada también destaca Málaga, que encabeza la remontada de los registros pre-pandemia con un avance del 25 por ciento con respecto a 2019, tras cerrar 2021 con 4,4 millones de toneladas.

Bilbao, líder en el atlántico

Por su parte, en la fachada atlántica destaca el puerto de Bilbao, otrora primer puerto español en tráfico de mercancías. En 2021, movió 31,2 millones de toneladas, con un crecimiento del 6 por ciento, insuficiente para recuperar los registros de 2019 (-12 por ciento). Bilbao, quinto enclave del sistema portuario por volumen de mercancías, sigue pagando el fuerte impacto que tuvo en la actividad la COVID-19 y una huelga de la estiba entre los meses de octubre y diciembre de 2020.

A continuación, dentro de esta fachada, está Huelva, en el sur de España, con cerca de 30,7 millones de toneladas y un aumento del 2,5 por ciento con respecto a 2020, lejos aún de los 33,8 millones de toneladas manipulados en 2019.

En esta fachada destaca, igualmente, la evolución de los puertos de Vigo y Cádiz, los dos únicos que cerraron 2020 en positivo. Las cifras de 2021 suponen un avance de doble dígito con respecto a los registros de 2019.



Puerto Hub líder en graneles agroalimentarios

1.000.000m²

Más de 1M de m² 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

UNION EUROPEA
Este proyecto está cofinanciado por la Unión Europea
Una manera de hacer Europa

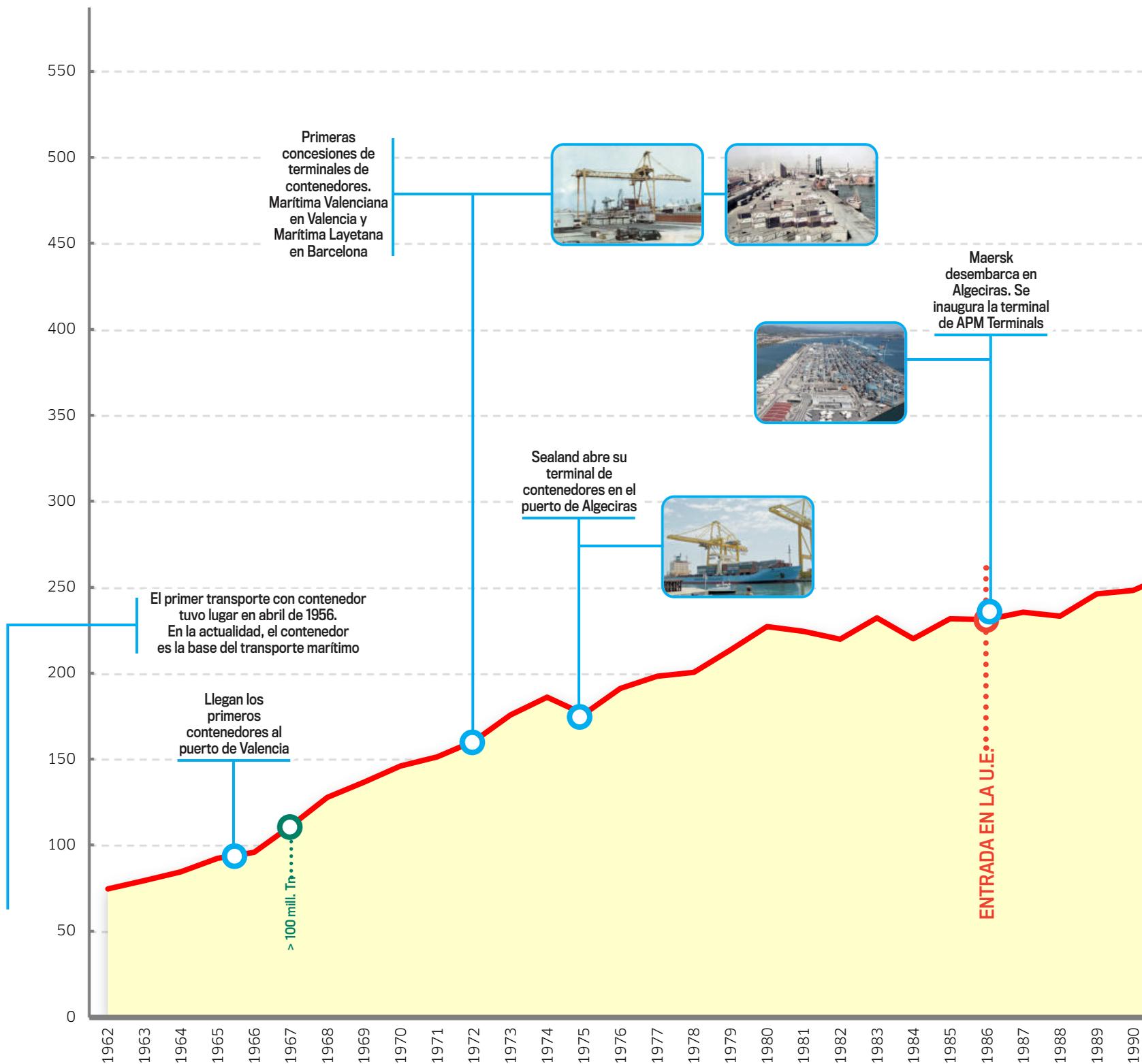
SMARTPORT
A CORUÑA

Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña

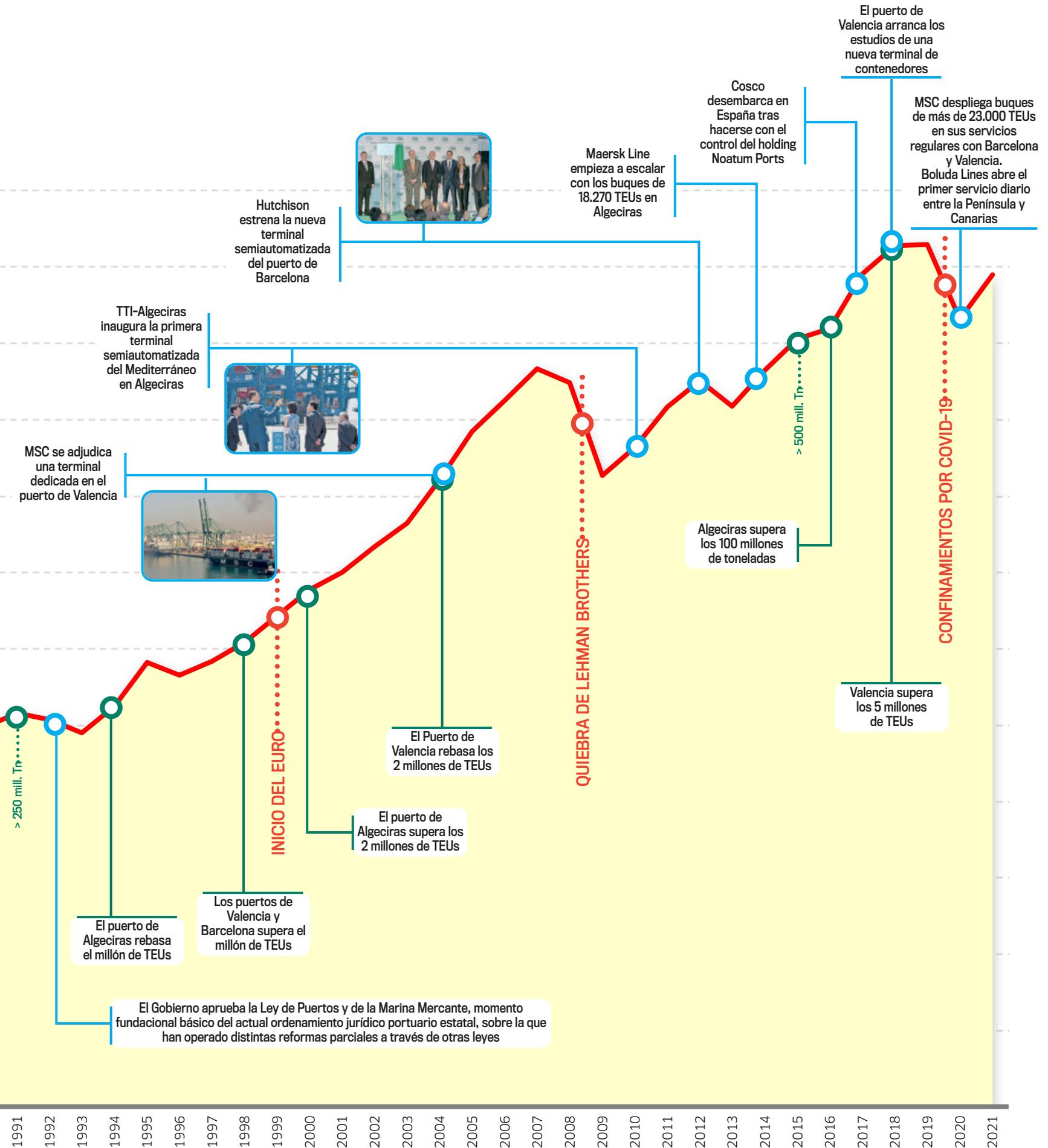
ESPAÑA PORTUARIA | PRINCIPALES HITOS

UNA HISTORIA DE ÉXITO

LOS PUERTOS ESPAÑOLES ENDEREZAN EL RUMBO CON EL FOCO PUESTO EN LA INNOVACIÓN, LA DIGITALIZACIÓN Y LA SOSTENIBILIDAD, TRAS LOS GOLPES DE LA CRISIS ECONÓMICA DE 2008 Y EL ESTALLIDO DE LA PANDEMIA EN 2020



Tráfico total en los puertos españoles en millones de toneladas. Elaboración: Transporte XXI.



ESPAÑA PORTUARIA | VISIÓN EMPRESARIAL

GANAR EN COMPETITIVIDAD

LA CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA RECLAMA MEDIDAS URGENTES EN LA LEGISLACIÓN Y LA ADMINISTRACIÓN PARA LOGRAR MEJORAR A MEDIO PLAZO EL FUNCIONAMIENTO DE LOS PUERTOS

Algo no debe estar funcionando del todo bien en la administración portuaria cuando la Cámara de Comercio de España, a través de su Comisión de Puertos, ha identificado hasta 41 medidas para la renovación y mejora de su funcionamiento a medio plazo.

Más allá de la publicación del Marco Estratégico, el catálogo de peticiones empresariales propone medidas urgentes en cinco grandes apartados: gobernanza, gestión de Puestos de Inspección Fronterizo, intermodalidad, digitalización y formación.

José Luis Bonet, presidente de la Cámara de España, ha explicado que es necesario “acometer un impulso transformador en los ámbitos de gobernanza y financiación”. Por su parte, José Vicente Morata, presidente de la Comisión de Puertos de la Cámara de España, indica que “las medidas propuestas han sido diseñadas con una visión a escala global, y con la voluntad de convertir a España en un *hub* de cuatro continentes, para impulsar nuestro futuro como país”.

El documento contiene una ‘vieja’ petición del sector, que viene siendo desatendida por todos los gobiernos, sea cual sea su signo. La principal demanda en materia de gobernanza es la creación de una Secretaría de Estado de Logística que dote de voz política internacional a España en materia logística y lidere la transformación energética de los puertos,



El informe demanda el despliegue de redes 5G en entornos portuarios.

además de velar por la coherencia general del sistema de transporte de mercancías. Este organismo sería el encargado de mejorar los sistemas establecidos para la realización de planes estratégicos de cada autoridad portuaria y optimizar plazos y trámites administrativos para las inversiones.

Competencias

La Cámara de España aboga por una revisión de la distribución de competencias. Asegura que, aunque se mantenga el actual Organismo Público Puertos del Estado, se precisa tener también una instancia política en el Ministerio con competencias en obras públicas y transporte. El objetivo es “hacer llegar de una forma más directa al Ejecutivo las necesidades de la planificación”, al albur de los nuevos fondos “Next Generation” de la Unión Europea. Hay que recordar que el borrador conocido de Marco Estratégico, capitaneado por el actual presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, pasa de puntillas por la gobernanza

portuaria, sin entrar a fondo en el cambio de modelo.

Nombramientos

Junto a ello, los empresarios, proponen medidas para introducir criterios técnicos y de independencia en el procedimiento de nombramiento de los presidentes y órganos de gobierno de las autoridades portuarias.

La intención es reducir la influencia de la política en las decisiones, desacoplando los mandatos de los presidentes portuarios de los de los responsables políticos, avanzando hacia un planteamiento similar al de los órganos consultivos o independientes de las administraciones.

Asimismo, el objetivo es dotar de mayor capacidad de gestión a los puertos, dimensionando su estructura desde Puertos del Estado, y facilitando la ejecución de los planes de inversión que cada puerto necesita. Se aboga por “una actuación más diligente, racionalizando el ámbito regulatorio o habilitando instrumentos, cau-

ces o interlocutores específicos que permitan el debido cumplimiento normativo dentro de unos plazos razonables”.

Flexibilidad en las operaciones

En segundo lugar, se propone implementar la Ventanilla Única Aduanera en toda España, replantear los horarios de los inspectores y analizar alternativas organizativas para la consecución de la coordinación necesaria en los controles e inspecciones.

En cuanto a la intermodalidad, se solicita identificar la red modal de terminales estratégicas

MAYOR USO DE LA TECNOLOGÍA Y FLEXIBILIDAD PARA LA OPERATIVA PORTUARIA

cas, el desarrollo de un plan operacional y de servicio de las terminales ferroporcuarias, revisar el esquema de incentivos al ferrocarril y al transporte marítimo de corta distancia y la simplificación aduanera.

Digitalización

En el terreno tecnológico se solicita la promoción del intercambio de información entre agentes económicos y la interoperabilidad de datos entre plataformas, la promoción de uso de plataformas digitales portuarias y el desarrollo de una auténtica ventana única para todos los trámites portuarios. El informe demanda el despliegue de redes 5G en entornos portuarios, fomentar el teletrabajo, la automatización y reforzar el reciclaje del personal.

Por último, la propuesta quiere impulsar la creación de una nueva familia de Formación Profesional de Logística que aglutine los contenidos repartidos en otras titulaciones.

LA CÁMARA DE ESPAÑA PROPONE CREAR UNA SECRETARÍA DE ESTADO DE LOGÍSTICA



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | GRANELES LÍQUIDOS

TODAVÍA LEJOS DE LOS FLUJOS PREPANDEMIA

EL CRECIMIENTO DE BIOCOMBUSTIBLES Y DEL GAS NATURAL, INSUFICIENTES TRAS EL BATACAZO DE 2020

El granel líquido ha sido uno de los tráficos que no ha llegado a alcanzar volúmenes prepandemia después del batacazo que sufrieron en 2020. El buen comportamiento de flujos como los biocombustibles y el gas natural fue insuficiente para llegar a los tráficos registrados en 2019.

El sistema portuario español cerró el pasado ejercicio con 170,9 millones de toneladas de graneles líquidos movidos, el 2,3 por ciento más que en 2020, pero el 8,6 por ciento menos que en 2019.

Siguió al frente de la clasificación, un año más, el puerto de Algeciras, que canalizó el 16,4 por ciento del tráfico total, hasta los

28,1 millones de toneladas movidas, el 8 por ciento menos que en 2019.

Y un año más, hubo baile de los puertos de Huelva y Cartagena por la segunda y la tercera posición. El pasado ejercicio se saldó con la recuperación del segundo puesto para Huelva, regresando Cartagena al tercero de la clasificación.

La dársena onubense reforzará estos flujos con la apuesta de Cepsa, uno de los principales protagonistas de graneles líquidos en el enclave. La Autoridad Portuaria dio el año pasado el pistoletazo de salida al poliducto de la refinería de la petrolera.

Se trata de un ambicioso proyecto en el que Cepsa

SIGUIÓ EL BAILE DE LOS PUERTOS DE HUELVA Y CARTAGENA POR LA SEGUNDA Y LA TERCERA POSICIÓN

EL 2% MÁS

El sistema portuario español movió un total de 170,9 millones de toneladas de graneles líquidos, el 2 por ciento más que en 2020, pero todavía lejos de los 187,1 millones de toneladas de 2019.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Bahía de Algeciras	28,1	-1%	-8%	28,3	30,6
Huelva	24,2	+3%	-9%	23,5	26,7
Cartagena	24,1	-4%	-7%	25,2	26,0
Tarragona	21,1	+15%	0%	18,3	21,2
Bilbao	17,8	-2%	-15%	18,2	20,8
Barcelona	12,3	-4%	-23%	12,9	16,1
Castellón	9,9	+1%	-7%	9,8	10,6
Las Palmas	8,3	+6%	+2%	7,8	8,1
A Coruña	8,0	+12%	-11%	7,1	9,0
Valencia	3,9	+45%	+25%	2,7	3,1
Ferrol - San Cibrao	3,2	+8%	+37%	2,9	2,3
S.C. Tenerife	3,0	-11%	-37%	3,4	4,8
Motril	1,6	+14%	+21%	1,4	1,3
Baleares	1,1	+13%	-28%	1,0	1,5
Bahía de Cádiz	1,1	-15%	-19%	1,3	1,3
Gijón	0,8	+18%	-16%	0,6	0,9
Avilés	0,6	-11%	-16%	0,7	0,7
Ceuta	0,5	-30%	-43%	0,7	0,9
Sevilla	0,4	+3%	+22%	0,3	0,3
Vilagarcía	0,3	+17%	+50%	0,2	0,2
Málaga	0,2	+12%	+183%	0,2	0,1
Santander	0,2	-3%	-36%	0,2	0,3
Almería	0,1	+31%	+148%	0,1	0,1
Melilla	0,1	+5%	-10%	0,1	0,1
Vigo	0,1	-10%	+11%	0,1	0,0
Resto	0,0	+23%	+34%	0,0	0,0
TOTAL	170,9	+2%	-9%	167,0	187,1

Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Operatividad en movimiento

La vía para que tus negocios avancen

www.portovilagarcia.es

Porto de Vilagarcía

invertirá un total de 132 millones de euros para flexibilizar la operativa y reducir los tiempos de carga y descarga de su planta. La petrolera pondrá en funcionamiento un complejo de tuberías para el transporte de productos energéticos entre su terminal ubicada en el puerto y la refinería de la Rábida. El futuro poliducto, en asociación con CLH, permitirá renovar la infraestructura existente y mejorar la competitividad logística.

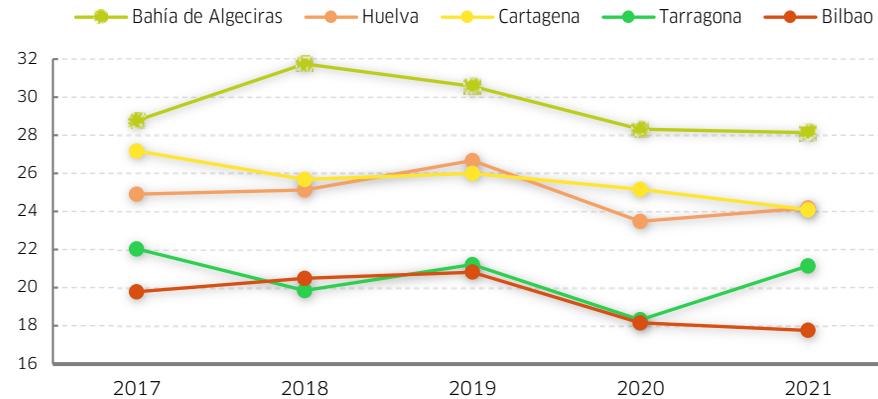
Nuevo rack

Cartagena también está trabajando en mejoras de estos flujos: la dársena contará con un nuevo rack de tuberías de conexión en Escombreras para mejorar la eficiencia y capacidad de las operaciones de graneles líquidos, según anunció el enclave el pasado verano. El nuevo rack conectará con los ya existentes en la dársena de Escombreras y llegará hasta la plataforma de descarga de los Frentes 19 y 20, con una longitud de 1.150 metros.

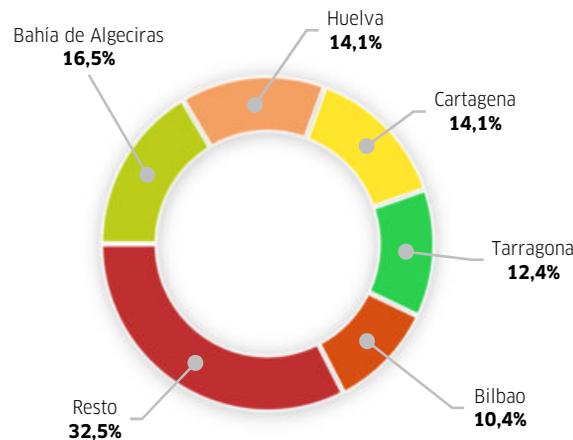
El puerto de Tarragona, cuarto, es el único de los principales que ha recuperado tráfico prepandemia, sobre todo por el comportamiento de los productos químicos.

TARRAGONA RECUPERA FLUJOS PREPANDEMIA

El puerto de Algeciras ha seguido líder de la clasificación con una cuota superior al 16 por ciento. Tarragona, cuarto, es el único de los grandes que recupera flujos de prepandemia.



.AÑO 2021



Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

BUENOS TIEMPOS PARA EL GAS

Más metaneros están atracando en las dársenas españolas desde que Argelia rompió relaciones diplomáticas con Marruecos y cortó el pasado noviembre el gasoducto que transportaba gas y que pasaba por el país alavita para llegar a la Península. El gasoducto desde Argelia hasta Almería no es suficiente para cubrir la demanda.

Y las consecuencias ya se notaron en diciembre: las importaciones realizadas a través de gasoducto bajaron el 33,8 por ciento, mientras que aumentaron el 58,7 por ciento las importaciones de GNL con metaneros respecto al mismo mes de 2020, según la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (Cores).



ALMACENAMIENTO Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS

Terminales propias +400.000m3 de almacenamiento
Flota de camiones cisterna en constante crecimiento

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | GRANELES SÓLIDOS

BUENA COSECHA, PERO CORTA

SON LOS TRÁFICOS QUE MÁS CRECEN DEL SISTEMA PORTUARIO SIN LLEGAR A LOS FLUJOS PREPANDEMIA

INCREMENTO DE DOS DÍGITOS

Los graneles sólidos crecieron el 10 por ciento en relación a 2020, hasta los 80,5 millones de toneladas, pero el 6 por ciento menos respecto a 2019.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Gijón	14,1	+3%	-4%	13,6	14,6
Castellón	9,4	+40%	+32%	6,7	7,1
Tarragona	7,7	+19%	-20%	6,5	9,7
Cartagena	6,1	-5%	-10%	6,5	6,8
Ferrol - San Cibrao	6,0	-6%	-26%	6,4	8,1
Huelva	5,0	+3%	-13%	4,9	5,8
Bilbao	4,7	+27%	-1%	3,7	4,7
Barcelona	4,5	+11%	+10%	4,0	4,1
Almería	4,3	+24%	-3%	3,5	4,4
Santander	3,5	+17%	-3%	3,0	3,6
A Coruña	2,9	+15%	-16%	2,5	3,5
Avilés	2,9	+14%	+3%	2,5	2,8
Valencia	2,2	+19%	+1%	1,9	2,2
Sevilla	2,1	-3%	-7%	2,2	2,3
Málaga	1,5	+5%	+2%	1,4	1,5
Bahía de Cádiz	1,3	-9%	-30%	1,4	1,9
Alicante	1,3	-7%	-10%	1,4	1,4
Pasaia	1,1	+9%	+7%	1,0	1,0
Marín - Pontevedra	1,0	+11%	+8%	0,9	0,9
Motril	0,7	+38%	+20%	0,5	0,6
Bahía de Algeciras	0,7	+20%	-32%	0,6	1,0
S.C. Tenerife	0,5	+19%	+7%	0,4	0,4
Vilagarcía	0,4	+36%	-11%	0,3	0,5
Las Palmas	0,4	+7%	-7%	0,4	0,5
Baleares	0,4	-32%	-71%	0,5	1,2
Vigo	0,3	+12%	+13%	0,3	0,3
Resto	0,1	-5%	+74%	0,1	0,0
TOTAL	85,1	+10%	-6%	77,1	90,81

Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Buena cosecha de graneles sólidos en los puertos españoles, pero que se quedó corta para superar los volúmenes prepandemia. Estos tráficos sumaron más de 85 millones de toneladas en 2021, lo que supuso un incremento de dos dígitos (+10,4 por ciento) respecto a 2020, siendo el grupo que más creció. No hubo novedad respecto a ejercicios anteriores y continuó bajando el tráfico de carbón, el 14,4 por ciento menos, fruto del proceso de descarbonización que marca la legislación europea para evolucionar hacia energías más limpias.

El descenso del carbón se compensó, y con diferencia, con el incremento del tráfico de productos como el mineral de hierro, que avanzó el 52,6 por ciento, otros minerales no metálicos, con un crecimiento del 30,5 por ciento, o el cemento y el clínker, que también aumentó dos dígitos (+19,2 por ciento), según la información de Puertos del Estado.

La mala noticia: el buen comportamiento de estos flujos fue insuficiente para alcanzar los volúmenes pre-COVID-19. Los puertos españoles movieron 5,7 millones de toneladas menos

de graneles sólidos (-6,3 por ciento) que en 2019.

No ha habido novedades en el primer y segundo puesto de la clasificación. Gijón sigue liderando la actividad con 14,1 millones de toneladas, el 3 por cien-

to de ArcelorMittal, que sumó 2,47 millones de toneladas más que en 2020. Y ello se ha traducido en que la terminal de graneles cerrara el ejercicio con 9,24 millones de toneladas y un avance del 36,5 por ciento



Los graneles sólidos superaron los 85 millones de toneladas movidas el año pasado.

to más que en 2020 (-4 por ciento respecto a 2019).

En estos volúmenes ha sido determinante el crecimiento de mineral de hierro y carbón siderúrgico a través de la terminal Ebhi por el repunte de actividad

respecto a 2020, a pesar del descenso de 521.229 toneladas de carbón térmico, informa la dársena.

El puerto de Gijón incrementó capacidad para estos flujos el año pasado de la mano de Alvargonzález,

La terminal de **Graneles del Puerto de Castellón**

540m lineales de atraque con 16m de calado

130.000m² de superficie de campos y almacenes

Próxima ampliación de 210m del muelle en Zona Sur

www.portsurcastellon.com

Ampliación Muelle (m)

750 m

40 m

500 m

210 m

● 16 m. de calado

que casi dobló la superficie de su terminal agroalimentaria, de los 11.000 a los 20.000 metros cuadrados, en el muelle Moliner.

El segundo puerto, Castellón, creció tanto el año pasado (+40 por ciento) que ha superado en dos dígitos (+32 por ciento) los volúmenes prepandemia. Hay un claro culpable de esta evolución, el comportamiento del sector cerámico, que impulsó tráficos de mercancías relacionados con el mismo como el feldespato o las arcillas.

'APP' DEL PUERTO DE TARRAGONA

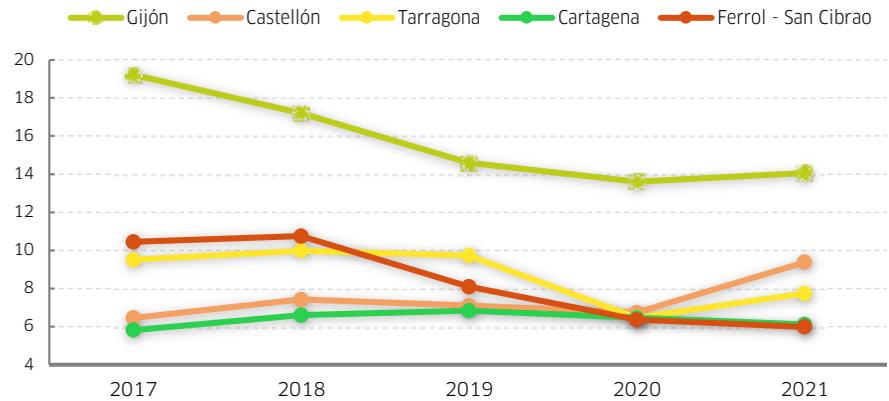
Sigue ganando usuarios la herramienta implantada por el puerto de Tarragona, que ha saltado de la cuarta a la tercera posición, para agilizar la operativa terrestre de los tráficos agroalimentarios, denominada Sistema de Entregas de Agroalimentarios (SEA). En los quince meses que lleva funcionando, la 'app' ha gestionado un total de 5,68 millones de toneladas de graneles importados y que los camiones han cargado en el recinto para su distribución.

El SEA ha supuesto una reducción de 2,5 millones de euros mensuales en coste de oportunidad para las empresas, según cálculos de la dársena. La herramienta ha permitido disminuir en 50 minutos de media el tiempo de espera para los aproximadamente 2.000 camiones que operan diariamente.

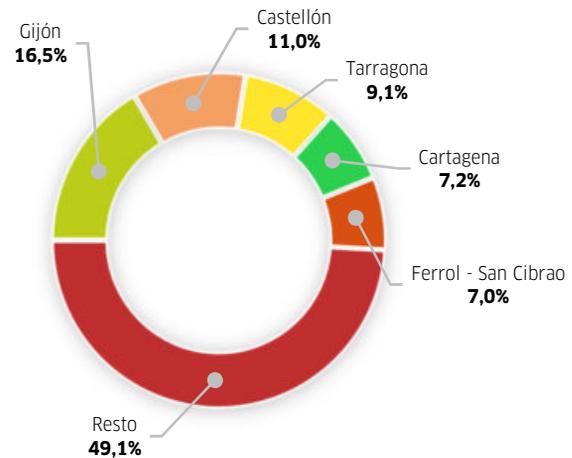


CUOTA SUPERIOR AL 50%

Los cinco primeros puertos (Gijón, Castellón, Tarragona, Cartagena y Ferrol-San Cibrao) suman 43,3 millones de toneladas, lo que supone una cuota del 50,88 por ciento del total.



AÑO 2021



Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



**CARGA Y DESCARGA DE GRANEL,
MERCANCÍA GENERAL
E INDUSTRIAS RENOVABLES**



Nuevo Edif. usuarios 1 | Puerto de Castellón (España) | +34 964 737 049 | tmg@tmg.com.es

www.tmg.com.es



Valencia ha logrado afianzar una tendencia de progresión en los últimos años, como primer puerto en carga general.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | MERCANCÍA GENERAL

TRAVESÍA CON RUMBO POSITIVO

LA MERCANCÍA GENERAL REGISTRA UN MÁXIMO HISTÓRICO, CON 276 MILLONES DE TONELADAS, Y LOGRA SUPERAR EL BACHE ORIGINADO POR LA PANDEMIA

Los puertos españoles retomaron en 2021 una mejora de la actividad tras cerrar el bache del turbulento 2020, ejercicio en el que se dejaron de mover 13,5 millones de toneladas de

mercancía general en el conjunto de la red de enclaves de interés general.

La mejora de la economía interna, favorecida por el impulso de exportaciones e importaciones para el

tejido productivo, junto al papel de pasarela de tráfic de tránsito internacional que mantiene España, generaron una corriente de flujos que superó los 276 millones de toneladas. Un

crecimiento del 6 por ciento respecto al año 2020 con contrastes en los puertos, que vieron como la actividad fue de más a menos en el transcurso del año, alejando el fantasma de la

congestión que si afectó a puertos del norte de Europa o de Estados Unidos.

2021 pasará a la historia del sistema portuario por ser el ejercicio con mayor tráfico de mercancía gene-

ESTABILIDAD DE LOS VOLÚMENES

Contraste en la progresión de los flujos en los puertos de Valencia y Barcelona, mientras Bahía de Algeciras sufre un retroceso en 2021.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Valencia	78,9	+4%	+5%	76,0	75,4
Bahía de Algeciras	70,6	-6%	-4%	74,7	73,3
Barcelona	48,2	+16%	+5%	41,6	45,8
Las Palmas	17,2	+13%	+10%	15,2	15,6
Baleares	12,3	+13%	-11%	10,8	13,8
Bilbao	8,8	+14%	-12%	7,7	9,9
S.C. Tenerife	7,2	+8%	0%	6,7	7,2
Vigo	4,3	+7%	+11%	4,0	3,8
Santander	3,0	+15%	+16%	2,6	2,6
Málaga	2,7	+153%	+39%	1,1	1,9
Bahía de Cádiz	2,4	+48%	+111%	1,6	1,2
Pasaia	2,4	+20%	+10%	2,0	2,2
Tarragona	2,3	+48%	+28%	1,5	1,8
Castellón	1,9	-4%	-36%	2,0	3,0
Gijón	1,7	-7%	-9%	1,8	1,9
Sevilla	1,7	+2%	-5%	1,6	1,8
Almería	1,4	+11%	+24%	1,2	1,1
Alicante	1,3	+1%	-9%	1,3	1,4
Huelva	1,2	-8%	+4%	1,3	1,1
Marín - Pontevedra	1,2	0%	-23%	1,2	1,5
Avilés	1,1	+33%	-28%	0,9	1,6
Cartagena	0,9	-12%	-24%	1,1	1,3
A Coruña	0,9	+2%	-15%	0,8	1,0
Vilagarcía	0,8	+22%	+23%	0,7	0,7
Ferrol - San Cibrao	0,8	+9%	+2%	0,7	0,8
Ceuta	0,6	+7%	-28%	0,6	0,8
Melilla	0,5	-5%	-37%	0,5	0,8
Motril	0,2	-33%	-78%	0,3	0,8
TOTAL	276,3	+6%	+1%	261,5	274,0

Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.





Avanzamos juntos

ACEPTAMOS EL DESAFÍO

NAVEGAMOS RUMBO AL ÉXITO

moldtrans.com



ral, una travesía con rumbo positivo en los muelles que supone el 52 por ciento del volumen total de mercancías que pasan por las terminales españolas.

De los 276 millones de toneladas, el 71,8 por ciento fue mercancía en contenedores, que creció a un ritmo del 2,4 por ciento, mientras que la carga convencional, con un movimiento de 77,7 millones de toneladas, disparó su progresión con un incremento del 14,7 por ciento respecto al global de 2020.

Los flujos siguen muy concentrados en Valencia, Bahía de Algeciras y Barce-

lona, los tres puertos con mayor número de líneas regulares de contenedores y carga convencional.

Entre las tres dársenas agrupan más de 197 millones de toneladas, el 71,5 por ciento del total. Un dato elocuente pero que es dos puntos menos que el de 2020, “lo que significa que otros puertos han cazado flujos en la cesta de estas dársenas”, explican fuentes sectoriales, “sobre todo lo podemos ver en el caso de Algeciras que ha perdido más de 4 millones de toneladas, aunque estos flujos sean tránsito”.

Y es que el escenario del global de la mercancía general ofrece notables recuperaciones de flujos en 2021 como las logradas por Barcelona, Baleares o Bilbao, el mantenimiento de un crecimiento sostenido en Valencia o Vigo, mientras que emergen aumentos destacados en puertos como Málaga y Cádiz.

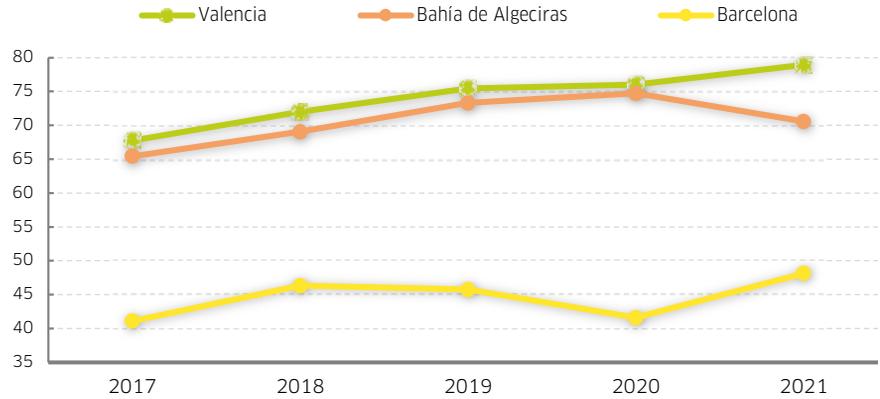
La inclusión por parte de Maersk de Málaga dentro de los puertos con operaciones de tránsito en el Estrecho fue un hecho destacado en 2021, así como la apuesta comercial de la naviera Boluda por Cádiz, con el establecimiento de su línea diaria entre Península y Canarias.

LOS PUERTOS DE VALENCIA, ALGECIRAS Y BARCELONA CONTROLAN EL 71,5% DE LOS TRÁFICOS

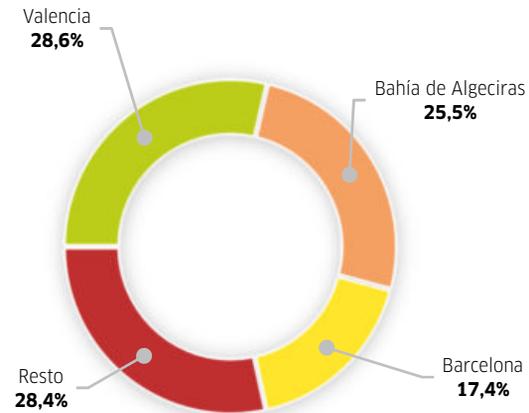
MÁLAGA Y CÁDIZ TUVIERON NOTABLES CRECIMIENTOS EN 2021

VALENCIA AFIANZA SU LIDERAZGO

La entidad portuaria cerró 2021 con un crecimiento del 4 por ciento, mientras el tráfico de mercancía general en el puerto de Algeciras, en segunda posición, cayó un 6 por ciento. El podio se completa con el puerto de Barcelona.



AÑO 2021



Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



40 AÑOS DANDO LAS SOLUCIONES LOGÍSTICAS MÁS EFICIENTES.

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



ALGEPOSA

Tu operador logístico integral

España | Francia | Omán

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | CONTENEDORES

ESPAÑA ATRAPA NUEVOS FLUJOS Y APARCA LA CRISIS

LOS PUERTOS MOVILIZAN 17,7 MILLONES DE TEUS EN 2021, LOGRANDO UN MÁXIMO HISTÓRICO

Buen año para el contenedor en España. El tráfico aparca la crisis y marca un máximo histórico en los puertos españoles con casi 18 millones de TEUs. Supone un incremento del 5,5 por ciento respecto a 2020 y un 1,2 por ciento sobre 2019, último ejercicio antes del estallido de la alarma sanitaria mundial.

Un ejercicio "caracterizado por desajustes en la cadena de suministro, la congestión portuaria, fletes altos y accidentes marítimos", como ha explicado el presidente del puerto de Algeciras, Gerardo Landaluze.

La gran clave del ejercicio estuvo en los diferentes comportamientos de las principales navieras mun-

diales en los cuatro principales enclaves españoles. Situaciones que encadenaron contrastes significativos entre las terminales que soportan flujo interoceánico.

Y es que mientras MSC aportó nuevos flujos en los casos de Barcelona y Las Palmas, Maersk repartió volúmenes en el Estrecho de Gibraltar en el triángulo formado entre Algeciras, Tánger-Med y Málaga.

Por su parte, CMA CGM se apoyó en sus crecimientos en el enclave marroquí y en su progresión en Valencia, según explican fuentes portuarias, que evidenciaron "ciertos desvíos de flujos de MSC de Valencia a Barcelona, sobre todo en la logística de vacíos,

VALENCIA SE AFIANZA COMO PUERTO LÍDER

El enclave se consolida como primer puerto español en tráfico de contenedores, con un crecimiento del 3 por ciento, mientras Algeciras sufre un descenso de flujos y Barcelona logra una notable recuperación en 2021.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Valencia	5.614	+3%	+3%	5.428	5.440
Bahía de Algeciras	4.797	-6%	-6%	5.108	5.125
Barcelona	3.531	+19%	+6%	2.958	3.325
Las Palmas	1.175	+14%	+17%	1.033	1.007
Bilbao	539	+11%	-14%	486	628
S.C. Tenerife	436	+16%	+6%	377	411
Málaga	237	+91%	+13%	124	209
Bahía de Cádiz	215	+97%	+271%	109	58
Vigo	215	-6%	-1%	229	217
Alicante	173	+10%	+1%	158	171
Sevilla	136	+8%	-1%	126	137
Castellón	130	-1%	-36%	131	203
Baleares	107	+16%	-11%	92	120
Huelva	81	-4%	+9%	84	74
Gijón	56	-34%	-26%	85	76
Tarragona	55	+25%	+14%	44	48
Cartagena	49	-13%	-27%	57	68
Marín - Pontevedra	41	-7%	-46%	44	77
Santander	38	+44%	+164%	26	14
Vilagarcía	34	-5%	-18%	36	41
Almería	25	+6%	+8%	24	23
Ferrol - San Cibrao	17	+35%	+103%	12	8
Melilla	8	-30%	-56%	11	18
Ceuta	6	-2%	-46%	6	11
Resto	0	-99%	-96%	4	1
TOTAL	17.712	+5%	+1%	16.793	17.510

Miles de TEUs. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

LAS TERMINALES DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES MANEJAN CADA DÍA UN VOLUMEN SUPERIOR A LOS 49.000 TEUS





PUERTO DE MARÍN

ESPECIALISTAS EN LOGÍSTICA DEL FRÍO

Parque de Cantodarea s/n
Apt. 136. 36900 Marín - Pontevedra

Tel.: +34 986 85 52 00
Fax: +34 986 84 01 93

www.apmarin.com
sac@apmarin.com



Puerto de Marín
Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

con el fin de alimentar la exportación desde el enclave catalán donde la política comercial de Hutchison es determinante”.

Costes de congestión

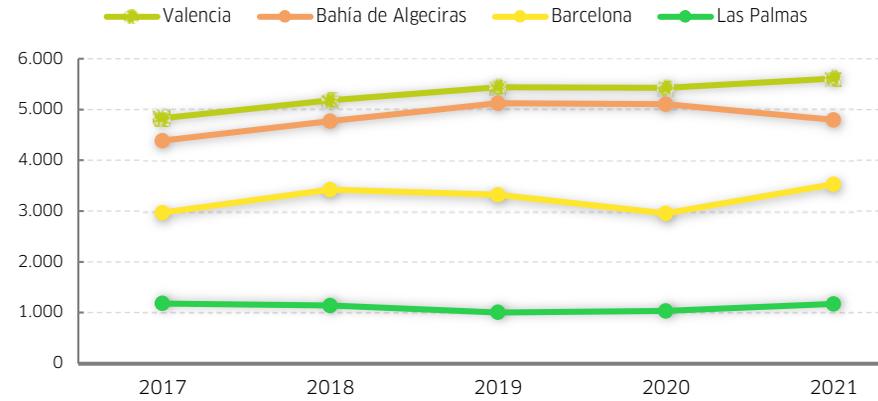
Aurelio Martínez, presidente del puerto valenciano, aclaró en el transcurso del año que “hemos sufrido problemas de congestión y algunos contenedores se han marchado a Barcelona porque tiene capacidad disponible”, indicando que “como tasas, el precio no está influyendo, y no parece que sea una cuestión en los contratos de MSC con CSP Spain y BEST”.

Así las cosas, la batalla comercial entre los puertos de Valencia y Barcelona continuará en 2022 por un mayor control de los volúmenes en el centro del Mediterráneo, mientras Algeciras, que redujo un 6 por ciento sus flujos en 2021, estima poder recobrar una senda positiva en los próximos meses.

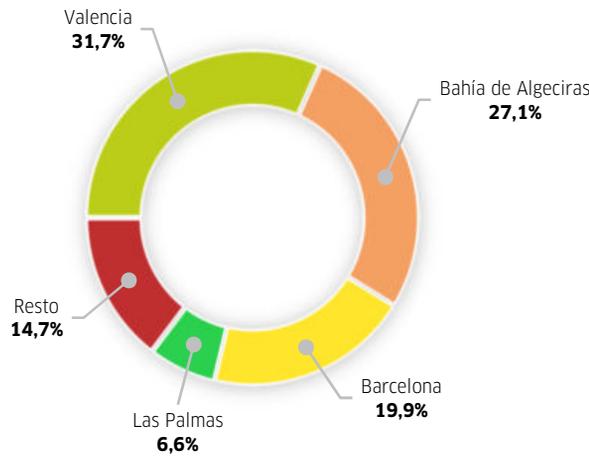
En el caso del puerto andaluz, aparte de la afección por el ‘efecto Tánger-Med’, su presidente Gerardo Landaluce indicó que “el recrecido de cinco de las ocho grúas de TTI-A ha supuesto una pequeña limitación, pero esto se va a recuperar en los próximos meses”.

UN MERCADO CON ALTA CONCENTRACIÓN

Los cuatro principales enclaves, con tráficos superiores al millón de TEUs, gestionaron 85 de cada cien contenedores que se manipularon en la red de interés general.



AÑO 2021



Millones de TEUs. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

DESACELERACIÓN Y OPORTUNIDAD

El tráfico de contenedores evolucionó, en su conjunto, de forma positiva en 2021. España logró atrapar nuevos flujos, un total de 200.000 nuevos TEUs se encaminaron por la red en un año que fue de más a menos, con un segundo semestre donde se redujo la actividad en varios de los principales puertos. Lo cierto es que el escenario del negocio mantiene un mercado muy concentrado, donde casi 9 de cada 10 contenedores se gestiona por una decena de terminales de cuatro puertos.

Sin embargo, el mercado también abre oportunidades en los puertos de menor tamaño, como Málaga, Bahía de Cádiz o Tarragona que han logrado crecimientos superiores a los dos dígitos en sus enclaves. La elección de las navieras continúa siendo clave para expandir el negocio en los puertos que disponen de capacidad instalada y que permiten que existan oscilaciones de flujos en un mercado donde las decisiones están cada día en manos de unos pocos.



En España, **movemos más** que contenedores

Learn more on apmterminals.com



Lifting Global Trade

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | CONTENEDORES

ACELERACIÓN DEL 'IMPORT-EXPORT'

LA RED DE TERMINALES DE CONTENEDORES DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES MEJORAN UN 12% SUS FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR, CON 6,28 MILLONES DE TEUS EN 2021, SUPERANDO LAS CIFRAS PREPANDEMIA

“Un año razonable”, explica Aurelio Martínez, presidente del puerto de Valencia, en su valoración sobre la estadística del ‘import-export’ en contenedores del ejercicio 2021. “Los datos logrados muestran la salud del sector exportador”, en un año en el que la aceleración del ‘import-export’ tuvo dos partes, “un periodo de mayor crecimiento en el primer semestre y una segunda donde la progresión desaceleró” matiza.

Año positivo en el camino de excelencia que los puertos han trazado para liderar, entre continentes, el comercio exterior del sur de Europa, logrando un máximo de 6,28 millones de TEUs de ‘import-export’.

Este registro histórico

supera un 12 por ciento el tráfico de 2020, muy afectado por la pandemia, y es un 4 por ciento mejor al previo a la crisis sanitaria, devolviendo al sistema a volúmenes por encima de los seis millones de TEUs.

Esto supone que la media operativa de operaciones de comercio internacional por buque tratado en las terminales españolas es de 35 de cada cien contenedores que se mueven en los muelles.

Año de contrastes

El sistema en red mantiene grandes contrastes con dos focos importantes para el comercio internacional, los puertos de Valencia y Barcelona, al que se empieza a sumar en los últimos años

EL TRÁFICO CRECE TRAS EL BACHE DE 2020

Las terminales ganaron más de 676.000 TEUs de contenedores de importación y exportación en 2021, de los que 599.000 TEUs se originaron en los puertos de Valencia y Barcelona.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Valencia	2.508	+16%	+10%	2.164	2.290
Barcelona	1.823	+16%	+8%	1.568	1.694
Bahía de Algeciras	713	+5%	+1%	677	709
Bilbao	492	+12%	-11%	441	552
Vigo	189	-7%	+20%	203	157
Castellón	118	-5%	-39%	124	192
Las Palmas	65	-10%	-22%	73	84
Gijón	49	-25%	-13%	65	56
Tarragona	45	+36%	+15%	33	39
Santander	38	+45%	+164%	26	14
Bahía de Cádiz	38	+89%	+286%	20	10
Cartagena	37	-22%	-30%	48	54
Marín - Pontevedra	37	-3%	-44%	38	66
S.C. Tenerife	35	+7%	-13%	33	40
Alicante	26	+26%	+33%	21	19
Almería	22	+7%	+5%	20	21
Ferrol - San Cibrao	16	+29%	+95%	12	8
Málaga	15	+3%	-39%	15	25
Huelva	14	-22%	-5%	18	15
Vilagarcía	2	-7%	+3%	2	1
Sevilla	1	-4%	-64%	1	4
Resto	0	-96%	-97%	6	7
TOTAL	6.282	+12%	+4%	5.606	6.058

Miles de TEUs. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

VALENCIA, BARCELONA Y ALGECIRAS GESTIONAN 80 DE CADA 100 CONTENEDORES DE 'IMPORT-EXPORT' QUE SE MANIPULAN EN ESPAÑA





Una fuerte Red en la Península Ibérica
Terminales excelentes en Andalucía y Galicia










el puerto de Bahía de Algeciras. Los tres enclaves lograron progresar en 2021. Mientras Valencia y Barcelona sumaron contenedores a doble dígito, Algeciras elevó sus registros un 5 por ciento, aumentando, ante la reducción de los tránsitos, su 'mix' de equilibrio de los flujos tratados.

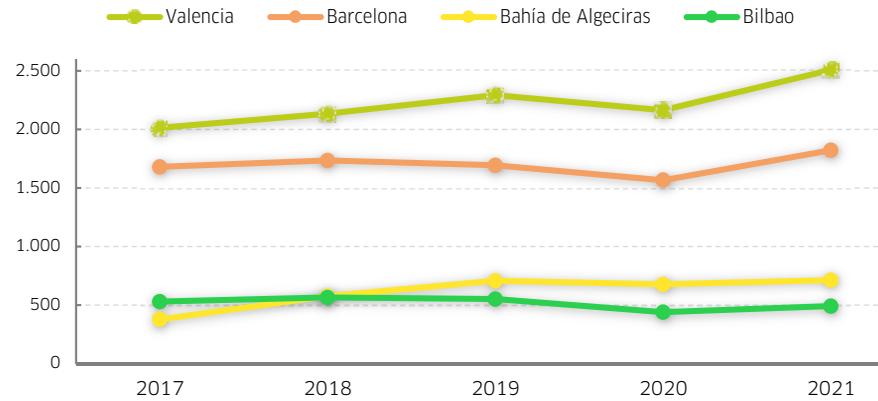
En este nuevo 'año de estrés', el presidente del puerto de Algeciras, Gerardo Landaluze, ha valorado como "un dato muy importante", el crecimiento del 10 por ciento de los flujos 'import-export' en envases llenos, con 419.000 TEUs.

Problemas de congestión

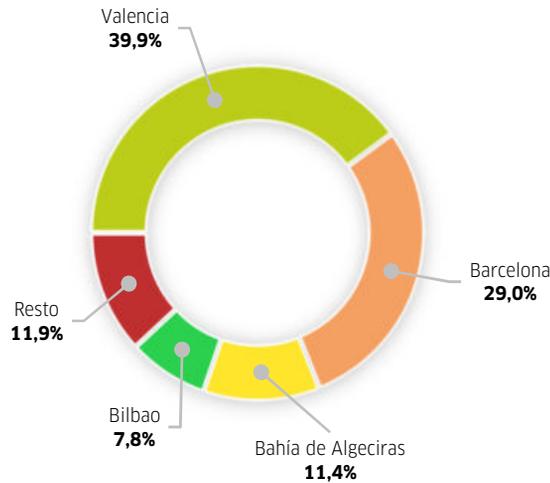
Por su parte, para el presidente del puerto de Valencia, Aurelio Martínez, los dos millones de TEUs de contenedores llenos gestionados en el enclave, "supone que el 41 por ciento de la industria usa nuestro puerto". Martínez advierte de que se empiezan a detectar "principios de saturación" en las terminales, "costes de congestión, ya que nuestra dimensión es de 7,5 millones de TEUs y estamos cerca. Eso supone restricciones, de ahí que sea imprescindible la ampliación norte si queremos ser importantes en el tráfico mundial".

CUATRO VÍAS PARA EL COMERCIO EXTERIOR

Las tres principales coordenadas marítimas españolas, norte, este y sur, tienen en los puertos de Bilbao, la dupla Valencia/Barcelona y Bahía de Algeciras los principales aliados para exportadores e importadores.



AÑO 2021



Millones de TEUs. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

INTERMODALES Y DIGITALIZADOS

Los puertos españoles mantienen abierta una pelea diaria por captar nuevos flujos o incentivar sus cadenas de distribución con inversiones o iniciativas comerciales. Desde hace años enclaves como Barcelona, Valencia y Bilbao, a los que se está uniendo Algeciras, han conseguido profundizar entre cargadores y embarcadores de la Península Ibérica para ofrecer importantes flujos de carga a las navieras. La generación de servicios intermodales, con la puesta en marcha de terminales interiores, o la mejora de las tasas portuarias a tráficos específicos como la automoción, la cerámica y el sector agroalimentario, han permitido a los enclaves ofrecer una mayor utilidad al comercio exterior y mantener una alta conectividad marítima. Junto a ello, la productividad de las terminales portuarias y la eliminación de corsés burocráticos, con una mayor digitalización, ha sido clave.



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | CONTENEDORES

ESTANCAMIENTO DE FLUJOS

LAS TERMINALES RETIENEN 9,4 MILLONES DE TEUS DE TRÁNSITO, UN TRÁFICO MUY VOLÁTIL

FUERTES OSCILACIONES ENTRE PUERTOS

El tráfico en tránsito se mantuvo estable en 2021, pero hubo grandes diferencias en el comportamiento entre enclaves. Mientras los volúmenes cayeron en Algeciras y Valencia, subieron en Barcelona y Las Palmas.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Bahía de Algeciras	4.083	-8%	-8%	4.431	4.416
Valencia	2.892	-6%	-2%	3.061	2.937
Barcelona	1.477	+26%	+6%	1.175	1.398
Las Palmas	640	+19%	+43%	536	447
Málaga	211	+117%	+24%	97	170
Bahía de Cádiz	45	+44%	>999%	31	1
S.C. Tenerife	41	+63%	+231%	25	13
Vigo	11	+9%	+17%	10	9
Castellón	6	+83%	-25%	3	8
Marín - Pontevedra	3	-17%	-38%	4	5
Bilbao	2	+36%	+27%	2	2
Alicante	2	-51%	+286%	4	1
Cartagena	1	+222%	+359%	0	0
Resto	1	-65%	+228%	2	0
TOTAL	9.416	0%	0%	9.382	9.406

Miles de TEUs. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

El tránsito “es un negocio extremadamente volátil”, explica el directivo de una de las principales navieras extranjeras que operan en España altos volúmenes. “Y no solo por el precio o la agilidad en las operaciones, sino por tener una línea de atraque disponible para operar”, matiza.

La saturación o la congestión de atraques en determinados momentos en varios puertos españoles, así como la política de los ‘blank sailings’ (cancelación de escalas), está detrás del estancamiento en los flujos del tránsito en España durante 2021. En su conjunto, el tráfico se detuvo en comparación con los flujos prepandemia, acumulando un volumen de 9,4 millones de TEUs. Es decir, cada día en los muelles españoles se trabajan más de 26.000 TEUs, afianzando el estatus de los puertos como hubs intercontinentales y plataformas de distribución hacia terceros países.

La pregunta es obligada.

¿La relocalización empieza a influir? Quizás “sea pronto para aventurarlo”, explica un profesional del sector, pero “a la larga vamos a ver cómo las cadenas de distribución se acortan, de ahí la política de navieras como Maersk de no apostar por grandes buques, sino en crear redes de distribución continental”.

Reposicionamiento

Así las cosas, el escenario del tránsito de 2021 en España ofrece contrastes. Hay un reposicionamiento de volúmenes hacia Barcelona, Las Palmas y Málaga, puertos que crecen por encima de los tráficos prepandemia.

Mientras, sigue produciéndose un desvío de flujos desde enclaves como Bahía de Algeciras y Valencia, bien por la presión del ‘efecto Tánger-Med’ en el caso del andaluz por parte de la danesa Maersk, o por la activación de otros enclaves en el Mediterráneo como Gioia Tauro y Barcelo-

LOS PUERTOS ESPAÑOLES MUEVEN A DIARIO UN FLUJO DE 26.000 TEUS DE TRANSBORDO

na en el caso de los tránsitos de la suiza MSC.

La congestión en la línea de atraque para dar servicio a los grandes buques de más de 24.000 TEUs es un hecho que irá a más si ambos enclaves no expanden sus instalaciones en los próximos ejercicios.

Asimismo, con el efecto del gigantismo, hay una reducción de buques operados en ambos puertos, que gestionan el 74 por ciento del tránsito global del sistema portuario. Cada día pasan por Algeciras una media de más de 11.000 TEUs de tránsito, mientras que por las terminales de Valencia se encaminan más de 8.000 TEUs. En el caso de Barcelona, la operativa diaria supera los 4.000 TEUs.

BERNARDINO ABAD
GRUPO LOGÍSTICO



WWW.BERNARDINOABAD.ES

ADUANAS
CONSIGNACIONES
ESTIBADORES
TRANSITARIOS

BROKERS
TRANSPORTES
SEGUROS
MMPP



Algeciras | Cádiz | Huelva | Las Palmas | Madrid
Málaga | Motril | Sevilla | Tenerife

T. +34 902 44 47 44
info@bernardinoabad.es

TURISMO E INDUSTRIA NORMALIZAN LOS TRÁFICOS DE CABOTAJE

EL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES ENTRE LOS PUERTOS ESPAÑOLES SUPERA LA CRISIS SANITARIA

El tráfico de contenedores entre puertos españoles recobró en 2021 los volúmenes previos a la pandemia, anotándose un crecimiento del 12 por ciento.

El tráfico, que se reposiciona por encima de los 2 millones de TEUs, se benefició de un mejor comportamiento del turismo y la industria local, con una mayor distribución de mercancías respecto al tormentoso 2020, ejercicio en el que se dejaron de mover más de 200.000 toneladas.

El cabotaje, centrado en los flujos entre Península y Canarias, combina la actividad entre navieras españolas como Boluda, Nisa, y JSV Logistic con los grandes armadores internacionales, en una dura competencia por el control de las cargas con las compañías que ofertan tráficos de carga rodada como Baleària-

Fred. Olsen Express y Armas Trasmediterránea.

En este nicho de actividad, los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife gestionan un tráfico diario superior a los 2.000 TEUs dentro de la red española que viene manipulando más de 5.500 TEUs entre los respectivos enclaves. Es un circuito continuo que se realimenta bien a través de *feeders* específicos, líneas regulares consolidadas Península-Canarias o por la suma de escalas en diferentes enclaves de los servicios interoceánicos, que captan flujos directos.

En 2021, del conjunto de la red sobresalió el comportamiento de los flujos en Cádiz, por el posicionamiento del servicio 'Daily Canarias' de Boluda, que ha alzado a la dársena andaluza a lograr tráficos similares a los de Sevilla.

LAS PALMAS Y TENERIFE VUELVEN A FLUJOS PREPANDEMIA, CON 800.000 TEUS ENTRE AMBOS ENCLAVES

EL CABOTAJE RETORNA A SUS VOLÚMENES

El tráfico de contenedores entre puertos españoles creció un 12 por ciento en 2021, un negocio centrado en la distribución con los puertos canarios de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, que gestionan el 40 por ciento de los flujos.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Las Palmas	469	+10%	-1%	425	475
S.C. Tenerife	360	+13%	0%	319	358
Barcelona	231	+8%	-1%	215	233
Valencia	215	+6%	+1%	203	213
Alicante	145	+9%	-4%	133	151
Sevilla	134	+8%	+1%	125	133
Bahía de Cádiz	132	+129%	+179%	58	47
Baleares	107	+16%	-11%	92	120
Huelva	67	+1%	+12%	66	59
Bilbao	45	+3%	-40%	44	75
Vilagarcía	32	-5%	-19%	34	40
Vigo	15	-6%	+1%	16	15
Cartagena	11	+24%	-17%	9	14
Málaga	10	-14%	-27%	12	14
Tarragona	9	+1%	+8%	9	9
Melilla	8	-22%	-45%	10	14
Gijón	7	-63%	-64%	19	20
Castellón	7	+55%	+106%	4	3
Ceuta	6	+1%	-30%	6	8
Almería	3	-3%	+34%	3	2
Marín - Pontevedra	1	-53%	-77%	3	6
Ferrol - San Cibrao	1	+228%	+342%	0	0
Bahía de Algeciras	0	+68%	-36%	0	0
TOTAL	2.015	+12%	0%	1.804	2.010

Miles de TEUs. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Conexión con el mercado global

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



TCTenerife

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



TMS

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



Una empresa de movilidad inteligente, segura y sostenible

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

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

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | CONTENEDORES

NOTARIOS DE LA EVOLUCIÓN DE LA ECONOMÍA

LA EVOLUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO REFLEJA QUE LOS PUERTOS MANTUVIERON LOS FLUJOS ESTABLES, PESE A LOS VAIVENES DEL TRÁNSITO E 'IMPORT-EXPORT'

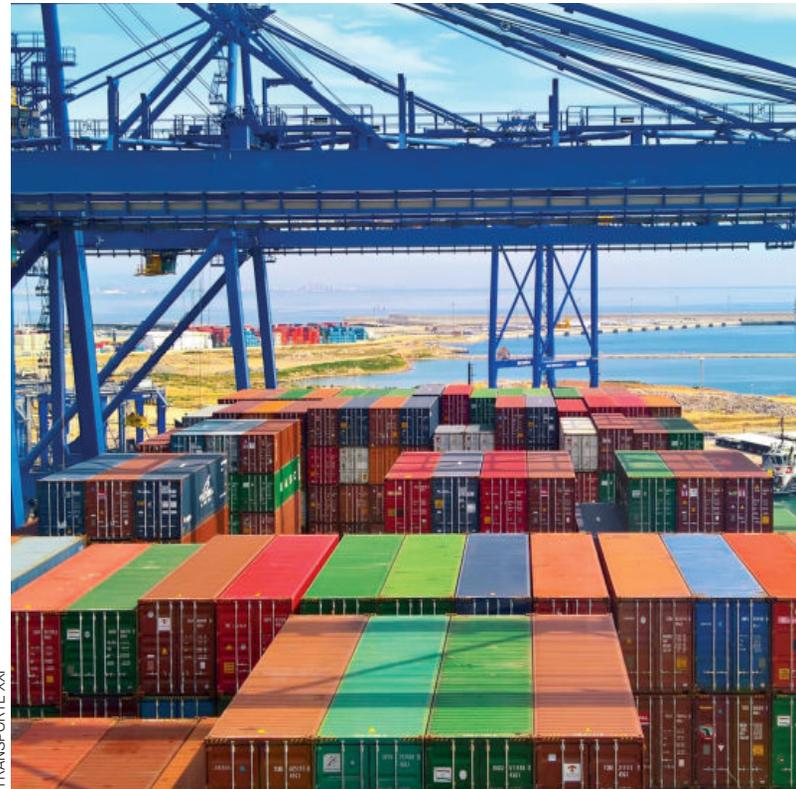
“No ha sido un año fácil”, explica un directivo de un operador logístico con altos tráficos marítimos. “Lo más exitoso -destacó- ha sido el comportamiento de importaciones y exportaciones, donde la mayoría de puertos españoles han aguantado bien, soportando el crecimiento de las cadenas de suministro”. Y es que la red portuaria española volvió en 2021 a “chequear una importante prueba de estrés, en un escenario global de congestión en Estados Unidos, Asia y el norte de Europa, prueba de los efectos de la pandemia y del aumento de pedidos de los consumidores”, explica este interlocutor.

De idéntica forma, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, ha explicado que “durante la pandemia hemos garantizado el abastecimiento y el suministro pese a la irregularidad que hubo en la cadena a

escala mundial”, matizando que “en España no hubo congestión en los puertos porque estábamos preparados desde el lado de las infraestructuras”.

En ese escenario, los puertos españoles han aguantado con nota, pese a comprobar en muchas terminales que “se notan ciertos costes de congestión en líneas de atraque”, explica el directivo de una naviera internacional, “lo que, en determinados momentos, nos hace tener que mover la escala de un puerto a otro para garantizar el compromiso con el cliente de plazo”.

Así las cosas, la evolución mensual del tráfico de contenedores en España por vía marítima refleja que los puertos mantuvieron flujos estables a lo largo del ejercicio (ver cuadro adjunto), pese a los vaivenes del tránsito y del ‘import-export’, como notarios de la evolución de la economía



TRANSPORTE XXI

Los puertos españoles trataron más de 17.000 TEUs diarios de 'import-export' durante 2021

La media mensual del tráfico total en 2021 superó los 1,47 millones de TEUs. Cada día pasaron por la red portuaria un flujo superior a 49.000 TEUs. Del conjunto anual, sobresale el comportamiento del mes de julio, periodo en el que se movieron más de 1,5 millones de TEUs, el mejor dato del ejercicio. Por su parte, febrero obtuvo el registro más bajo, con un flujo de casi 1,4 millones de TEUs. De este global, sobresale el comportamiento de los flujos

CSP Spain
The Ports for ALL

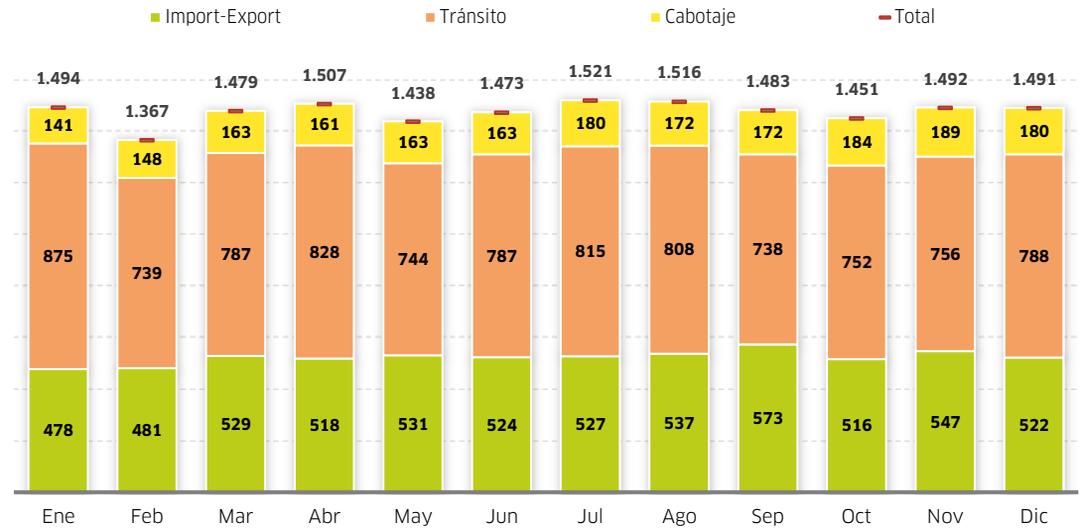
Operador portuario líder en España

cspspain.com



JULIO FUE EL MES CON MAYOR VOLUMEN

La estadística atestigua que en los meses con alta progresión de los flujos de importación y exportación en los puertos españoles, como mayo, septiembre o noviembre, se redujeron los volúmenes de tránsito.



Miles de TEUs, año 2021. Fuente: Puertos del Estado.

de tránsito en el primer semestre del ejercicio, donde esta actividad tuvo un mayor volumen. En su conjunto, la media mensual anual fue de 784.650 TEUs. Hay que tener en cuenta la importancia del tránsito en el comportamiento del tráfico de contenedores, ya que supone el 53 por ciento del global, con un movimiento diario de más de 26.000 TEUs. En tránsito, el mejor mes fue enero, con un movimiento de 875.159 TEUs, mientras que septiem-

LA MEDIA MENSUAL FUE DE 1,5 MILLONES DE TEUS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES DURANTE 2021

bre, con 737.626 TEUs, obtuvo la cifra más baja del año.

Por su parte, en los flujos globales de 2021, destaca el comportamiento positivo de los tráficos de importación y exportación, que suponen el 35 por ciento del volumen de contenedores. La media mensual fue de 523.491 TEUs, con una aceleración de los tráficos al final del primer trimestre, que llevó a lograr el máximo anual en septiembre con 573.362 TEUs.

En el último tercio del año, los volúmenes se desinflaron, según constatan autoridades portuarias como Valencia

en su lectura de la actividad del ejercicio 2021. El peor dato del año en 'import-export' se obtuvo en enero, con 477.680 TEUs, una cifra en la línea de las que se produjeron en el año 2020. Durante 2021 se trataron más de 17.000 TEUs diarios de 'import-export'.

Por último, los flujos de cabotaje tuvieron una tendencia alcista desde el primer al segundo semestre, fruto del mejor comportamiento de la economía, logrando una media mensual superior a 167.000 TEUs. Su mayor pico se produjo en noviembre con un tráfico de más de 189.000 TEUs.

HOLDING M. CONDEMINAS

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. 8-10
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 Betancor Brito, 3
Urb. Industrial El Goro • 35219 Telde (Gran Canaria)
+34 928 700 094

SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA 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.districtcenter.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 retractilados especiales.
- Gestión de archivos digitales de datos e imágenes.
- Políticas:
Calidad: ISO 9001
Medioambiental: ISO 14001
Seguridad de la Información: ISO 27001

DISTRICENTER
Custom logistics
Sector B, calle B, nº7
Pol. Ind. Zona Franca
08040 Barcelona
+34 932 643 940
districtcenter@districtcenter.es

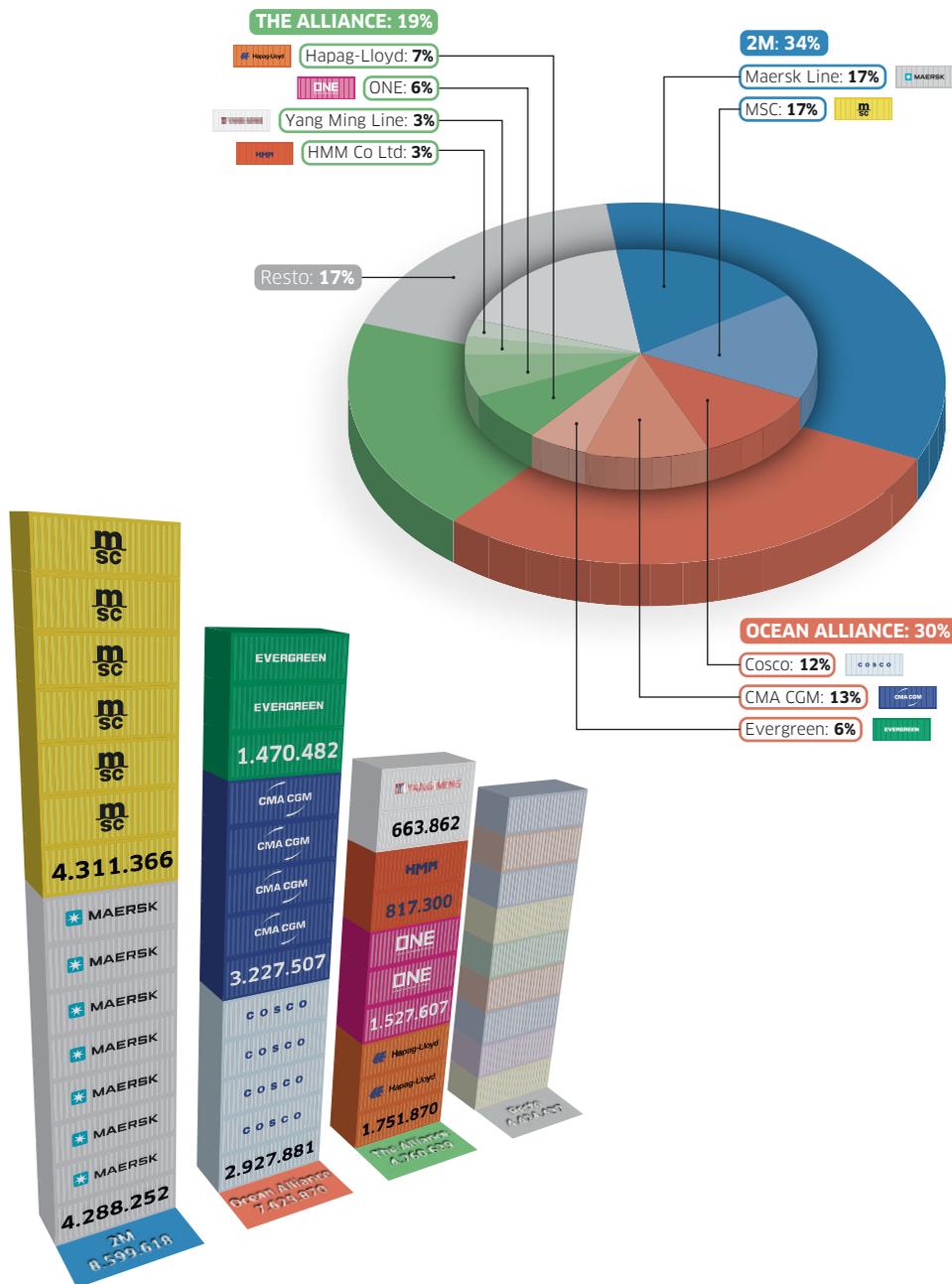
EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR | ALIANZAS NAVIERAS

ESPAÑA GANA PESO COMO 'HUB' EUROPEO

LOS TRES CONSORCIOS NAVIEROS MUNDIALES REAFIRMAN EL PAPEL INTEROCEÁNICO DE LOS PUERTOS DE ALGECIRAS, VALENCIA Y BARCELONA

EL 83% DE LA OFERTA GLOBAL NAVIERA, EN MANOS DE TRES CONSORCIOS

Solo cuatro grupos navieros detentan dos dígitos de cuota de mercado, en el que sobresalen MSC y Maersk, que controlan, cada una, más del 17 por ciento de la bodega del transporte marítimo de contenedores.



Cinco navieras mueven el mundo. Son las grandes responsables del tráfico de contenedores y los principales clientes de los puertos interoceánicos españoles, que continúan en progresión ganando peso como *hub* europeo.

Cualquier movimiento en el tablero mundial de MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco y Hapag-Lloyd afecta directa o indirectamente a España y, con ello, al negocio logístico y portuario de los enclaves.

Estos cinco *players* son los que manejan, en la práctica, el control operativo de las tres alianzas navieras que operan en los puertos españoles, una oferta que viene a suponer, de forma global, el 80 por ciento de la bodega mundial del transporte marítimo de contenedores.

En el sector se reconoce que “la suerte está echada” y que “debería ocurrir un terremoto de magnitudes bíblicas” para que España saliera de la corriente mundial de tráficos interoceánicos de la que viene disfrutando. No olvidemos que “el tránsito aporta conectividad” y que “ofrecer productividad y precios estables, con seguridad jurídica” es un elemento vital para la industria naviera.

“EL PASTEL ESTÁ MUY REPARTIDO, LA PELEA POR NUEVOS CONTRATOS ESTÁ EN TIERRA”

“Nadie se va a mover de Valencia, Barcelona o Algeciras”, explican. “Son puntos estratégicos para las navieras”, aunque, desde el sector, varias fuentes coinciden en que “hay que mejorar el coste unitario por contenedor movido para mantener, al menos, la conectividad que aportan los megabuques”.

Y para ello, los operadores logísticos consultados indican que “tan necesario es ofrecer un buen porcentaje de carga local, como que el puerto tenga unas buenas infraestructuras para que el buque que viene no sufra retrasos, hay que manejar miles de contenedores en pocas horas”.

El negocio naviero “vive en una época de bonanza, unido a una sensación de turbulencia pos-COVID-19”, explica un directivo de una consignataria, que desgrana que “el pastel entre los grandes ya está muy repartido, con clientes históricos, y la pelea por nuevos contratos está más en tierra, con la aparición del intermodal, que en el mar”.

Tráficos 'end to end'

Bien es verdad, que la política actual de las navieras, fuertemente impulsada por Maersk, es lograr cadenas de su-

Datos en TEUs. Todos los porcentajes son totales sobre la capacidad total mundial. Fuente: Alphaliner. Datos a 15/02/2022.



TRANSPORTE XXI

Las navieras están aumentando su control por la cadena de suministro con su irrupción en la logística terrestre de las mercancías.

ministro estables y regulares *end to end*, “porque nuestro objetivo es acompañar al cliente hasta la última milla”, indican desde la compañía danesa.

De ahí que muchos de los beneficios que las navieras están obteniendo con el incremento del transporte marítimo y su política de fletes altos, se esté orientando a la adquisición de compañías en los ámbitos de la logística y la distribución.

La pregunta que surge en el sector es si esta política llegará a España.

¿Hay activos interesantes para adquirir en el mundo de la intermediación, logística y última milla?

Lo cierto es que la situación actual viene provocando un rediseño en la comercialización en agencias consignatarias ante el estupor de muchos transitarios que ven como se va a ir escapando negocio si no se logra aportar un valor añadido al flete del transporte.

Y no solo hablamos de aduanas o de logística, sino de que “los operadores logísticos y empresas transitarias debe-

mos lograr afianzar proyectos de importación y/o exportación que impulsen más allá de las necesidades básicas de un embarcador, siendo más eficientes en lo local para aumentar nuestra presencia global e intentar defender negocio ante la temible aparición en el mercado de las navieras”, indica un empresario del sector.

En esa necesidad andan embarcados muchos de los principales operadores, adquiriendo empresas, creciendo en redes internacionales o ampliando sus estructuras de negociación de fletes, dentro de un escenario dominado por el control que tienen hoy las compañías navieras en España de las operaciones portuarias.

Control de la cadena

No solo dominan el mar, las escalas de los buques, sino la manipulación de la carga en las terminales, y están ya profundizando en la explotación del intermodal, como son los casos en la Península Ibérica de MSC con Medway, CMA CGM con Continental Rail y Cosco con su reciente adquisición del control accionarial de Logitren Ferroviaria.

Junto a eso, el control del transporte terrestre y de la logística, con la utilización de proveedores exclusivos, supone “otro nuevo problema” para las empresas de transporte que mantienen una cartera policliente. “Hoy, estamos haciendo las inversiones a tenor de la información que nos suministra la naviera”, indica un flotista, explicando que “vemos nuestro futuro como proveedores, más integrados, con libros abiertos, y atendiendo tráfico en muchas plazas, incluso en otros puertos fuera de España”.

LOS ACTIVOS EN TIERRA SON OBJETIVO DE LAS NAVIERAS

Impulsamos el desarrollo económico del norte de Galicia.

3 puertos
365 días al año
9,9 millones de toneladas en 2021
1 terminal de contenedores
3 líneas de short sea shipping
1 conexión mundial via Algeciras
3,8 millones de m³ de GNL
25.000 cruceristas



EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR | ALIANZAS NAVIERAS

MSC SE ERIGE COMO REY DEL 'SHIPPING'

SALVO MAERSK, QUE NAVEGA CONTRACORRIENTE, LAS GRANDES NAVIERAS MUNDIALES APUESTAN POR PRIORIZAR LOS PORTACONTENEDORES DE MÁS DE 24.000 TEUS EN SU POLÍTICA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

MSC AÑADIRÁ UNA OFERTA DE 1,2 MILLONES DE TEUS A SU FLOTA, CON 78 BUQUES

Los pedidos de nuevos buques de las 25 primeras compañías aumentarán la oferta de transporte marítimo de contenedores en 535 buques con una bodega de 5,1 millones de TEUs en los próximos años.

	TOTAL		EN PROPIEDAD		CHÁRTER		PEDIDOS	
	CAPACIDAD	BUQUES	CAPACIDAD	BUQUES	CAPACIDAD	BUQUES	CAPACIDAD	BUQUES
1 Mediterranean Shg Co	4.311	654	1.607	296	2.705	358	1.199	78
2 Maersk	4.288	737	2.496	334	1.792	403	319	29
3 CMA CGM Group	3.228	574	1.403	187	1.825	387	446	51
4 COSCO Group	2.928	476	1.553	175	1.375	301	585	32
5 Hapag-Lloyd	1.752	249	1.050	110	702	139	416	22
6 ONE (Ocean Network Express)	1.528	208	711	84	816	124	322	24
7 Evergreen Line	1.470	201	761	121	710	80	603	65
8 HMM	817	75	551	35	266	40	161	12
9 Yang Ming Marine	664	91	212	50	452	41	59	5
10 ZIM	424	113	16	5	409	108	361	40
11 Wan Hai Lines	411	145	263	90	148	55	251	41
12 PIL (Pacific Int. Line)	268	84	137	57	131	27	26	2
13 KMTC	161	69	86	32	75	37	0	0
14 IRISL Group	150	33	107	30	44	3	0	0
15 X-Press Feeders Group	147	96	63	36	84	60	103	23
16 SITC	146	97	120	78	26	19	66	35
17 UniFeeder	141	94	21	12	120	82	0	0
18 Zhonggu Logistics Corp.	125	100	75	33	50	67	83	18
19 TS Lines	112	57	66	26	46	31	109	30
20 Sinokor Merchant Marine	108	75	83	57	25	18	42	20
21 Antong Holdings (QASC)	94	96	64	46	29	50	5	2
22 China United Lines (CULines)	81	32	2	2	79	30	12	6
23 Sea Lead Shipping	72	20	0	0	72	20	0	0
24 RCL (Regional Container L.)	71	38	57	33	15	5	0	0
25 Global Feeder Shipping LLC	65	21	39	12	26	9	0	0
TOP 10	21.411	3.378	10.360	1.397	11.051	1.981	4.471	358
TOP 25	23.563	4.435	11.542	1.941	12.021	2.494	5.168	535
TOTAL FLOTA MUNDIAL	25.411	6.332						

Capacidad en miles de TEUs. Fuente: Alhaliner. Datos a 15/02/2022.

El transporte marítimo mundial continúa afectado, desde que estalló la pandemia de la COVID-19, por una serie de factores, que ya empiezan a ser habituales.

La reestructuración de escalas, la falta de contenedores, los 'blank sailings' (cancelación de escalas) o el aumento de los fletes marítimos han puesto en guardia a cargadores y embarcadores en los cinco continentes.

La rotura de la cadena de suministro en determinados momentos de los últimos meses ha puesto en la diana de las críticas a las navieras. En 2021 fue habitual que el traslado de un producto desde una fábrica de China a un centro comercial de Estados Unidos tuviera retrasos, porque los barcos que los transportaban estaban varados, haciendo cola para descargar, algo que también afectó en Europa, y en concreto, en España, a la hora de facilitar las exportaciones.

En este escenario globalizado, los mares y océanos mundiales han visto como MSC, la naviera de la familia Aponte, se encumbraba a la cima de la industria del *shipping*, sobrepasando a Maersk. Contendientes en tierra, los dos principales navieros mundiales comparten recursos en el mar, aunque su política de construcción naval difiere.

Mientras la suiza MSC añadirá en los próximos años una oferta de 1,2 millones de TEUs a su flota, en una continua apuesta por el gigantismo junto a otras grandes navieras, la danesa Maersk navega contracorriente y solo tiene 319.000 TEUs en cartera, por el momento.

Y es que más allá de controlar el transporte mundial, las navieras se enfrentan al reto de la sostenibilidad, y en este aspecto, Maersk está buscando nuevas rutas energéticas para los buques, al tiempo que replantea su red global hacia redes de distribución continental, para lo cual necesita buques de menor porte.

Actualización de la oferta

Hoy, las navieras están, a diario, en pleno reajuste de su oferta. Mientras los cargadores y embarcadores denuncian las posiciones de dominio del mercado de los grandes operadores marítimos, el negocio sigue moviéndose con el diseño de las ofertas de cada consorcio y línea naviera para poder defender sus posiciones y competir con el resto en una batalla por el control de los mares y océanos mundiales. Nuevos servicios, más buques, en un incierto 2022.

En este sentido, hay que destacar que en 2022 se cumple el octavo ejercicio del acuerdo de intercambio de buques entre MSC y Maersk, que formalizaron en 2015 la '2M Alliance' por un plazo de 10 años en



las rutas transatlántica, transpacífica y Asia-Europa, en un esfuerzo por utilizar mejor su capacidad combinada.

Entre ambas compañías totalizan una oferta insuperable para el resto de las alianzas, más de 8,5 millones de TEUs y una flota de 1.400 buques, que se topan con otra realidad, no quedan actores sufi-

El buque medio operado por las diez primeras navieras mundiales supera una bodega de 6.300 TEUs.

Así las cosas, las compañías navieras que conforman la 'Ocean Alliance' (CMA CGM, Cosco y Evergreen) han anunciado el despliegue, a partir del mes de abril de 2022, de una oferta conjunta de 352 buques con una capacidad agregada de 4,43 millones de TEUs en la nueva versión de su alianza, denominada 'DAY6'.

lencia, que mantienen los servicios entre el Lejano Oriente y el Mediterráneo.

Por su parte, la configuración de la red de 'The Alliance', consorcio naviero formado por Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming Line y HMM, se ha reconfigurado en 2022 para garantizar una cobertura global, manteniendo sus apuestas por los puertos de Valencia, Barcelona y Algeciras.

La red global de servicio, mejorada, será efectiva a partir de la primavera, con un cambio clave que será la desvinculación del bucle del péndulo 'FP2' en dos servicios separados: 'FE5', del Sudeste Asiático a Europa y 'PS7', entre Sudeste Asiático y Sur de China a la Costa Oeste Transpacífica. El objetivo principal es aumentar las frecuencias marítimas respondiendo a los servicios independientes de manera más rápida y flexible.

La alianza ha explicado que otro cambio importante es el despliegue de buques más grandes para los servicios más utilizados. La introducción de una serie moderna de buques de 11.000 TEUs de bajo consumo de combustible reemplazará los tonelajes más antiguos y reflejará el compromiso continuo de 'The Alliance' de reducir las huellas de carbono de sus clientes.

En este sentido, las navieras que componen la alianza han reconocido que las interrupciones y los cuellos de botella en puertos clave de

todo el mundo han seguido causando retrasos en las cadenas de suministro. Por lo tanto, su objetivo es "poner continuamente los máximos esfuerzos en medidas de recuperación flexibles y robustas para un cambio más rápido de las salidas".



cientos en el mercado para competir de igual a igual. ¿Pueden aumentar la estructura de los consorcios? La única forma es añadir tonelaje a sus flotas, invertir en buques propios o charterados para lograr una mejor posición en el transporte marítimo.

Hay que destacar que dentro del nuevo programa de rutas, el puerto de Algeciras contará con una nueva escala en el servicio AEU 2 entre Lejano Oriente y norte de Europa, y mantendrá la que ya disponía en el servicio MENA junto a Barcelona y Va-

Connecting The World

SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES

10 OFICINAS EN LA PENÍNSULA Y CANARIAS

ALMACENES PROPIOS

SERVICIOS ADUANEROS

SERVICIOS DIRECTOS

EXPORT / IMPORT + 160 LÍNEAS DIRECTAS

www.ifs.es

EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR | EVOLUCIÓN DE LOS FLETES MARÍTIMOS

EXPORTAR SALE MÁS CARO

EL CRECIMIENTO DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE Y LA CONGESTIÓN EN PUERTOS DE ESTADOS UNIDOS Y CHINA HAN TRIPLICADO LOS FLETES EN ESPAÑA EN 2021

El Valencia Containerised Freight Index (VCFI), el indicador que mide la tendencia y evolución de costes del transporte por contenedores por mar desde el puerto de Valencia, cerró 2021 con un crecimiento del 185 por ciento respecto al último valor de 2020. El VCFI alcanzó un valor de 4.063 puntos al cierre de 2021. Desde el inicio de la serie, en enero de 2018, el aumento ha sido del 306 por ciento,

La tendencia en 2022 mantiene la progresión de crecimiento del precio de los fletes. En enero de 2022, último dato disponible, al cierre de esta edición, el índice volvió a crecer un 4,9 por ciento, situando su valor en 4.267 puntos. La alta demanda del tráfico portuario, el precio del combustible marino y la congestión en algunos recintos estadounidenses y asiáticos han marcado el ejercicio, según explican desde la Fundación Valenciaport, que elabora mensualmente el índice VCFI.

Durante el pasado año, hubo una ingente demanda de productos y servicios, lo que se reflejó en el transporte marítimo que ha experimentado un aumento en sus niveles, provocado fundamentalmente por el crecimiento de los tráficos en los puertos chinos.

De hecho, desde la Fundación se indica que “este fuerte empuje de la demanda, especialmente en los tráficos de importación en contenedor de Estados Unidos, con la excepción de los vehículos de motor y sus partes debido a la crisis de los semiconductores, está teniendo un impacto directo sobre la actividad marítima global”.

Ante este escenario, “las navieras están empleando todos los buques disponibles de modo que la flota comercialmente inactiva sigue manteniéndose en mínimos”, indican. En este sentido, desde la Fundación explican que los

LA EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL 'BUNKERING' DISPARA LOS FLETES MARÍTIMOS

Durante 2021 se ha producido un considerable incremento de los precios de los combustibles marinos, que en 2020 no tuvieron grandes aumentos, y que ha afectado a los fletes marítimos, que pasaron de un valor de 1.571 en enero de 2021 a 4.263 en enero de 2022.



Fuente: Valencia Containerised Freight Index (VCFI), que compara los fletes marítimos desde el puerto de Valencia con diferentes puertos del mundo. Índice base 1000=enero 2018.



La flota inactiva de las navieras está en niveles mínimos históricos.

datos ofrecidos al cierre del año por Alphaliner “contabilizaron 48 portacontenedores inactivos con 149.386 TEU que representan un 0,6 por ciento del total de unidades activas”.

La Fundación Valenciaport explica que “otro aspecto clave a la hora de entender la evolución en el precio de los fletes por su influencia directa sobre los costes operativos de las navieras es el precio del combustible”. En este senti-

do, el precio medio de los combustibles marinos se ha triplicado desde abril de 2020, con una fuerte aceleración durante el pasado año.

Por último, la Fundación destaca que en el aumento de los fletes de exportación “también sigue influyendo la congestión portuaria”. El año 2021 terminó con 101 portacontenedores retenidos a mitad de diciembre en los puertos de Los Ángeles-Long Beach.

LA FUERTE DEMANDA IMPORTADORA DE ESTADOS UNIDOS, CLAVE EN LOS FLETES



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

De tot COR

150
ANIVERSARI

#arribantabonport



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | MERCANCÍA PERECEDERA

FLUJOS QUE ALIMENTAN NUEVO VALOR AÑADIDO

LOS PUERTOS ESPAÑOLES GENERARON UN VOLUMEN SUPERIOR A LOS 8,6 MILLONES DE TONELADAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS EN CONTENEDORES EN 2021

El tráfico de productos hortofrutícolas en los enclaves españoles se mantuvo estable en 2021. Según los datos facilitados por el organismo público Puertos del Estado, el movimiento superó los 8,6 millones de toneladas.

Esta estadística, solo se refiere a los productos agroalimentarios movidos por contenedor, es una inmensa mayoría en contenedores *reefer*.

Esto supone que alrededor del 5 por ciento de los contenedores viajarían con este tipo de carga, unos 800.000 TEUs en el mercado español, a los que se añadirían una cantidad de 200.000 TEUs de otras clases de productos alimenticios, tanto congelados como refrigerados.

Hay que tener en cuenta

que la puesta en marcha de una estadística específica para el tráfico de contenedores *reefer* se mantiene como una asignatura pendiente para los recuentos estatales que elabora mensualmente el organismo público Puertos del Estado.

Por ello, junto a la estimación del flujo *reefer* por el tonelaje registrado de productos agroalimentarios y de acuerdo con los datos suministrados por varios puertos españoles a Transporte XXI, se puede llegar a afirmar que el volumen nacional de esta actividad estaría en el entorno de entre 700.000 y 900.000 TEUs anuales de tráficos interoceánicos, a los que se podrían sumar un volumen de entre 50.000 y 100.000 TEUs anuales de cabotaje entre enclaves españoles.

MANTENIMIENTO DE VOLÚMENES

El tráfico de productos agroalimentarios en contenedores se posicionó por encima de los 8,6 millones de toneladas anuales durante el pasado año.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Bahía de Algeciras	3.972	+5%	+18%	3.790	3.356
Valencia	2.330	-11%	+14%	2.612	2.037
Barcelona	678	-7%	-63%	732	1.821
Las Palmas	661	-7%	+14%	714	579
S.C. Tenerife	219	+16%	+7%	190	205
Vigo	177	+16%	>999%	153	14
Málaga	104	+141%	+287%	43	27
Bahía de Cádiz	103	+128%	>999%	45	4
Alicante	98	-14%	-29%	113	137
Bilbao	71	-13%	-47%	82	135
Gijón	71	-30%	-20%	101	88
Tarragona	52	+19%	0%	44	52
Cartagena	14	-40%	-49%	24	28
Huelva	14	-35%	-34%	21	21
Sevilla	14	+20%	-11%	11	15
Santander	12	+651%	>999%	2	0
Vilagarcía	12	-30%	-33%	17	18
Castellón	11	-24%	-22%	15	15
Baleares	4	+644%	+128%	1	2
Almería	2	+83%	+65%	1	1
Marín - Pontevedra	0	-93%	-100%	6	149
Resto	0	-76%	-97%	2	14
TOTAL	8.620	-1%	-1%	8.718	8.719

Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Mientras los puertos de Valencia y Barcelona superan los 200.000 TEUs de tráfico *reefer* anual, con notables crecimientos en los segmentos de carne congelada, Bahía de Algeciras logró en 2021 alcanzar un movimiento de 71.000 TEUs, “especialmente con Lationamérica”, con un fuerte movimiento en los tráficos de frutas. Algeciras ha generado un cre-

cimiento del 18 por ciento en los dos últimos años. Los tres puertos, con mayor volumen de contenedores y de instalaciones para el tratamiento de productos perecederos, vienen siendo los grandes referentes para las navieras internacionales en este tipo de flujos de importación y exportación, junto a los puertos de Canarias y los gallegos de Marín y Vigo.

ALGECIRAS HA GENERADO UN CRECIMIENTO DEL 18% EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS

SERVICIOS LEGALES INTEGRALES

SHIPPING

TRADE



360°
LEGAL SERVICES

TRANSPORT

INSURANCE



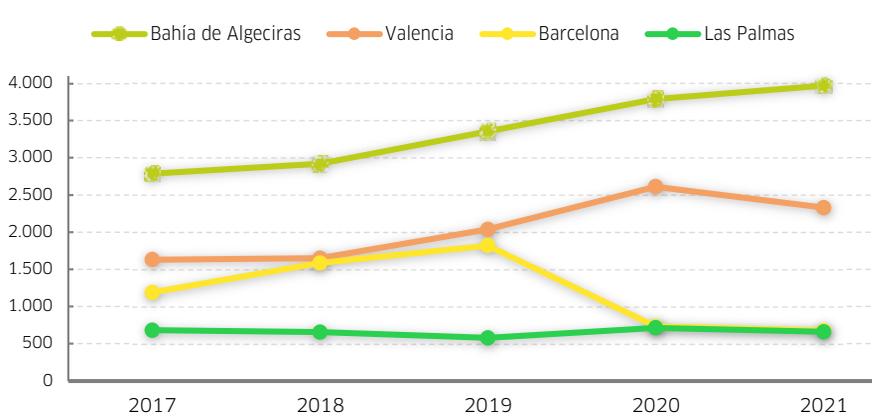
Aiyon
ABOGADOS

Equipo de abogados profesional,
trato personalizado
y atención inmediata.

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

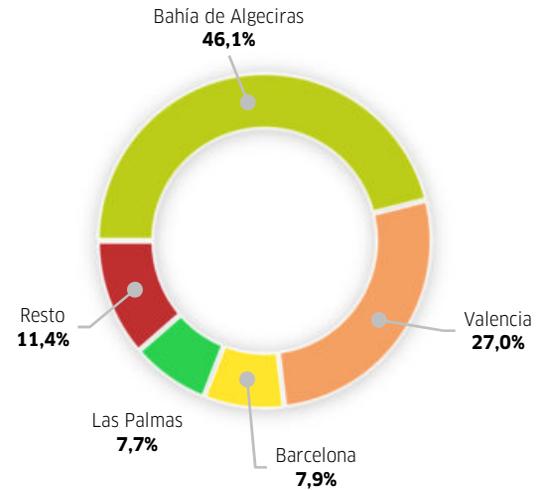
ALGECIRAS GESTIONA EL 46% DEL FLUJO AGROALIMENTARIO EN CONTENEDOR

El puerto andaluz mejoró en 2021 sus tráficos con un movimiento de casi 4 millones de toneladas, aumentando un 5 por ciento sus cifras respecto a 2020.



Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2021



ALREDEDOR DEL 5% DE LOS FLUJOS EN CONTENEDOR SON TRÁFICOS AGRARIOS

Este conjunto permite alimentar con nuevo valor añadido a las comunidades logísticas y portuarias de sus respectivas zonas geográficas, con la creación, por ejemplo, de instalaciones dedicadas al tratamien-

to de frío industrial o en las propias terminales portuarias, que vienen dedicando amplias zonas para las instalaciones de conexiones eléctricas para los contenedores.

En los próximos años,

puertos como Valencia o Huelva generarán nuevas instalaciones para el tratamiento de productos perecederos, una nueva oportunidad para consolidar nuevos flujos en el transporte marítimo en reefer.



UN ENFOQUE MÁS FRESCO PARA LOS PERECEDEROS

EXPERTOS EN PROTEÍNAS Y VEGETALES A AMBOS LADOS DEL ATLÁNTICO Y MÁS ALLÁ

A lo largo de Europa, Estados Unidos, Canadá, América del Sur, Australia y Nueva Zelanda, Americold esta preparado para entregar sus productos como siempre los ha querido: ¡deliciosamente!

- Capacidad adicional en el Puerto de Leixoes, Portugal
- Más capacidad de ultra congelación en Barcelona
- Clasificación óptica y reenvasado en EEUU

¡Veamos cómo podemos ayudarlo a crecer!

americold.com

Susana Santos – susana.santos@americold.com



¡Aprende más!
Usa tu Smart phone para escanear nuestro código QR



RETOS DE FUTURO | SMART PORTS

TODOS A UNA POR LA INNOVACIÓN

SEGUNDA CONVOCATORIA DEL FONDO PUERTOS 4.0 PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL DEL SISTEMA PORTUARIO ANTE EL ÉXITO DE LA PRIMERA EDICIÓN

Los puertos españoles y las comunidades portuarias cada vez tienen más claro que el futuro pasa por los muelles inteligentes. Y prueba del interés es que el Fondo Puertos 4.0, impulsado por todas las autoridades portuarias, ha arrancado su segunda edición.

La iniciativa ha empezado para las modalidades de ideas y proyectos comerciales. Dado el éxito de la primera convocatoria, se incrementará en un 50 por ciento el presupuesto total de las subvenciones, de manera que las ideas recibirán 750.000 euros, pudiendo llegar

hasta las 50 propuestas subvencionadas, y seis millones de euros se destinarán para subvencionar proyectos comerciales. Además, alrededor de 11 millones de euros irán dedicados a proyectos en fase precomercial.

El Fondo “es el mayor proyecto público de transforma-

ción digital de un sector lanzado hasta ahora por las administraciones españolas”, explican desde Puertos del Estado.

El objetivo de esta nueva convocatoria es “facilitar la maduración tecnológica de los diferentes proyectos presentados y llevar al mercado productos

THE TERMINAL AUTOMATION COMPANY



ORBITA



orbitaports.com

info@orbitaports.com

GateSuite

CraneSuite

YardSuite

RailSuite

ManagementSolutions

tecnológicos”, según ha destacado José Llorca, responsable de Innovación de Puertos del Estado.

La segunda edición del Fondo para ideas y proyectos comerciales coincidió con el final de la primera convocatoria en la tercera de las categorías, la de proyectos precomerciales.

En concreto, se ha decidido, de las 157 candidaturas presentadas, destinar los 7,5 millones de esta fase precomercial a un total de 19 proyectos.

Sumando las tres categorías que se engloban en el Fondo (ideas, proyectos comerciales y proyectos precomerciales), Puertos 4.0 ha seleccionado en su primera convocatoria un total de 61 iniciativas, con un importe total de 12 millones de euros en ayudas directas.

Las iniciativas

La primera convocatoria del programa, que está englobado en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, seleccionó 33 ideas para subvencionar por un importe total de 500.000 euros.

De esta cantidad, de acuerdo con las bases de la convoca-

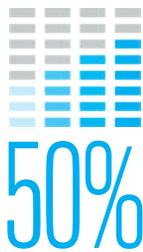
toria, 75.000 euros se reservaron para intraemprendimiento (ideas procedentes del personal laboral de Puertos del Estado y de autoridades portuarias).

Las ideas aprobadas, bajo el asesoramiento de la Unión Temporal de Empresas (UTE) KPMG e Innsomnia, encargadas del programa, abordan actuaciones en el campo de la digitalización de procesos, seguridad y protección, sostenibilidad ambiental y energía, sector turístico y eficiencia logística.

Además, se seleccionaron nueve proyectos con una subvención total de 3,9 millones de euros.

Las áreas de desarrollo de los proyectos están encaminadas a la eficiencia logística en el ámbito de la infraestructura portuaria, operacional o de presentación de servicios, la sostenibilidad ambiental y energía y la digitalización de procesos y plataformas inteligentes, seguridad y protección, así como un proceso innovador con impacto en el sector turístico. Los 7,5 millones restantes se han destinado a 19 proyectos en fase precomercial.

Las iniciativas no seleccionadas ahora tienen una nueva oportunidad.



AUMENTA
LA CUANTÍA DE
LAS AYUDAS EN LA
NUEVA EDICIÓN

MÚLTIPLES PROYECTOS PARA POSICIONARSE COMO PUERTOS INTELIGENTES

Las iniciativas innovadoras en los puertos españoles, independientemente de su tamaño, se multiplican. Y una de las dárseas que más está trabajando en este campo es la de **Barcelona**. Los tres pilares de la innovación que está realizando el puerto catalán son: la digitalización (automatización, ciberseguridad y trazabilidad, entre otras), la transición energética (como el plan de electrificación de muelles) y el *open innovation* (investigación tecnológica, *startups* y economía azul).

‘Travesía de la Innovación’ es el nombre que recibe el programa de cultura y gestión de la innovación de la Autoridad Portuaria de la **Bahía de Algeciras**, cuyo objetivo es implan-

tar una cultura innovadora en el organismo y su comunidad portuaria.

Uno de los objetivos del Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de **Valencia** es la apuesta decidida por la transformación digital para fomentar nuevos modelos de negocios digitales y de conectividad y posicionar al puerto como *ValenciaSmartPort*.

La Autoridad Portuaria de **Bilbao** es otra de las entidades que sigue con paso firme la senda de la innovación y el emprendimiento. Entre otras iniciativas, está llevando a cabo un trabajo de consultoría *smart* para identificar servicios a optimizar.

El puerto de **Tarragona** está inmerso en un proceso de digitalización para adaptarse a los retos que plantea la revolución tecnológica en el sector. **Vigo** tiene en marcha la iniciativa ‘Smart ViPort’. El proyecto ‘Smart Port Avilés’ del puerto de **Avilés** también sigue su curso. **Sevilla** y **Huelva** abordan desarrollos de nuevos centros de emprendimiento tecnológico del ámbito logístico y de innovación portuaria. Hay muchas más iniciativas.

INICIATIVAS DE PUERTOS GRANDES Y PEQUEÑOS



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.es
www.siport21.es



RETOS DE FUTURO | SMART PORTS

INNOVACIÓN COLABORATIVA

EL SECTOR PORTUARIO NECESITA MÁS LABORATORIOS O BANCOS DE PRUEBAS ANTE LOS NUEVOS RETOS

Asegurar la competitividad futura de la industria marítima en tiempos pospandemia requerirá hacerla más eficiente, predecible, sostenible y resistente. La colaboración y la innovación son cruciales para lograr estos objetivos, según un estudio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés).

Durante los últimos años, ha habido numerosos llamamientos para involucrar a los actores del sector en una verdadera innovación. Ello es necesario con urgencia, “ya que la mayoría de los 4.900 puertos del mundo aún no utilizan la tecnología digital, ni siquiera para los procesos más básicos”.

No obstante, la colaboración entre los líderes tradicionales de la industria marítima y las nuevas empresas está aumentando y han surgido bancos de pruebas y *startups* marítimas.

Un ejemplo de esta colaboración es la plataforma de innovación creada para generar asociaciones comerciales entre empresas emergentes y grandes empresas de transporte que está impulsada por Inmarsat, Cargotec, Shell, HHLA y Wärtsilä.

Otro ejemplo que pone el estudio es el de la naviera singapurense Eastern Pacific Shipping (EPS) y la *startup*

Techstars que se han aliado para crear un espacio de innovación.

También hay ejemplos de innovación en los puertos, destaca la UNCTAD. Los esfuerzos de innovación están permitiendo simultáneamente reducir los costes y el impacto de la actividad portuaria en el medio ambiente. Pone como ejemplo el caso de la empresa conjunta entre Hamburger Hafen y Logistik (HHLA) con la *startup* HyperloopTT.

A la velocidad del sonido

El objetivo de esta innovación colaborativa es lograr mover contenedores a la velocidad del sonido a través de un tubo en vacío que conecta los puertos con su *hinterland*, reduciendo el tiempo y las emisiones de carbono.

Otro ejemplo de los beneficios colaterales económicos y ambientales es Cubex Global, un mercado digital que vende espacio no utilizado en los contenedores.

Los *hackathon* son otro camino hacia la innovación colaborativa, señala el informe. Un *hackathon* es un espacio emergente “que ofrece una participación más amplia, más concentrada y probablemente más diversa en un esfuerzo de innovación, centrado en una serie de casos de uso específicos, a me-



La UNCTAD hace un llamamiento a la innovación colaborativa en el ámbito marítimo y portuario.

nudo enmarcados como desafíos”. Los *hackathons* están más presentes dentro del sector marítimo durante los últimos años. El modelo de *hackathon* es eficaz para hacer surgir iniciativas innovadoras “porque, además de generar grandes ideas, los aceleradores en red ayudan a capitalizar el esfuerzo y faci-

Una Nueva Terminal de Contenedores para un Nuevo Horizonte

Puerto de Santander
Autoridad Portuaria de Santander

comercial@puertosantander.com · www.puertosantander.es @port_santander

litan la colaboración a largo plazo para innovar verdaderamente y producir resultados y retornos concretos para todos los actores”, añade el análisis.

“El enfoque del pasado en el sector marítimo era desarrollar nueva tecnología de forma interna (por ejemplo, sistemas de *software* heredados) o cambiar la regulación (por ejemplo, el doble casco para los petroleros), financiando estas iniciativas mediante inversores dentro del *shipping*”, señala Gil Ofer, director de Innovación Abierta de la naviera Eastern Pacific Shipping.

En la actualidad, lo realmente efectivo es “hilvanar una estrategia de innovación abierta” con el objetivo de “avanzar con tecnología innovadora colectiva”, añade el experto.

Y ello se plasmó en la convocatoria de un concurso internacional abierto, convocado por EPS: el *hackathon online* Morocco Smart Port Challenge 2020, que contó con la participación de más de 500 profesionales de 30 nacionalidades.

Las tres soluciones ganadoras del *hackathon* “demuestran la capacidad de los equipos para adaptarse a un contexto específico”. Es más, el *hackathon* de Marruecos “introdujo soluciones innovadoras que están abriendo nuevas oportunidades comerciales al tiempo que resuelven desafíos locales”. La pan-

demia ha acelerado la digitalización de las redes de la cadena de suministro global. “Si los puertos terminan siendo el eslabón débil de la cadena logística global, corren el riesgo de provocar retrasos, costes innecesarios, pagos atrasados, mayor consumo de combustible, emisiones e, incluso, problemas de seguridad derivados de la falta de trazabilidad”, alerta el informe realizado por la UNCTAD.

El papel de los puertos

Por lo tanto, los puertos “son clave para permitir la resiliencia de la cadena de suministro y la conversión ecológica de la cadena de suministro global, una necesidad en tiempos de pandemia y más allá”. En un contexto en el que la brecha entre los puertos que se digitalizan y los enclaves portuarios que no lo hacen aumenta, los más atrasados “pueden aprender de los líderes y aprovechar la innovación abierta para prepararse de cara al futuro”.

El mundo de los puertos necesita más *hackathons*, laboratorios, bancos de pruebas, incubadoras y *startups*, así como “más colaboración que impulse la innovación entre ellos y hacer redes logísticas y marítimas más digitalizadas y sostenibles”. Y por ello la UNCTAD hace un llamamiento a la innovación colaborativa.

LO EFECTIVO ES LA ESTRATEGIA DE INNOVACIÓN ABIERTA

PUERTOS, CLAVE PARA LA RESILIENCIA DE LA CADENA



PORTTEL

LOGISTIC TECHNOLOGIES

EMPRESA LÍDER

EN DIGITALIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

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

Delegación Tarragona

Paseo Gremi de Marejans, nº 1
43004 Tarragona

+34 977 238 742
smartinez@portel.es

Delegación Barcelona

Passeig de Garcia Fària, nº 17
08005 Barcelona

+34 934 939 300
comercial@portel.es

Portel África

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

+212 663 792 693
ennaciri@portel.es



RETOS DE FUTURO | ROBOTIZACIÓN

MÁS PASOS EN LA AUTOMATIZACIÓN

LOS GRANDES OPERADORES MUNDIALES Y LA MAYOR ACCESIBILIDAD DE TECNOLOGÍAS CON IMPACTO EN LOS PUERTOS DESPEJAN EL CAMINO

La robotización y automatización de procesos es uno de los grandes retos del sistema portuario español para avanzar en la eficiencia de sus recursos y costes, agilidad, flexibilidad, transparencia y resiliencia. Esta transformación tecnológica mejora la calidad de operaciones y consolida la transición del puerto electrónico al puerto conectado e inteligente. Sin embargo, es una apuesta que necesitará mucho tiempo dado que en los complejos portuarios se sigue empleando mayoritariamente la maquinaria convencional.

Las terminales del sistema portuario español desarrollan numerosas iniciativas encaminadas a la implantación de los procesos de robotización y automatización traccionadas por la creciente accesibilidad a tecnologías y aplicaciones con potencial de impacto en el entorno portuario y por el empuje

de los grandes operadores mundiales.

En este sentido, APM Terminals Valencia ha puesto en marcha su nuevo sistema operativo Navis N4, tras una inversión cercana a los 4,5 millones de euros y con más de dos años de preparación y formación. El

LAS OPERATIVAS DE CAMIONES Y TRENES SE BENEFICIAN DE LOS DESARROLLOS

nuevo TOS, que es el estándar mundial empleado en la red global de APM Terminals, permitirá mejorar procesos en sus instalaciones y optimizar su planificación para aumentar un 10 por ciento la capacidad del patio de contenedores.

Por su parte, MSC Terminal Valencia implantó la solución

ST I On Board de Enyca para optimizar la gestión de su maquinaria. El nuevo sistema permite conocer el momento de inicio y parada de actividad de cada máquina, el tiempo de trabajo efectivo, así como garantizar que solo es usada por el operador designado.

Cosco Shipping Lines Spain también colabora con la Autoridad Portuaria de Valencia en un proyecto para proporcionar, a través de una máquina dispensadora, los precintos de contenedores a los transportistas antes de dirigirse a las instalaciones de los exportadores. Esta iniciativa facilita los precintos de forma automatizada, reduciendo costes económicos y el tiempo empleado en el proceso.

Un sistema autónomo

Asimismo, Zeleros construirá en el puerto de Sagunto un prototipo de su sistema de

transporte de contenedores autónomo SELF (Sustainable Electric Freight-forwarder). Esta tecnología permitirá avanzar a la compañía tecnológica en el desarrollo de su sistema hyperloop con una aplicación destinada a descarbonizar y automatizar movimientos de contenedores entre terminales. El prototipo consiste en una lanzadera de 100 metros donde el motor lineal será sometido a varias misiones que validen la funcionalidad del sistema.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Algeciras ha implantado la digitalización del procedimiento documental del tráfico ro-ro en el enclave. De la mano de la empresa tecnológica Visual Trans, el complejo portuario ha puesto en servicio, de forma oficial, el Servicio de Relación por Medio de Transporte (SRTM). La solución automatizada está destinada a gestionar las salidas marítimas en los casos de agrupamientos, que son muy frecuentes en la Aduana de la dársena andaluza. Con su puesta en marcha, aumenta la eficiencia, transparencia y trazabilidad del proceso, aumentando así el control y la fiabilidad de la información intercambiada a través de Teleport, su sistema de información portuaria comunitaria.

Inteligencia artificial

El puerto de Barcelona culminó el pasado año una prueba



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

piloto para identificar contenedores y vagones empleando la tecnología basada en inteligencia artificial de la startup All-Read Machine Learning Technologies (MLT). Su solución analizó un total de 950 trenes y 13.500 contenedores, proporcionando un control automático de uno de los carriles ferroviarios de la terminal de Hutchison Ports BEST. Esta tecnología contribuye a optimizar las operaciones y automatizar la recopilación de datos de las mercancías, favoreciendo los procesos de carga y descarga ferroviarios en el recinto portuario.

También la Autoridad Portuaria de Bilbao también emplea una aplicación de AllRead con tecnologías de visión artificial basadas en *deep learning*, para el reconocimiento en tiempo real de las matrículas y distintivos de vehículos, contenedores y mercancías. Este algoritmo permite un control de accesos automatizado, que logra leer las placas incluso si están deterioradas o en condiciones meteorológicas adversas. Su tecnología está alojada en el

edge computing de Telefónica, ampliando la funcionalidad de las cámaras y garantizando el control de acceso en un tiempo mínimo desde la red.

Por su parte, el Puerto de Tarragona ha puesto en marcha la aplicación del Sistema de Entrega de Agroalimentarios (SEA), con el objetivo de acabar con la congestión viaria en el interior de su dársena generada por la operativa terrestre en las terminales de graneles.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas también trabaja para dar un salto cualitativo en la mejora de sus accesos terrestres para ayudar a paliar las congestiones del transporte terrestre. La entidad portuaria, que preside Luis Ibarra, proyecta diversas actuaciones, que incluyen la implantación de un proceso automatizado, la revisión detallada de los procedimientos y

controles aduaneros asociados a la salida del puerto y la realización de propuestas de simplificación e implantación del levante sin papeles, en comunicación con los sistemas de la Agencia Tributaria.



Terminal 4.0

En el puerto de Pasaia, Algepasa dio en 2021 el primer paso para su futura terminal 4.0, con la puesta en marcha de la ampliación de sus instalaciones

Operativa con graneles en el puerto de Tarragona, que ha sido mejorada con la aplicación SEA.

para bobinas siderúrgicas, tras una inversión próxima a los 3 millones. También en esta dársena, Bergé participó en el proyecto Estiba+2022, centrado en la incorporación de tecnologías de la industria 4.0 para facilitar la automatización de los vehículos de transporte terrestre en las operaciones vinculadas a la carga siderúrgica.

Finalmente, Grupo Nogar, con fuerte presencia en A Coruña, Ferrol, Marín y Vilagarcía, lidera el consorcio del proyecto Smartstore, centrado en la incorporación de tecnologías 4.0 en la logística portuaria. En esta iniciativa también participan el centro de investigación gallego Cetim, P&J Carrasco, Protea Productos del Mar, así como las filiales del Grupo Nogar, Galigrain e Internacional de Comercio y Servicios.



UN MUNDO DE SOLUCIONES PARA
LOS NEGOCIOS MÁS EXIGENTES.
HYSTER.

gam

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO

900 230 022
gamrentals.com

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | AVITUALLAMIENTO

LOS SUMINISTROS, EN VÍAS DE RECUPERACIÓN

EL TRÁFICO DE AVITUALLAMIENTO A BUQUES AVANZA UN 20% EN 2021, CON UN VOLUMEN DE 9,4 MILLONES DE TONELADAS

El avituallamiento es “tan volátil e inestable como el tránsito de contenedores”, explica un operador con años de experiencia en la distribución y provisión de mercancías a los buques.

“Es una labor continua, dependiendo de las necesidades de buques y tripulaciones, pero también muy irregular por los precios energéticos, ya que cuando una naviera decide aprovisionar suele hacerlo en conjunto, por lo que año a año no hay regularidad en el negocio. También es cierto que suele haber una tradición para hacerlo en de-

terminados enclaves”, explican. “Eso sí, el varapalo y hundimiento del negocio que hubo en 2020, por la pandemia, parece que se dejó atrás”, indican.

En este contexto de salida de la crisis, la recuperación del número de escalas en los puertos españoles, 138.791, por las 117.829 realizadas en 2020, ha permitido al negocio de avituallamiento generar una corriente positiva en la actividad, logrando un crecimiento del 20 por ciento, lo que supone recuperar buena parte de lo perdido en 2020.

Con ello, el tráfico se posiciona en un flujo de 9,44 millones de toneladas. De este volumen, la mayor parte de la actividad, 8 millones de toneladas, son combustibles líquidos, con un crecimiento del 23,6 por ciento, que ha permitido generar un flujo nuevo de 1,5 millones de toneladas.

Más consumo

Y es que el aumento de los consumos de fuel-oil por parte de los buques fue clave en un ejercicio de transición en los volúmenes operados en los muelles, así como en los fondeade-

ACELERACIÓN DE LOS CONSUMOS

El avituallamiento de buques aumentó en la mayoría de enclaves en 2021, salvo en Ceuta, Tenerife, Cartagena y Sevilla donde se redujo.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Bahía de Algeciras	3.096	+56%	+29%	1.982	2.398
Las Palmas	2.287	-2%	-9%	2.330	2.520
Barcelona	1.435	+40%	-17%	1.024	1.732
Ceuta	472	-15%	-39%	556	773
S.C. Tenerife	445	-11%	-31%	498	647
Valencia	416	+24%	+24%	336	334
Huelva	180	+15%	-17%	157	217
Cartagena	174	-6%	-5%	186	183
Vigo	127	+4%	-11%	122	143
Bilbao	116	+15%	+2%	101	115
Bahía de Cádiz	104	+39%	+22%	75	85
Tarragona	102	+54%	+33%	66	77
A Coruña	66	+7%	-14%	61	76
Málaga	63	+3%	-38%	62	103
Avilés	57	+7%	+24%	53	46
Almería	45	+9%	-43%	41	78
Baleares	43	+15%	-85%	38	286
Castellón	32	+2%	+61%	32	20
Marín - Pontevedra	29	+1%	-6%	29	31
Gijón	27	+40%	+66%	19	16
Sevilla	26	-5%	-31%	27	37
Resto	102	-3%	-22%	105	131
TOTAL	9.443	+20%	-6%	7.899	10.047

Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ros de los principales puertos que se destinan a esta actividad de suministro.

Por su parte, el resto de avituallamientos, las provi-



UN PUERTO EFICIENTE

T.+34 943 351 844
app@pasaiaport.eus



PUERTO SIDERÚRGICO



PUERTO DEL AUTÓMOVIL



PUERTO LOGÍSTICO



PUERTO DE CRUCEROS



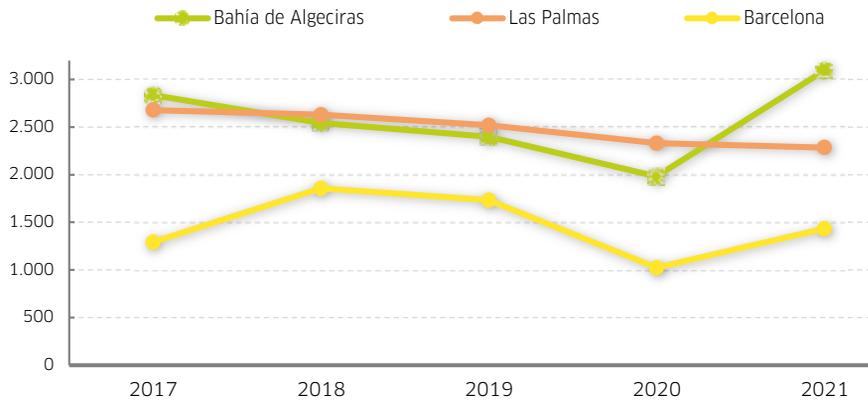
PUERTO PESQUERO

www.pasaiaport.eus

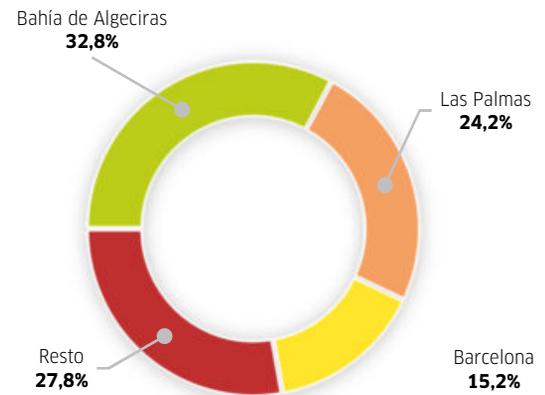


CRECIMIENTO DE LOS CONSUMOS EN LA PENÍNSULA Y BAJADA EN LAS ISLAS CANARIAS

La actividad de avituallamiento de buques tuvo un crecimiento positivo en los puertos de Bahía de Algeciras y Barcelona, pero se mantiene en desaceleración en Las Palmas. Entre los tres enclaves suman el 72 por ciento del volumen de la red de interés general.



AÑO 2021



Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

siones a bordo para el consumo de las tripulaciones, recambios y productos accesorios de los buques, se mantuvieron en idénticas cifras a las de 2020, con 1,35 millones de toneladas.

En la aceleración de los flujos en 2021, destaca la

evolución de flujos en Algeciras. El puerto ganó un 56 por ciento de volumen, dejando atrás la crisis de 'bunkering' que en los últimos años había tenido por la importante competencia de Gibraltar, la colonia británica, en cuyas aguas los

precios venían siendo más competitivos que en la bahía española. El enclave se reposiciona así como principal puerto de avituallamiento en la Península Ibérica, gestionando un tercio de la actividad en España, con más de 3 millones de

toneladas. También destaca Barcelona, con 2,3 millones de toneladas, y un crecimiento del 40 por ciento, pero sin lograr recuperar la actividad prepandemia, al igual que Las Palmas, cuyos flujos cayeron un 2 por ciento.



WE ENJOY SHIPPING



DESDE 1973 EN EL MUNDO MARÍTIMO

CONSIGNATARIOS DE BUQUES / TRANSITARIOS
ADUANAS / LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN

www.mertramar.com

ALGECIRAS tel: (+34) 956 666 118 algeciras@mertramar.com	CEUTA tel: (+34) 956 518 170 agency.ceuta@mateos.gi	GIBRALTAR tel: +350 20071241 agency@mateos.gi	LAS PALMAS tel: (+34) 928 912 413 agency.laspalmas@mateosandsons.com
MADRID tel: (+34) 914 355 191 madrid@mertramar.com	MALAGA tel: (+34) 952 930 737 malaga@mertramar.com	SEVILLA tel: (+34) 954 296 320 sevilla@mertramar.com	ULI - UNION LOGISTICA INTEGRAL S.L.U. tel: (+34) 954 298 959 uli@unloin.com

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | BUNKERING

REANIMACIÓN DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLES

EL *BUNKERING* DE PRODUCTOS LÍQUIDOS CRECE UN 24% Y LOGRA SUPERAR LAS CIFRAS PREPANDMIA

El negocio de *bunkering* de productos petrolíferos a buques ha retornado a una senda de crecimiento en el conjunto de los puertos españoles.

En 2021, la red logró una progresión del 24 por ciento en una actividad que había caído profundamente como consecuencia de la pandemia un año antes hasta 6,5 millones de toneladas.

Esta recuperación, fruto del incremento del número de escalas de buques en los puertos españoles, como ya hemos indicado en este informe, permite mantener la expectativa en próximos meses de seguir generando mayor negocio energético, “con las derivadas que ello

supone”, indican empresarios del sector.

Estos medios explican que “junto al *bunkering*, la escala de un buque en un puerto atrae otros negocios como la reparación, el aprovisionamiento de piezas y recambios o el reemplazo de tripulaciones en nuestros puertos, lo que puede suponer un valor añadido en cada repostaje”.

Hay que tener en cuenta, que cada día, las navieras intentan agilizar los procesos de escala en los puertos, por lo que “solicitan rapidez en las operaciones en atraque” para reducir el tiempo de estancia en las terminales y evitar congestiones marítimas en el acceso a los enclaves.

ALGECIRAS RECUPERA LA PRIMERA POSICIÓN COMO GRAN SUMINISTRADOR DE COMBUSTIBLES

ALGECIRAS Y VALENCIA OLVIDAN LA CRISIS

El suministro de *bunkering* en los principales puertos ha tenido fuertes oscilaciones en los últimos años. En 2021, los flujos crecieron en la mayoría de enclaves, pero solo Algeciras y Valencia superan los datos prepandemia.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Bahía de Algeciras	2.943	+63%	+34%	1.808	2.190
Las Palmas	2.086	-1%	-8%	2.114	2.276
Barcelona	1.279	+41%	-10%	905	1.414
Ceuta	457	-16%	-39%	541	751
S.C. Tenerife	373	-3%	-28%	383	522
Valencia	363	+28%	+44%	283	252
Huelva	159	+17%	-15%	136	186
Vigo	61	+0%	-14%	61	70
Bilbao	61	+13%	-4%	54	63
Tarragona	54	+167%	+240%	20	16
Bahía de Cádiz	35	+61%	+162%	22	13
A Coruña	27	+2%	-12%	27	31
Gijón	27	+37%	+63%	19	16
Almería	25	+3%	-43%	24	43
Málaga	23	-18%	-40%	28	39
Avilés	18	-1%	+59%	18	11
Marín - Pontevedra	18	+5%	-1%	17	18
Cartagena	16	-19%	+29%	20	12
Sevilla	15	-4%	+25%	15	12
Santander	13	+10%	+30%	12	10
Pasaia	9	+7%	+3%	9	9
Motril	8	-9%	-58%	9	20
Ferrol - San Cibrao	7	+19%	+50%	6	5
Baleares	3	-34%	-45%	5	6
Alicante	3	+21%	-17%	2	3
Vilagarcía	2	+5%	+91%	2	1
TOTAL	8.084	+24%	+1%	6.540	7.989

Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Puertos de Las Palmas
Autoridad Portuaria de Las Palmas

EAST MID-ATLANTIC MARITIME HUB.

palmasport.es

De la actividad generada en 2021, destaca, sobre el resto, la evolución experimentada en el puerto de Bahía de Algeciras.

La actividad de suministro acumulaba siete años de tendencia negativa tras el récord de 2014, ejercicio en el que se manipularon en el enclave un total de 3,5 millones de toneladas, el mejor dato en la historia del puerto andaluz que viene sufriendo una notable competencia desde las vecinas aguas de la colonia británica de Gibraltar.

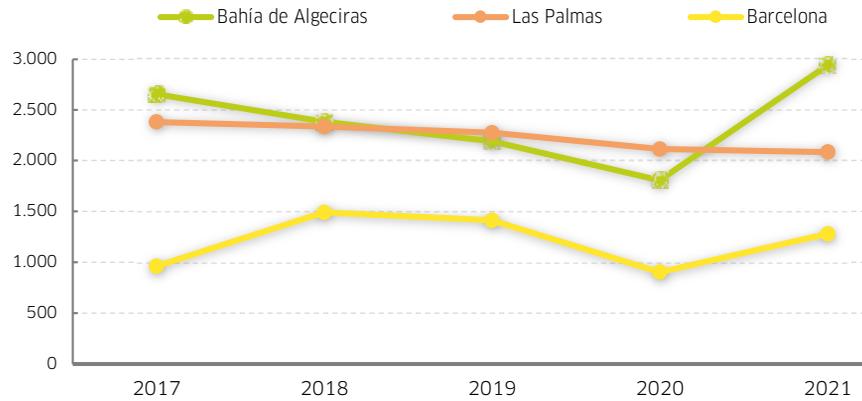
El dato de 2021, superando los 2,9 millones de toneladas, supone una reafirmación de la posición estratégica del enclave español en una área con una fuerte competencia en los suministros.

Por su parte, en la evolución destaca el descenso de tráficos en Las Palmas y el protagonismo del puerto de Barcelona en la vertiente mediterránea, así como de Valencia.

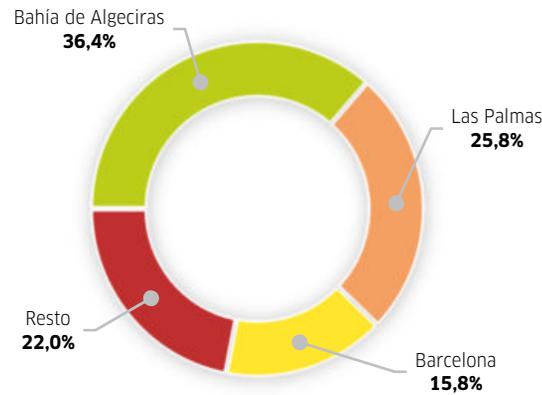
El enclave catalán mejora sus resultados respecto a 2019, aunque no consigue romper su techo de 1,4 millones de toneladas registrado en 2019. Por su parte, Valencia se mantiene en positivo, con un aumento de actividad del 44 por ciento en dos años.

AUMENTARON LAS OPERACIONES DE BUNKERING

El puerto de Bahía de Algeciras gestionó un incremento del 63 por ciento en las operaciones de suministro de combustible, tres veces más que la media de la red de interés general.



AÑO 2021



Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

UN NEGOCIO EN RECONVERSIÓN

La actividad comercial de avituallamiento viene formando parte de una competitiva oferta global que contempla el suministro de combustible a buques en atraque y fondeo, así como las reparaciones a flote o en dique seco, la recogida y tratamiento de residuos oleosos o el suministro de lubricantes. Es un negocio, en días de reconversión, con retos de transformación tecnológica y mejora de la seguridad con la adecuación de los combustibles a las normas de bajas emisiones de azufre dictadas por la Organización Marítima Internacional. El desembarco de los nuevos combustibles en el transporte marítimo, como es el caso del Gas Natural Licuado, está reduciendo la dependencia de los tradicionales dentro de un proceso de sostenibilidad de la industria que ya explora el uso del hidrógeno verde o el metanol como futuras energías llamadas a mover la flota de buques en las dos próximas décadas.

PUERTO de Sevilla

Puerto de Sevilla

Sincronizamos la multimodalidad

El Puerto de Sevilla es un enclave estratégico con excelentes conexiones entre el buque, el tren y el camión.

Gracias a 'Conectar Europa' avanza en proyectos tecnológicos para sincronizar la operativa de todos los modos de transporte.

puertodesevilla.com

Un total de 142.523 metros cúbicos de gas natural licuado se suministraron en España a los buques durante el pasado año. Este volumen representa un crecimiento del 16 por ciento con respecto a 2020, según los datos de Gasnam. Las 943 operaciones de abastecimiento de GNL realizadas en los puertos de Algeciras, Almería, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Denia, Ferrol, Gibraltar, Gijón, Huelva, Málaga, Motril, Tenerife, Valencia y Viana do Castelo supusieron un alza del 27 por ciento sobre 2020.

Este aumento de la demanda se desarrolla en un contexto en el que la flota mundial alcanzó los 261 buques operativos propulsados por GNL según el último informe de DNV. Además, 433 unidades están en la cartera de pedidos y otras 213 para LNG ready (preparados para adoptar el GNL como combustible).

Se dispara el precio del gas

Sin embargo, el fuerte encarecimiento del gas natural licuado ha tenido su efecto respuesta en la industria naviera que opera en España. El combustible de transición para avanzar en la descarbonización del modo marítimo, situado como la principal alternativa al fuel y al gasóleo, ha perdido competitividad al doblar su precio. Esta flota, que emplea motores duales, ha reducido el consumo de gas para reemplazarlo por combustibles más tradicionales y con menores costes, recalcaron operadores consultados por Transporte XXI.

La Asociación de Navieros Españoles (Anave) explicó que “el combustible constituye una de las partidas más importan-



RETOS DE FUTURO | GAS NATURAL LICUADO

LA DEMANDA DE GNL CRECE

EL BUNKERING AUMENTÓ UN 16% A PESAR DE QUE EL GAS DOBLÓ SU PRECIO. Por Iñaki Eguía

tes del transporte marítimo, entre el 30 y el 50 por ciento de los costes totales. Actualmente, consumir GNL frente a MGO supone aumentar los costes totales entre un 50 y un 75 por ciento, según datos publicados por la web especializada 'www.shipandbunker.com'. Esta elevada diferencia hace inviable la operación competitiva de buques con GNL.

Desde la Asociación Empresarial Small Scale Gas Natural (Aessgan) señalaron que “prácticamente todos los motores marinos de gas natural usados en propulsión son dual-fuel, por lo que siempre tienen la

Suministro de GNL al buque 'Salamanca' de Brittany Ferries en el puerto de Cartagena.

posibilidad de dejar de usar gas y funcionar con diésel. Los buques tienen una alternativa que no existe en el camión, pero la vuelta al diésel va en contra de la mejora de emisiones”. Sin embargo, Aessgan reveló que “no ocurre lo mismo con los motores marinos auxiliares, normalmente para funcionamiento en puerto. Por su tamaño de pistón se parecen más a los de camión. Por ello, los de GNL solo pueden funcionar con el gas natural”.

Para mitigar el encarecimiento del gas, Anave propuso “ampliar a la tasa del pasaje y de la mercancía la bonificación

del 50 por ciento de la del buque para aquellos que utilicen combustibles alternativos en su propulsión, entre ellos GNL. Este asunto se debatió en el Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE y en Gasnam. En ambos casos, se enviaron cartas a la Administración instando a tomar medidas, no solo para el modo marítimo, sino para el sector del transporte en general”.

Combustible profesional

Por su parte, Aessgan reclamó, a través de una propuesta concreta al Ministerio de Transportes, “la declaración del GNL como combustible profesional, para su uso en camiones y en barcos, así como avanzar decididamente en un tratamiento favorecedor del biometano como medio de alcanzar una neutralidad en CO2”.

En este sentido, desde Anave consideran que “si se quiere promover el uso de las opciones medioambientalmente más sostenibles es necesario reducir el diferencial de coste que las mismas llevan asociado”. Para ello, la asociación que preside Vicente Boluda propone la puesta en marcha de “programas de apoyo a la construcción y remotorización de buques (previstos en el Plan España Puede); promover la oferta de ecocombustibles, incluido el biogas; así como fijar medidas para reducir su diferencial de precio frente a los combustibles convencionales, entre otras”.

Baleària, que ha invertido más de 380 millones para operar con una flota de nueve barcos alimentados con gas natural licuado, fue una de las primeras navieras en alzar la voz de alarma ante el rápido enca-

ELITECROSS
SOLUCIONES
B. DEBUSMAN

DEBUSMAN
Grupo Peasa

Soluciones Globales
Electromecánicas y Equipamiento Portuario

debusman@debusman.es | www.debusman.es

recimiento del GNL. La compañía que preside Adolfo Utor tomó la decisión el pasado mes de octubre de reducir temporalmente el consumo de este combustible en los buques de su flota preparados para usarlo.

Cuando se fijó esta decisión, Baleària calculó que el incremento del gas natural suponía un sobrecoste de cerca de 4 millones de euros. Por este motivo, mientras el precio del gas natural suponga una pérdida de competitividad que pueda poner en riesgo la viabilidad de la empresa, se ha optado por “reducir el uso de GNL y priorizarlo en las maniobras y estancias en puerto”, señalaron desde la naviera.

“Medida extraordinaria”

También aseguraron que “la situación coyuntural del precio del gas se ha resuelto operativamente gracias a los motores duales de estos buques que les permiten navegar, además de gas, con fuel bajo en azufre”. La naviera de Utor cree que la reducción del uso de GNL “es una medida extraordinaria de carácter temporal. Sin embargo, esta situación provocará que la amortización de la inversión, para disponer de una flota más sostenible, se alargue más de lo previsto inicialmente”.

LA FLOTA OPERATIVA A GAS ALCANZÓ 261 BUQUES



Operación de bunkering con gas natural licuado en el puerto de Almería.

Desde la compañía recalcaron que reactivar el uso del gas está “condicionado a una bajada de precio, que puede ser del propio mercado o por intervención del regulador”. Además, sus directivos incidieron en que “es necesario evitar el paradigma que estamos viviendo en la actualidad de que quien menos contamina paga más, dado que tanto el gasóleo como el fuel tienen unos precios inferiores al gas natural licuado, a pesar de ser más contaminantes”.

En su apuesta por la descarbonización, desde Baleària resaltaron la construcción de su primer ferri eléctrico, destinado la ruta Ibiza-Formentera, que contará con un laboratorio para el uso de hidrógeno verde.

En la misma línea, desde UECC aseguraron que “los elevados precios de los últimos seis meses han supuesto un importante reto”. Sin embargo, la naviera noruega recalcó que “nuestros buques están diseñados para funcionar con múltiples tipos de combustible y tenemos una cartera diversa de contratos de energía que nos ayudan a operar de forma competitiva, tanto con GNL como con otros combustibles”. Finalmente, UECC explicó que “durante los últimos dos años han operado con éxito un buque de 20 años con biocombustible, demostrando que hay vías de descarbonización disponibles para barcos de todas las edades”. La naviera matizó que “este proyecto ha sido posible gracias a un panorama legislativo en los Países Bajos que promueve el uso de biocombusti-

bles en el sector marítimo. Nos gustaría que se pusieran en marcha iniciativas similares en toda Europa que incentivarán el aumento de la producción y la adopción del bioGNL en el transporte marítimo”.

Transición energética

Por último, los responsables de Brittany Ferries, que este año inicia el reemplazo para disponer en 2025 de cuatro buques propulsados por GNL e híbridos, señalaron que “con la transición energética, tenemos que adaptarnos a los altos precios de la energía”. Por ello, la naviera francesa apuesta por “estar más atentos a la eficiencia energética y consumir tan solo lo que necesitamos”. Además, defendieron una “reducción drástica de las emisiones locales nocivas, potenciar el biogás y la transición eléctrica”.

Otros operadores avanzaron que para la renovación de flotas “están esperando a leer la letra pequeña de las nuevas medidas de la OMI sobre el índice de eficiencia energética (EEXI) y su indicador de la intensidad de carbono (CIJ). A partir de esta reglamentación, cuya publicación está prevista a partir de junio, analizarán las diferentes soluciones”. Sin embargo, estos operadores consideran que el encarecimiento del precio del GNL registrado “no ayuda” a reconvertir la flota a este combustible.

Donde surge
la energía

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

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

BBE
Bahía de Bizkaia Electricidad

www.bbe.es

RETOS DE FUTURO | NUEVOS VECTORES

CON LA VISTA EN EL 'OFFSHORE'

LA INDUSTRIA EÓLICA MARINA AUMENTA SU PRESENCIA EN LA RED PORTUARIA

España se ha posicionado como uno de los principales dinamizadores de la energía eólica terrestre, con 27.446 MW en 2020, lo que le colocan como el segundo país de la Unión Europea, tras Alemania, y el quinto en el mundo, según revelan los datos de la Asociación Eólica Española (AEE). Sin embargo, todavía no dispone de ninguna instalación operativa de aerogeneradores marinos, un segmento que reforzará mucho más la actual vinculación de esta energía renovable con el sistema portuario.

El Gobierno de Pedro Sánchez aprobó a finales de 2021 la Hoja de Ruta para el Desarrollo de la Eólica marina y de las energías del mar en España que, entre sus objetivos, se plantea la instalación de una capacidad de aerogeneradores *offshore* de entre 1 y 3 GW para 2030.

Además, la iniciativa pública designa a las islas Canarias como ubicación para el despliegue inicial de los primeros proyectos de eólica marina flotante, movilizándolo al menos 200 millones de euros de presu-

Imagen de las instalaciones de Haizea Wind en el puerto de Bilbao.



puesto público, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que canaliza los fondos europeos de Next Generation.

Iberdrola, Greenalia, Capital Energy, Disa, Ocean Winds, Equinor o Cobra son algunas de las empresas que han presentado diversos proyectos para establecer parques de aerogeneradores marinos en Canarias. Entre los proyectos peninsulares se encuentran el de Abei Energy & Infrastructure, que ha solicitado una concesión en aguas del puerto de Cádiz para la instalación de un parque eólico marino; el desarrollo de EdP en la costa asturiana; o los promovidos por BlueFloat Energy con Sener en los litorales

de Galicia, Girona o Almería. Desde el sector eólico demandan la necesidad de acelerar al máximo la actualización del nuevo marco regulatorio para la primera mitad de 2022 para poder cumplir con los objetivos de la propia Hoja de Ruta. Al igual que para la eólica terrestre también solicitan disponer de un calendario de subastas, con fechas y volúmenes de MW a instalar, que proporcione la visibilidad necesaria a la industria y a los desarrolladores, para acometer los proyectos y atraer las inversiones necesarias.

La AEE muestra la oportunidad de “aprovechar la energía eólica flotante al contar con 7.661 kilómetros de costa y por

S.L.P.

■ Servicios
■ Logísticos
■ Portuarios, SLP

Gran Vía, 40 bis, 7°
48009 BILBAO

www.slp.es

AGENCIA

+34 94 424 99 87 • agency@slp.es

ESTIBA

+34 94 424 99 87 • slp@slp.es

OFICINAS SANTURCE

+34 94 461 83 94 • +34 94 423 82 00



la competencia del sector nacional en tecnología *offshore*. Como ejemplo, revela que de los 13 proyectos de eólica flotante que se han instalado en el mundo, 11 de ellos han sido fabricados en España”.

Entre los puertos más volcados industrialmente con la energía *offshore* se encuentran las terminales de Ferrol y Cádiz, a través de las instalaciones de astilleros de Navantia, y de Avilés, con Winard, del grupo Daniel Alonso. Desde 2015 las dos sociedades colaboran en la construcción de cimentaciones fijas para la energía eólica marina ('jackets'), con más de un centenar de unidades entregadas. Entre los últimos proyectos, participan para los parques *offshore* impulsados por Iberdrola en Saint Briec (Francia) y Kinardine (Escocia).

Dentro de su apuesta para crecer en este sector, Navantia ultima una nueva planta de monopiles XXL, unas estructuras eólicas de hasta 100 metros de altura, con una inversión de 36 millones de euros. Para su desarrollo, la Autoridad Portuaria de Ferrol aprobó recientemente una concesión de 6.000 metros cuadrados que se añadirá al actual complejo de 120.000 metros cuadrados de Navantia Fene.

'Hub' eólico

El puerto de Bilbao es otra de las dársenas especializadas en el sector eólico con la presencia de las instalaciones de Haizea Wind, Siemens Gamesa, Navacel, Lointek o Vicinay Cadenas. Para consolidar este tráfico de valor añadido, Haizea Wind Group ha anunciado una inversión superior a los 100 millones de euros para construir una

nueva planta con la que será capaz de duplicar su capacidad de producción y poder convertir hasta unas 160.000 toneladas de acero anuales en torres y monopilotes. La ampliación está ligada a un contrato de suministro con el fabricante danés Orsted.

Otras dársenas se están preparando para acoger nuevos desarrollos industriales para la eólica *offshore*. La Autoridad Portuaria de Gijón ha

recibido durante los últimos meses la solicitud de Zima Equity Investments para una concesión de 128.000 metros cuadrados en el muelle norte de la ampliación para un centro logístico e industrial de elementos

dirigidos a la industria eólica marina. Además, Moncobra, del grupo Cobra, también ha mostrado su interés por situar en la dársena gijonesa nuevas instalaciones vinculadas a los aerogeneradores *offshore*, así como Duro Felguera por crecer con la diversificación en esta energía renovable en este mismo enclave.

Por su parte, el Puerto de A Coruña, dentro de su desarrollo Green Port, ha puesto en el foco posicionarse en el desarrollo, fabricación y despliegue de energías renovables eólicas marinas en el ámbito industrial para su exportación, principalmente al norte de Europa, así como de prototipos experimentales. Finalmente, la Autoridad Portuaria de Las Palmas es uno de los puertos canarios que también está mostrando gran interés en la eólica *offshore*.

CRECE EL INTERÉS POR LA INDUSTRIA 'OFFSHORE'

Instalaciones de Navantia en el puerto de Ferrol para la industria eólica *offshore*.



HAIZEA WIND

NAVANTIA



una empresa de



¿Quieres ser más eficiente?

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

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



www.alfaland.es

691 839 392

info@alfaland.es



VALENCIA PORT

RETOS DE FUTURO | HIDRÓGENO

MÁS PROYECTOS DE HIDRÓGENO

LOS GRANDES GRUPOS ENERGÉTICOS PROGRESAN CON SUS DESARROLLOS VINCULADOS AL SISTEMA PORTUARIO

Los proyectos de hidrógeno renovable aumentan su presencia al posicionarse como una de las mayores alternativas para avanzar en la transición energética del transporte marítimo y de la operativa logística conforme al reto de la Unión Europea para alcanzar la descarbonización en 2050.

Repsol abandera uno de los mayores desarrollos del nuevo vector energético con el lanzamiento del consocio Spanish

Hydrogen Network (Shyne). Este proyecto, integrado por 33 entidades y empresas como Baleària, Enagás, Iberia, Scania o Primafrio, se marca el objetivo de invertir más de 3.200 millones de euros en proyectos de hidrógeno renovable y combustibles sintéticos. La iniciativa liderada por la compañía que dirige Josu Jon Imaz contempla instalar 500 MW de producción de hidrógeno en 2025 y 2 GW en 2030, la mitad del

Depósito para el suministro de hidrógeno para los equipos portuarios del puerto de Valencia.

objetivo planificado por el Gobierno español en esta década.

“Shyne generará un ecosistema, abierto a más actores, que conecta las iniciativas regionales en torno al hidrógeno que ya se están poniendo en marcha, como el Corredor Vasco del Hidrógeno (BH2C), el Valle del Hidrógeno de Cataluña y el Valle del Hidrógeno de la Región de Murcia”, aseguró Josu Jon Imaz, CEO de Repsol.

Estos tres desarrollos engloban a cerca de 200 empresas y entidades como las autoridades portuarias de Bilbao, Barcelona, Tarragona y Cartagena, Bergé Gefco, Ership, Maersk Spain, Agencia Marítima Blázquez, Naviera Murueta, Remolcadores Ibaizabal, Daniel Gómez Servicios Portuarios o Terminal Marítima de Cartagena (TMC). Aena, Disfrimur, Andamur, Bilogistik, Citesa o Bilogistik son otros de los operadores participantes de estas iniciativas.

Iniciativas avanzadas

Entre las iniciativas más avanzadas para emplear el nuevo vector en el sistema portuario sobresale el proyecto piloto H2Ports. Este desarrollo testará, en el puerto de Valencia, una *reach stacker*, una cabeza tractora de terminal para operaciones ro-ro y una estación móvil de suministro de hidrógeno que abastecerá a los dos equipos antes mencionados.

La *reach stacker* de hidrógeno, que está siendo desarrollada en Hyster, y la cabeza tractora, realizada por Atena, operarán, durante dos años, en la terminal del grupo Grimaldi en Valencia. Por su parte, la estación de suministro de hidrógeno (HRS) se está realizando en el Centro Nacional del Hidrógeno. Los tres equipamientos tienen previsto entregarse durante los próximos meses.

La Autoridad Portuaria de Barcelona

CASINTRA
GRUPO

SU OPERADOR LOGÍSTICO
DE CONFIANZA

www.casintracom



Operador
Económico
Autorizado

participa en el proyecto Hidrogenizing, un consorcio de una veintena de empresas entre las cuales están los operadores logísticos Primafrio y Butransa, y que entre sus objetivos se marca poner en marcha, en una primera fase, un electrolizador de 20 MW que podrá abastecer a 300 camiones. En una segunda fase contempla añadir un electrolizador de 100 MW de 2.000 camiones. Además, Iberdrola ha abierto, a principios de este año, la estación de servicio de hidrógeno verde en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona.

Polo de atracción de proyectos

Por otra parte, los puertos siguen siendo un polo de atracción para la instalación de proyectos de generación de hidrógeno. Repsol pondrá en marcha en el segundo semestre de 2022 el primer electrolizador en su refinería de Petronor, con una capacidad de 2,5 MW, tras una inversión de 8,9 millones. La filial de Repsol también contempla poner en funcionamiento, junto a Saudi Aramco, el EVE y Enagás, un electrolizador de 10 MW, en el puerto de Bilbao para la producción de hidrógeno renovable. Además, en 2025 proyecta activar un electrolizador de 100 MW, para abordar el proceso de descarbonización de Petronor y alimentar las necesidades del Corredor Vasco del Hidrógeno.

En el puerto de Tarragona, Repsol maneja una inversión de más de 1.400 millones para, incorporar el hidrógeno verde, y convertir sus instalaciones en un polo multienergético, con iniciativas como la producción de biojet, biocombustibles avanzados, así como de polímeros de alta resistencia



Estación de servicio de hidrógeno verde en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona.

al impacto, y de plásticos a partir del reciclado de materiales post consumo, entre otras. Además, Repsol trabaja para poner en marcha el próximo año, en sus instalaciones en el puerto de Cartagena, de una planta de biocombustibles avanzados con capacidad de 250.000 toneladas anuales, producidos a partir de residuos, y válidos para vehículos, camiones y aviones.

Por su parte, Fistera Energy, Enagás y White Summit Capital han presentado un proyecto para la puesta en marcha de una planta de producción de hidrógeno verde en la Bahía de Algeciras de hasta 237 MW. Esta instalación abastecerá a la industria local, así como transporte marítimo, consolidando la actividad de *bunkering* en las instalaciones de la dársena andaluza.

Por otro lado, Fistera Energy, firma perteneciente al fondo de inversión estadounidense Blackstone, también ha presentado un proyecto para producir y almacenar hidrógeno verde y amoníaco en la dársena exterior del puerto de A Coruña.

En el mismo enclave, Enerfín, filial de Elecnor, ha presentado una solicitud para construir una planta de producción de hidrógeno verde en la dársena exterior.

“Green H2 Langosteira” contempla estar operativa a lo largo del próximo año en la producción del recurso mediante electrólisis a partir de moléculas de agua y electricidad de origen renovable. Además, la iniciativa incluye una estación de repostaje para vehículos a hidrógeno.

Finalmente, la compañía de Singapur LNG9 también plantea el desarrollo de una planta de fabricación de hidrógeno en el puerto de Gijón.

CRECIMIENTO Y SOSTENIBILIDAD

Autoridad Portuaria
Santa Cruz de Tenerife

2030
UN PUERTO SOSTENIBLE

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | VEHÍCULOS

A AÑOS LUZ DE LOS TRÁFICOS DE 2019

EL RECORTE DE LA PRODUCCION DE VEHÍCULOS, DEBIDO A LA CRISIS DE LOS MICROCHIPS Y LA PANDEMIA, SE DEJA SENTIR EN LOS PUERTOS

CAMBIO DE LÍDER

El puerto de Vigo manipuló el pasado año más de medio millón de vehículos, situándose en lo más alto de la clasificación, por delante de Barcelona, que sube un peldaño, y Valencia, que pasa de la primera a la tercera posición.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
Vigo	503	-2%	+4%	513	483	450
Barcelona	497	+4%	-36%	478	777	809
Valencia	490	-7%	-32%	529	721	818
Santander	309	-5%	-34%	324	466	490
Pasaia	209	-11%	-23%	236	273	255
Tarragona	136	+6%	-36%	128	211	195
Resto	297	+12%	-37%	265	474	477
TOTAL	2.441	-1%	-28%	2.473	3.405	3.494

Millones de vehículos en régimen de mercancía. 2021, provisional.
Fuente: Puertos del Estado.

La producción de vehículos cerró 2021 con una significativa caída del 7,5 por ciento. La crisis de los microchips, junto con el contexto de crisis económica derivada de la pandemia, provocó que durante el pasado año se registraran unos niveles de fabricación inferiores a los obtenidos en 2020, un período ya de por sí negativo por los cierres de plantas durante dos meses. Un recorte que se ha dejado sentir en la actividad de los puertos españoles. En 2021, manipularon 2,4 millones de unidades, lo que supone una ligera caída del 1 por ciento con respecto al ejercicio anterior, situándose el tráfico a años luz de los registros previos a la crisis sanitaria (-28 por ciento).

Al frente de la clasificación se encuentra, por primera vez, la Autoridad Portuaria de Vigo, superando, por poco, las unidades manipuladas en las dársenas de Barcelona y Valencia. La



El Puerto de Vigo asalta la primera posición del ranking del sistema portuario español en tráfico de vehículos.

entidad logró este hito histórico con un registro de más de medio millón de unidades, por encima de los niveles prepandemia. La mayor parte del tráfico de vehículos son de exportación, con más de 438.000 unidades, que tienen a Bélgica y Francia, como sus principales destinos, tanto para su comercio nacional como para los países del centro y este europeo.



PÉREZ TORRES

MARÍTIMA

LOGISTICS WITH CARE

www.ptmar.com - info@ptmar.com

ANYTHING - ANYTIME - ANYWHERE





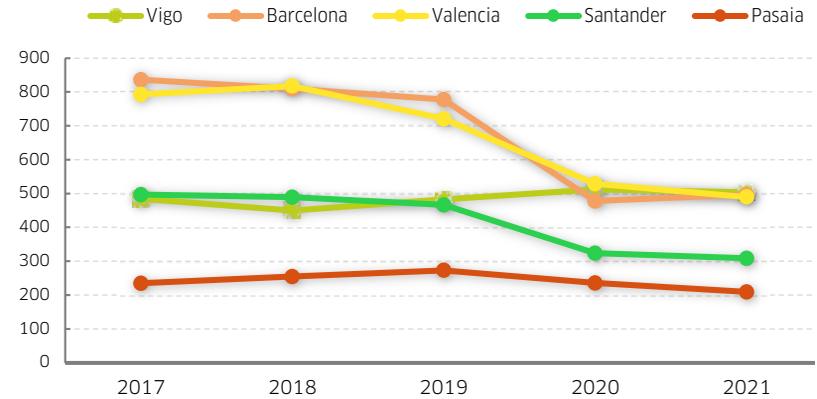
A.P. DE VIGO

Reino Unido, Turquía e Italia también se consolidan como grandes receptores de vehículos exportados desde Vigo. Por su parte, Sudáfrica, que tiene una factoría de Toyota, es el principal origen tanto de los 23.000 vehículos importados por la dársena gallega como de los 35.000 de tránsito. El tráfico total se completa con otras 7.100 unidades de cabotaje. La

naviera Suardiaz, con la autopista de mar que une Vigo con el puerto francés de Nantes Saint-Nazaire y su extensión con Tánger (Marruecos), es un operador clave en este desarrollo. Además, UECC, Neptune, Wallenius Wilhelmsen, Glovis, K Line, NYK, Mitsui OSK o Höegh Autoliners consolidan este tráfico en la rada gallega. A continuación se sitúa Bar-

FUERTE IMPACTO DE LA PANDEMIA

La evolución del tráfico de vehículos en los cinco principales puertos españoles en este tipo de flujos refleja el fuerte impacto de la crisis sanitaria en el sector de la automoción.



Millones de vehículos en régimen de mercancía. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

celona, con más de 497.000 vehículos nuevos en 2021. Una cifra lejos aún de los registros prepandemia (-36 por ciento).

Por su parte, los puertos de Valencia y Sagunto generaron un movimiento conjunto de más de 490.000 unidades en 2021, lo que representa un descenso del 7,4 por ciento respecto al año anterior y del 31 por ciento frente al último ejercicio prepandemia. Las exportaciones ascendieron a 245.883 unidades, mientras que las importaciones se situaron en 150.568 vehículos. Los flujos de cabotaje fueron de 58.646 unidades y el tránsito a otros enclaves fue de 38.600 vehículos.

LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS CAYÓ UN 7,5% EN ESPAÑA DURANTE EL AÑO 2021



Cada movimiento con precisión y eficacia.
Con nuestro conocimiento y experiencia.

Nuestros neumáticos radiales y una gama completa de soluciones digitales para la monitorización de los neumáticos optimizan el rendimiento del puerto. Elige entre neumáticos radiales, V.ply y sólidos ¡para cada movimiento! Estamos encantados de poder ayudarte. Con nosotros, los desafíos se convierten en nuevas oportunidades.

www.continental-industrial.es

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | VEHÍCULOS

APUESTA DIGITAL E INTERMODAL

LOS PUERTOS DE PASAIA Y TARRAGONA, LOS MEJOR VALORADOS POR LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS, SEGÚN EL ÚLTIMO INFORME DE ANFAC



Los fabricantes de vehículos vuelven a poner el foco en la digitalización de los procesos en los puertos, “factor clave para agilizar y facilitar el servicio”. El objetivo: la reducción de los tiempos y la ganancia de eficiencia. “En esta línea se puede avanzar, como ya se ha hecho en algunas terminales, en sistemas que permitan conocer en todo momento el estado y ubicación de los vehículos o

en sistemas que permitan el acceso a una ventanilla única para la gestión de la mercancía”, coinciden en señalar las principales marcas automovilísticas.

Así se recoge en el último informe sectorial de “Valoración de la logística marítimo-portuaria”, elaborado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), correspondiente al año 2020.

El Puerto de Pasaia movió más de 200.000 vehículos el pasado año.

Al mismo tiempo, los cargadores inciden en la necesidad de impulsar las conexiones ferroviarias para facilitar la aproximación de los vehículos hasta los puertos, y también en la importación, así como para permitir la llegada a los muelles de trenes de mayor longitud.

El marítimo, principal modo

El informe, elaborado a partir de un cuestionario específico a empresas automovilísticas asociadas a Anfac, se centra en el análisis de los ocho puertos de relevancia para la importación y exportación de vehículos -Barcelona, Málaga, Pasaia, Sagunto, Santander, Tarragona, Valencia y Vigo-, que suman el 90,6 por ciento de los automóviles transportados, con cerca de 2,15 millones de unidades movilizadas.

Los resultados de 2020 vienen marcados por las excepcionales circunstancias de elevada fluctuación de las unidades a transportar, pasándose de la práctica desaparición de la carga en los puertos a volúmenes imprevistos y concentrados una vez que se retomó la actividad, paralizada por la alarma sanitaria.

Así las cosas, el informe destaca el “fuerte retroceso” de los desplazamientos de vehículos por los servicios marítimos, con una caída del 20,7 por ciento. Un descenso asociado a la parada de las plantas por la pandemia y por el recorte de mercado y la producción debido a la crisis económica derivada de la COVID-19. Con todo, el modo marítimo se mantiene como el principal servicio de transporte de vehículos, con una cuota del 44,3 por ciento.

En cuanto a la puntuación dada por los fabricantes, la valoración global em-

VIGO

Puerto de Vigo

Altamente Especializado en Mercancía General

peora, con una media de 3,9 puntos sobre 5, pasando de una calificación “satisfactoria” a “suficiente”, lo que indica un importante margen de mejora.

3,9

PUNTOS, SOBRE 5, LA VALORACIÓN MEDIA DE LOS FABRICANTES A LOS PUERTOS

En la edición 2020, los puertos de Pasaia y Tarragona comparten la primera posición en el ranking de valoración con una puntuación de 4,3 sobre 5. Estos puertos son los únicos que mejoran su nota con respecto al año anterior. El puerto de Santander se coloca en segunda posición con una puntuación de 4,2 sobre 5, solo una décima por debajo de los dos primeros.

El impacto de la pandemia

El informe logístico también refleja que casi todos los aspectos analizados empeoran su valoración, en gran medida por las dificultades sufridas durante 2020 a causa de la pandemia. Los fabricantes solo destacan una “leve mejora” en la gestión de algunas incidencias y la flexibilidad.

En cuanto a los indicadores de ges-

EMPEORA LA VALORACIÓN GLOBAL DE LOS PUERTOS

Los puertos de Pasaia y Tarragona, los mejor valorados por los fabricantes de vehículos, son los únicos que mejoran su puntuación en 2020, marcado por la pandemia, con respecto al ejercicio anterior.



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.

tión de trámites aduaneros, estos son los mejor valorados, con un 4,5 sobre 5, a pesar de las dificultades añadidas para aquellos puertos con actividad comercial con Reino Unido. Por su parte, la manipulación de los vehículos, con

especial atención en la carga y descarga de los trenes y barcos, sigue siendo un área de mejora destacada por las marcas automovilísticas, según se recoge en el mismo informe de valoración logística elaborado por Anfac.



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

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



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | TMCD

RÉCORD DEL SHORT SEA

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO LOGRA SU MEJOR REGISTRO AL ROZAR LOS 26 MILLONES DE TONELADAS EN 2021

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) internacional ro-ro logró su mejor registro histórico en el sistema portuario español el año pasado. Así se desprende del análisis de los observatorios publicados por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia (SPC-Spain) desde el año 2009.

La carga rodada transportada en servicios internacionales (sin incluir los vehículos en régimen de mercancías) superó volúmenes prepandemia con 25,8 millones de toneladas de mercancías movidas el año pasado, el 25,7 por ciento más que en 2020 y el 21,6 por ciento más que en 2019, según el últi-

mo observatorio de SPC-Spain.

Este tipo de flujos se ha doblado en una década, de los 13 millones de toneladas registradas en 2011 a los casi 26 millones de 2021. La fachada mediterránea es la principal protagonista de esta evolución. Los puertos del arco mediterráneo canalizaron 22,38 millones de toneladas en 2021, creciendo en 12,49 millones en diez años.

Los puertos de la fachada atlántica tuvieron su mejor registro el año pasado, pero por los pelos al sumar 3,39 millones de toneladas, apenas 240.000 toneladas más que en 2011. Mientras que el arco mediterráneo acumula un incremento del 126,3 por ciento en la



Grimaldi, protagonista de las autopistas del mar del arco mediterráneo.



SHORT SEA NETWORK Roll-on/Roll-off service

Antwerp – Bilbao – Antwerp
Tuesday – Monday/Tuesday – Friday

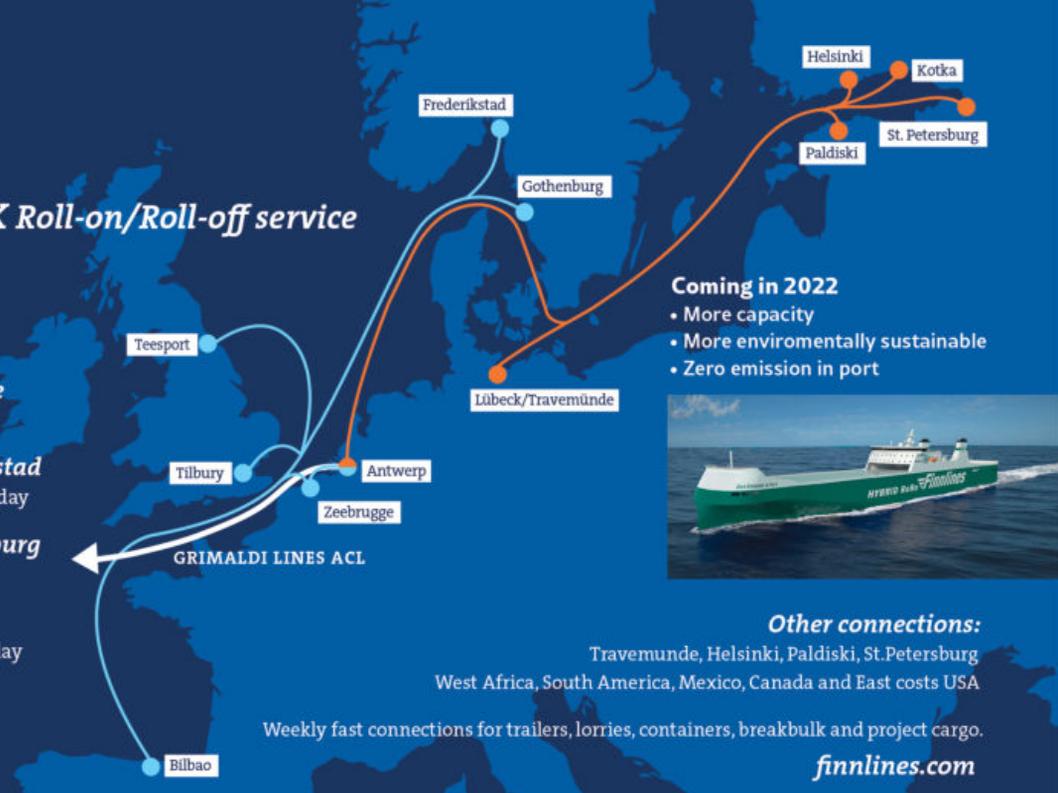
Zeebrugge – Bilbao – Zeebrugge
Friday – Monday/Tuesday – Thursday

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



GRIMALDI LINES ACL

Coming in 2022

- More capacity
- More environmentally sustainable
- Zero emission in port



Other connections:
Travemunde, Helsinki, Paldiski, St.Petersburg
West Africa, South America, Mexico, Canada and East costs USA

Weekly fast connections for trailers, lorries, containers, breakbulk and project cargo.

finnlines.com

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

Finnlines Deutschland GmbH
Lübeck, Germany
Tel. +49 451 1507 500
sales.de@finnlines.com

Finnlines UK Ltd
Hull, United Kingdom
Tel. +44 1482 377 655
sales.uk@finnlines.com

Grimaldi Logistica España, S.I.
Valencia, Spain
Tel. +34 93 502 0409
finnlines@grimaldilogistica.com

C. Toro y Betolaza, S.A.
Santurce, Spain
Tel. +34 944 252 600
finnlines.bilbao@torobe.com



AUTOPISTAS DEL MAR

Suardiaz, Brittany Ferries y CLdN tienen autopistas del mar (tres o más frecuencias semanales) desde el Atlántico. Grimaldi, única protagonista en el Mediterráneo.

	NAVIERA	FRECUENCIA
FACHADA ATLÁNTICA		
Vigo - St. Nazaire	Flota Suardiaz	3/4
Santander - Portsmouth/Plymouth	Brittany Ferries	4
Bilbao - Portsmouth/Poole	Brittany Ferries	4
Santander - Zeebrugge	CLdN	3
Santander - Londres	CLdN	3
FACHADA MEDITERRÁNEA		
Barcelona - P. Torres - Civitavecchia	Grimaldi	6
Valencia - Barcelona - Livorno - Savona	Grimaldi	5
Valencia - Cagliari - Salerno	Grimaldi	3

Frecuencias semanales. Fuente: SPC-Spain.

última década, el atlántico se queda en un avance del 7,3 por ciento.

Por países, superaron los volúmenes prepandemia el año pasado los tráficos con Marruecos (+33,2 por ciento) e Italia (+11,4 por ciento), siendo la otra cara de la moneda los tráficos con Túnez (-10,5 por ciento) y sobre todo Argelia (-55,3 por ciento) en la fachada mediterránea.

En el arco atlántico, destaca el crecimiento con Irlanda y Bélgica. En el ca-

so de Irlanda, los tráficos casi se cuadruplicaron respecto a 2019, “como efecto colateral del ‘Brexit’”, señala el informe de SPC-Spain, mientras que con Bélgica el incremento fue más moderado (+24,4 por ciento).

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancías sigue sin levantar cabeza con 1,04 millones de unidades transportadas, el 7,3 por ciento menos que en 2020 y casi el 30 por ciento menos en comparación con 2019. Los embarques descendieron un 11,3 por ciento respecto a los registros de 2020, teniendo una evolución similar ambas fachadas. Por su parte, los desembarques registraron una subida global del 5,3 por ciento gracias al incremento en las dos fachadas, del 4,8 por ciento en el caso de los puertos atlánticos y del 5,5 por ciento de los mediterráneos.

La demanda global de transporte marítimo de corta distancia (cabotaje e internacional y todo tipo de mercancías) alcanzó los 270,9 millones de toneladas en 2021, el 11,7 por ciento más que en 2020 y prácticamente igualando los volúmenes prepandemia (+0,5 por ciento).

El tráfico de cabotaje sumó 52,1 millones de toneladas (51,2 millones en 2019) y el internacional, 218,8 millones (218,3 millones en 2019).





Logística es adaptación.
Logística es SUARDIAZ.

ESPAÑA Madrid | Algeciras | Barcelona | Bilbao | Cádiz | Gijón | Las Palmas de Gran Canaria | Santa Cruz de Tenerife | Santander | Sevilla | Tarragona | Valencia | Vigo
EN EL MUNDO FRANCIA: Marsella – Nantes | MARRUECOS: Casablanca – Tánger | MÉXICO | PERÚ
 H.Q. Ayala, 6. 28001 Madrid | +34 914 316 640 | info@suardiaz.com | suardiaz.com |  @suardiazgroup

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | CARGA RODADA

A UN SUSPIRO DE LOS VOLÚMENES 'PRECOVID'

EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL MOVIÓ 65,33 MILLONES DE TONELADAS DE CARGA RODADA, FALTANDO MENOS DE 450.000 TONELADAS PARA LA ACTIVIDAD DE 2019

El sistema portuario español se ha quedado a un suspiro de lograr los volúmenes prepandemia en carga rodada. El conjunto de puertos movió un total de 65,33 millones de toneladas de este tipo de flujos en 2021, el 14 por ciento más que en 2020 y faltando menos de 450.000 toneladas para alcanzar los registros que tuvo en 2019.

La Autoridad Portuaria de Valencia mantuvo el liderato con 12,88 millones de toneladas, el 2 por ciento más que en 2019. Y Baleares siguió en la segunda

posición con 12,15 millones de toneladas, a pesar de quedar por debajo de la actividad prepandemia (-11 por ciento).

Mención aparte merece el puerto de la Bahía de Al-

geciras, que saltó de la cuarta a la tercera posición. Y es que la dársena andaluza superó, y con diferencia, los tráficos prepandemia con 11,69 millones de toneladas de carga rodada movidas, el 29 por ciento más que en 2019.

Un resultado que tuvo un claro culpable, el tráfico del Estrecho. Los ferris transportaron un total de 425.699 vehículos pesados que embarcaron y desembarcaron en los muelles algecireños el año pasado, según las estadísticas de la Autoridad Portuaria. Ello

supone el 14,6 por ciento más que en 2020 y el 15,7 por ciento más que en 2019. La ruta entre el puerto andaluz y el marroquí de Tánger-Med acaparó más del 90 por ciento de estos tráficos de carga rodada.

El puerto de Barcelona retrocedió de la tercera a la cuarta posición con 11,08 millones de toneladas de estos flujos movidos, el 15 por ciento más que en 2020, pero todavía insuficiente (-4 por ciento) para alcanzar lo volúmenes pre-pandemia.

Más flexibilidad

El tráfico ro-ro es estratégico para la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Prueba de ello es que ha implantado la digitalización del procedimiento documental asociado a estos flujos. De la mano de la empresa tecnológica Visual Trans, la dársena andaluza ha puesto en marcha el denominado Servicio de Relación por Medio de Transporte (SRTM). La herra-

ALGECIRAS CRECE DOS DÍGITOS SOBRE LOS REGISTROS DE 2019



(+34) 962 699 060
info@saguntoti.com
Muelle Norte 2, s/n · 46520
Puerto de Sagunto (Valencia)

ist
Intersagunto Terminales

La terminal polivalente más moderna del arco mediterráneo español

ISO 9001 · 14001 · 50001 · 45001

www.saguntoti.com

CERCA DE LOS FLUJOS DE 2019

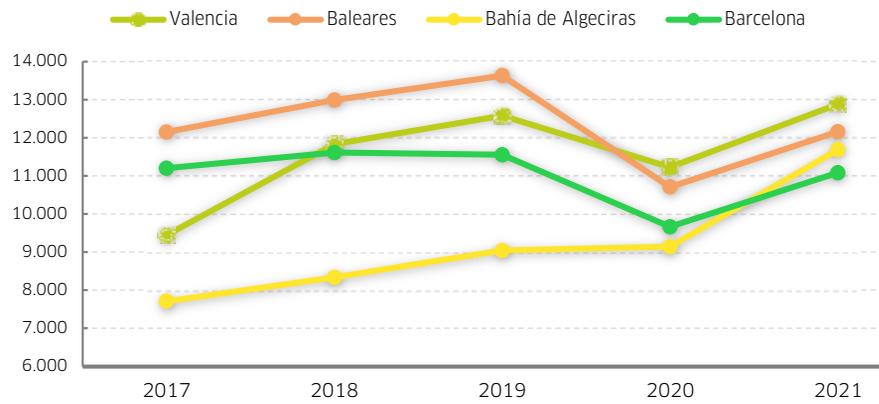
El sistema portuario superó los 65 millones de toneladas de carga rodada, el 14 por ciento más que en 2020 y solo el 1 por ciento menos que en 2019.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Valencia	12.886	+15%	+2%	11.224	12.581
Baleares	12.157	+13%	-11%	10.712	13.638
Bahía de Algeciras	11.691	+28%	+29%	9.141	9.046
Barcelona	11.087	+15%	-4%	9.668	11.557
Las Palmas	4.037	+10%	-9%	3.686	4.452
S.C. Tenerife	3.773	+1%	-7%	3.736	4.074
Santander	2.431	+13%	+11%	2.152	2.187
Vigo	1.072	+5%	-5%	1.018	1.126
Bilbao	897	+25%	+7%	717	842
Almería	856	+31%	+32%	655	649
Bahía de Cádiz	747	-2%	-13%	765	858
Ceuta	595	+7%	-29%	558	832
Pasaia	559	-3%	-16%	579	669
Melilla	490	-3%	-32%	505	718
Málaga	467	-1%	-18%	472	572
Huelva	458	-10%	+5%	509	435
Tarragona	457	+145%	+50%	186	304
Castellón	411	-5%	+17%	431	351
Sevilla	138	+3%	-15%	133	161
Ferrol - San Cibrao	44	-6%	-14%	47	51
Motril	43	-68%	-93%	135	646
Resto	40	-20%	+41%	50	28
TOTAL	65.336	+14%	-1%	57.080	65.778

Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

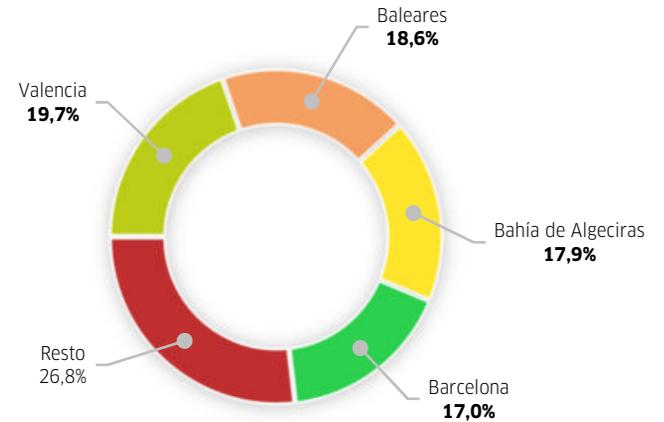
CUOTA SUPERIOR AL 70%

Los primeros cuatro puertos en tráficos de carga rodada del sistema portuario español sumaron 47,80 millones de toneladas de mercancías movidas el pasado ejercicio. Ello se traduce en una cuota del 73,2 por ciento sobre total. Los dos primeros, Valencia y Baleares, acapararon casi el 40 por ciento del conjunto.



Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2021



ESTE TRÁFICO AUMENTÓ EL 14% RESPECTO A 2020

mienta está destinada a gestionar las salidas marítimas en los casos de agrupamientos, que son frecuentes en la Aduana del enclave portuario.

El objetivo es aumentar la eficiencia, transparencia y trazabilidad del proceso,

incrementando con ello el control y la fiabilidad de la información intercambiada a través del Port Community System, el sistema de información de la comunidad portuaria de Algeciras denominado Teleport. Con la digitalización del proce-

dimiento se abre la ventana de acceso para semirremolques a las zonas de embarque seis horas antes de la hora programada de salida del buque, mientras que para las unidades de carga completa se abre dos horas antes.

GRIMALDI LINES

La PRIMERA NAVIERA Ro-Ro GREEN en el MEDITERRÁNEO

130 Autopistas del Mar y conexiones marítimas

INFO y RESERVAS: +34 96.306.13.00 | info@grimaldilogistica.com | http://carga.grimaldi-lines.com

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | CARGA RODADA

RECUPERACIÓN LENTA DE LOS REMOLQUES

CRECIMIENTO SIGNIFICATIVO DE DOS DÍGITOS DE ESTE TIPO DE FLUJOS SIN LLEGAR A LOS VOLÚMENES QUE TUVO EN 2019

El tráfico ro-ro de remolques, semirremolques y plataformas transportados en los servicios marítimos de los puertos españoles registró un incremento significativo de dos dígitos el año pasado, aunque fue insuficiente para alcanzar los flujos prepandemia.

El conjunto de puertos movió 1,23 millones de unidades en buques ro-ro y ro-pax, el 16 por ciento más que en 2020, pero el 7 por ciento menos que en 2019. Este no fue el caso del puerto líder de la clasificación, Barcelona, que incrementó en un 6 por ciento la actividad prepandemia (+20 por ciento respecto a 2020). Vehículos sin acompañante, y más

con el problema de la falta de conductores, son cada vez más habituales en los servicios de *short sea* o autopistas del mar. Y el liderato del puerto catalán se debe en gran medida a las autopistas del mar de Grimaldi que conectan Barcelona con Italia. Además, la línea ro-ro de Suardiaz con Tánger-Med disparó los tráfico del puerto catalán con Marruecos en 2021.

La Autoridad Portuaria de Barcelona dio luz verde el año pasado a la ampliación de la concesión otorgada a Grimaldi Terminal Barcelona con nuevos espacios situados en el muelle Contradique. De esta forma, las actuales instalaciones del grupo italiano, ubi-

EL 16% MÁS

Los puertos españoles movieron un total de 1,23 millones de vehículos sin acompañante en los servicios ro-ro y ro-pax el año pasado, lo que supone el 16 por ciento más que en 2020 sin llegar a los volúmenes de 2019.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Barcelona	218	+20%	+6%	182	206
Baleares	217	+384%	+580%	45	32
Valencia	179	-33%	-44%	267	318
Las Palmas	155	+11%	-7%	139	166
S.C. Tenerife	118	-1%	-11%	119	133
Bahía de Algeciras	108	+5%	-55%	104	239
Santander	61	+30%	+90%	47	32
Bilbao	26	+24%	+48%	21	18
Huelva	23	-3%	+11%	24	21
Melilla	22	+3%	-20%	21	27
Bahía de Cádiz	21	-5%	-12%	22	24
Málaga	20	+3%	-6%	19	21
Almería	17	+35%	-1%	12	17
Ceuta	15	+2%	-38%	14	23
Tarragona	12	>999%	-	0	-
Vigo	12	-2%	-30%	13	18
Sevilla	6	+1%	-19%	6	7
Pasaia	4	+3%	-19%	4	5
Motril	2	-73%	-95%	6	28
Alicante	0	-80%	+82%	2	0
Ferrol - San Cibrao	0	+21%	-	0	-
Cartagena	0	-	-	-	-
Castellón	0	+105%	-	0	-
TOTAL	1.237	+16%	-7%	1.067	1.335

Miles de remolques no acompañados. 2021, provisional.
Fuente: Puertos del Estado.

LOS REMOLQUES SON CADA VEZ MÁS UTILIZADOS EN EL 'SHORT SEA'

TU
PUNTO
DE

PARTIDA
LOGISTICS
SINCE 1923

Despacho de Aduanas / Brexit /
Asesoramiento en Comercio Exterior

(+34) 956 58 16 11 · apartida@partidalogistics.com · partidalogistics.com



cadras en el muelle Costa, incorporarán una superficie de 27.522 metros cuadrados, que se suman a los 64.221 metros cuadrados que ya tenía.

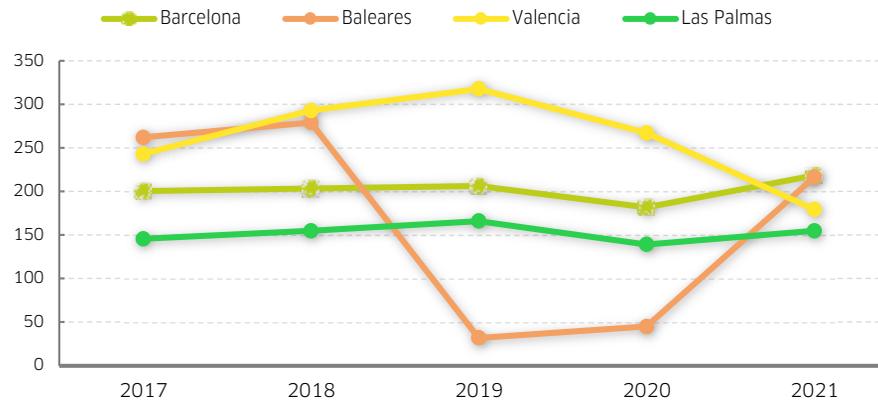
El armador italiano entró en el tráfico ro-pax entre la Península y Baleares con la creación de Trasmed al comprar a Armas Trasmediterránea los buques que cubrían las líneas. El otro armador italiano que opera en el puerto de Barcelona servicios de *short sea shipping*, Grandi Navi Veloci, también entró en los tráficos de cabotaje con las islas en verano.

Diversos puertos están trabajando para atraer servicios de *short sea shipping*. Un ejemplo es el de Huelva, que ha superado la actividad prepandemia (+11 por ciento). Sus responsables trabajan para promover una conexión marítima de carga rodada con Reino Unido y el desarrollo de un corredor intermodal entre Madrid, Huelva y Marruecos.

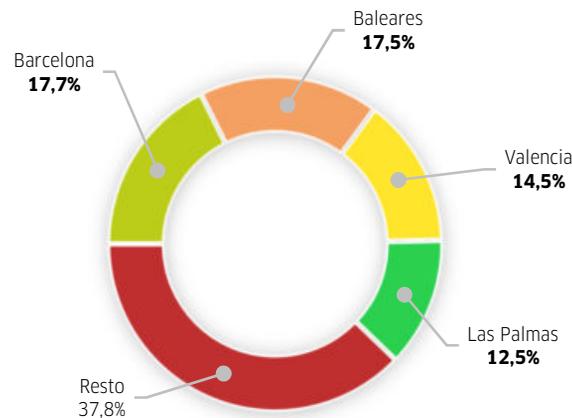
El puerto de Bilbao se está afianzando en *short sea shipping* con 33 servicios regulares semanales. El 'Brexit' abre una oportunidad para crecer más en este tipo de transporte. Bilbao también ha crecido por encima de 2019.

CUOTA DE CASI EL 18%

El puerto de Barcelona lidera la clasificación en movimiento de remolques, semirremolques y plataformas con una cuota del 17,6 por ciento. Un liderato que se debe, en buena medida, a las autopistas del mar.



AÑO 2021



Miles de remolques no acompañados. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ECOINCENTIVOS PARA USUARIOS

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana destinará 120 millones de euros a 'ecoincentivos', en el período comprendido entre los años 2022 y 2024, para incrementar la cuota modal del ferrocarril y el barco. En el caso del transporte marítimo, las ayudas están dirigidas a la demanda, es decir, los usuarios del barco, los transportistas fundamentalmente, y las líneas elegibles son los servicios regulares especializados en carga ro-ro acompañada y no acompañada con tres o más salidas semanales. La intensidad de la ayuda será del 30 por ciento de los costes de operación, calculado para cada línea en función del ahorro de costes externos.



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 EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | CRUCEROS

EL TRÁFICO MÁS SUFRIDOR PONE EL FOCO EN 2023

OTRO EJERCICIO ACIAGO, CON UNA QUINTA PARTE DE CRUCERISTAS QUE EN 2019, AUNQUE MENOS QUE EL PRIMER AÑO DE PANDEMIA TRAS LEVANTARSE LAS RESTRICCIONES A LOS TRAQUES DE BUQUES FORÁNEOS

El primer crucero que entró en el puerto de Barcelona tras levantarse la restricción en junio.



LA MITAD

Los cruceros sumaron 2.104 escalas en los puertos españoles en 2021, la mitad que en 2019. Pasaron 2,21 millones de cruceristas, el 79 por ciento menos que el año prepandemia.

	2021		%21/19		2020		2019	
	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE
Barcelona	272	521	-66%	-83%	71	199	800	3.138
Las Palmas	450	446	-20%	-70%	234	517	560	1.486
Baleares	227	345	-72%	-87%	39	157	820	2.664
S.C. Tenerife	506	304	-1%	-71%	277	345	511	1.067
Bahía de Cádiz	162	133	-49%	-72%	32	41	315	477
Valencia	95	131	-53%	-70%	10	26	203	436
Málaga	119	118	-59%	-75%	41	40	288	477
Cartagena	79	69	-53%	-72%	10	19	167	250
Alicante	31	43	-28%	-31%	1	2	43	63
Vigo	28	35	-61%	-76%	7	9	71	142
A Coruña	31	30	-71%	-81%	5	7	108	160
Bilbao	14	13	-72%	-76%	-	-	50	55
Sevilla	24	5	-75%	-77%	5	1	95	21
Resto	66	19	-68%	-92%	12	6	205	228
TOTAL	2.104	2.212	-50%	-79%	744	1.369	4.236	10.665

Número de buques y miles de pasajeros. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

El tráfico que sin duda ha sufrido más la pandemia, el de cruceros, pone el foco en la recuperación progresiva y que la actividad alcance la plena normalidad en 2023, según previsiones de Puertos del Estado. El año pasado resultó otro ejercicio aciago, pero menos que el primer año de pandemia. Hubo que esperar hasta mediados de año, a partir del 7 de junio, para que el Gobierno levantara las restricciones al atraque de cruceros internacionales en los puertos españoles. El sistema portuario recibió un total de 2,21 millones de cruceristas el año pasado, una cifra por debajo de lo que registró solo el puerto de Barcelona, 3,13 millones de turistas, en 2019.

El coste es cuantioso para los puertos donde los cruceros tienen un peso importante. La dársena catalana, la primera en esta actividad, ha calculado que dejó de ingresar 10 millo-

nes de euros. Recibió 521.000 cruceristas el año pasado, una cifra por encima de la prevista inicialmente (200.000 turistas) por los responsables portuarios.

Aunque la actividad actual no es la que fue, dársenas y operadores se siguen preparando para la esperada normalidad. Continuando con el puerto de Barcelona, el consejo de administración otorgó a MSC Cruises Barcelona Terminal la concesión para construir y explotar la terminal para cruceros en el muelle Adosado, donde la compañía invierte aproximadamente 33 millones de euros.

RECUPERACIÓN PROGRESIVA Y NORMALIDAD EN 2023

El otro puerto catalán de interés general, Tarragona, ha adjudicado la que será su primera terminal de cruceros a Global Ports Holding Plc (GPH), el mayor operador independiente de terminales de cruceros del mundo, tras una inversión de 30 millones de euros que la Autoridad Portuaria ha realizado para la construcción del muelle de Balears donde irá esta insta-

lación. Y Global Ports Holding, en alianza con la canaria Sepcan, se han hecho con la concesión para la construcción y explotación de las terminales de cruceros de Las Palmas, Arrecife (Lanzarote) y Puerto del Rosario (Fuerteventura).

Neutro en carbono

Por otra parte, las navieras han seguido invirtiendo en nuevas tecnologías y barcos con el objetivo de ser un sector neutro en carbono en 2050, destaca el último informe de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), que publicó el pasado mes de enero. De cara a 2027, habrá 26 barcos propulsados por gas natural licuado (GNL), el 81 por de la capacidad global contará con sistemas avanzados de tratamiento de aguas residuales (AWTS) y 174 cruceros estarán preparados para conectarse a la red eléctrica, según este análisis.

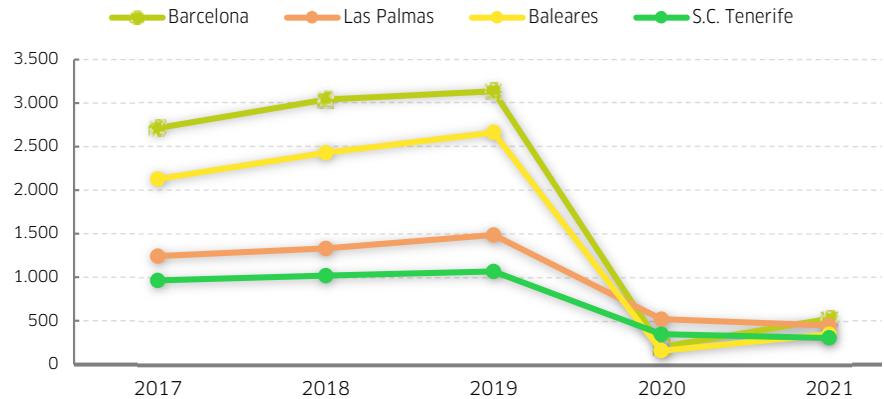
La asociación considera que ya se ha recuperado más del 75 por ciento de la capacidad oceánica y que se alcanzará la totalidad en agosto de 2022. Clía recuerda que cada pasajero gasta de media 750 dólares (660 euros) en los destinos que visita en un crucero que dura siete días.



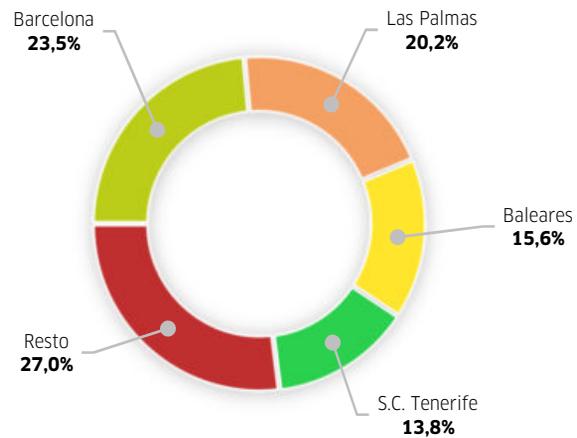
PUERTO BARCELONA

BARCELONA SIGUE LÍDER

El puerto de Barcelona siguió líder el año pasado con un total de 521.000 cruceristas que pasaron por la dársena en 272 escalas y una cuota del 23,5 por ciento. Las Palmas fue segunda con 446.000 turistas.



AÑO 2021



Miles de pasajeros. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



LLEVAMOS TUS MERCANCIAS A LAS BALEARES.

Cada día salida diarias desde Barcelona y Valencia hacia Ibiza, Menorca y Palma de Mallorca.




Información y reservas:
carga.balears@gnv.it - Tel +34 648 65 62 37 - 649 73 95 24 - www.gnv.it

NAVEGAMOS PARA CADA UNO DE VOSOTROS

PROJECT CARGO | MERCADO ESPAÑOL

FUERTE CRECIMIENTO

EL SECTOR VE CON OPTIMISMO 2022 PESE AL ALZA DEL PETRÓLEO, LA INFLACIÓN O LA GUERRA EN UCRANIA

UN 18% MÁS DE EXPORT/IMPORT DE BIENES DE EQUIPO POR MAR

China concentró el 63 por ciento del volumen de las importaciones españolas mientras que Estados Unidos, Marruecos y Reino Unido sumaron el 35 por ciento de las exportaciones del pasado ejercicio.

	2021					TOTAL			
	TOTAL	EXPORT	IMPORT	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017
China	1.529	42	1.487	+33%	+19%	1.153	1.288	1.037	911
EE.UU.	434	399	35	+10%	+31%	396	332	323	384
Marruecos	387	268	119	+8%	+5%	359	369	344	345
Reino Unido	257	216	41	+184%	+111%	90	122	122	135
Turquía	191	79	112	+18%	+16%	161	164	158	178
India	104	23	81	+40%	+10%	74	94	89	82
México	100	91	9	-6%	-46%	106	184	214	187
Chile	96	94	2	+2%	-15%	94	113	106	83
Francia	85	77	8	+139%	+226%	36	26	30	32
E.A.U.	84	76	8	-10%	-18%	94	102	65	65
Brasil	70	61	9	+10%	-9%	64	77	56	83
Corea del Sur	67	12	55	+10%	-33%	61	100	83	76
Italia	67	19	48	+35%	+11%	50	60	76	61
Arabia Saudí	61	59	2	+10%	-16%	55	73	67	78
Sudáfrica	59	30	29	-2%	-24%	60	77	47	64
Taiwán	58	5	53	+24%	+10%	47	53	56	54
Egipto	56	55	1	+6%	-12%	53	64	116	53
Alemania	55	9	46	0%	-1%	55	56	62	70
TOTAL	4.875	2.518	2.356	+18%	+4%	4.142	4.671	4.585	4.471

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

El mercado del *project cargo* reflejó un fuerte dinamismo en España durante el pasado ejercicio. El comercio exterior marítimo de bienes de equipo en los puertos españoles logró un crecimiento del 18 por ciento, acercándose a los 4,9 millones de toneladas. China concentró el 63 por ciento de las 2,35 millones de toneladas importadas. Por su parte, Estados Unidos, Marruecos y Reino Unido sumaron el 35 por ciento de las 2,51 millones de toneladas exportadas, según revelan los datos facilitados por Datacomex.

El nuevo escenario surgido tras la pandemia ha supuesto un crecimiento en la demanda de transporte marítimo que supera a la actual oferta, generando un fuerte aumento de los costes operativos, así como un cambio en las reglas de juego que, entre otras exigencias, obliga a las

transitarias a controlar con mucho mayor rigor la gestión de sus riesgos económicos. Esta transformación ha provocado que en el mercado español se haya producido una reorganización de los principales actores de la logística de proyectos. Algunos de los proveedores históricos han desaparecido, lo que ha generado una oportunidad para la entrada de nuevas compañías y la consolidación, reposicionamiento o crecimiento de otras. Entre los desaparecidos se encuentra Coordinadora Internacionales de Cargas

mientras que entre las nuevas incorporaciones se sitúan Conceptum Logistics o Transport Overseas Shipping. Desde Erhardt Projects ven con "optimismo el mercado de carga de proyectos para 2022 a pesar de los nubarrones del incremento del precio del petróleo, la inflación y, especial-



BESHIP BROKERS
FIXING THE WORLD TOGETHER

OUR TEAM
We are 14 professionals shipbrokers that provide an effective, swift and competitive serviced backed by our market "know-how".

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

CUSTOMIZED SOLUTIONS

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

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

mente, el conflicto en Ucrania”. Sin embargo, sus responsables inciden en que “la demanda de servicios de ingeniería de transporte y expedición de proyectos está aumentando, impulsada por la mejora de las condiciones en múltiples verticales que crean oportunidades para el envío de las mercancías pesadas, así como por el traslado de las cargas almacenadas o aplazadas en 2021 a causa de la pandemia”.

Además, también resaltan que “la apuesta mundial por la sostenibilidad medioambiental y los paquetes estímulo de los gobiernos de reactivación económica en sectores como el de energía o infraestructuras, ocasionan el aumento en los volúmenes de carga de proyectos a escala global”.

Con todo, desde Erhardt Projects recalcan que “pese a este panorama favorable, el mercado de carga de proyectos tendrá que seguir haciendo frente

Operativa de carga de proyectos gestionada por Erhardt Projects.



ERHARDT PROJECTS

LAS PREVISIONES PARA 2022 ES QUE CONTINUE CRECIENDO LA DEMANDA DE LA CARGA DE PROYECTOS

en 2022 al problema de capacidad en la totalidad de medios de transporte, especialmente marítimo, dado que la demanda sigue siendo mayor que la oferta”. Esta situación afecta significativamente los presupuestos logísticos de las empre-

sas por “las sobreestadias o el no mantenimiento de los precios y el aumento de los mismos por parte de los armadores”, explican desde el operador. Otros retos a afrontar serán la escasez de equipos y personal y la gestión constante de

las expectativas de los clientes. Por último, recalcan que “la preocupación de las empresas es por cómo transferir esos costes a sus clientes garantizando, además, que las entregas se hagan en los plazos pactados en la compraventa”.

El momento es ahora.

El momento es ahora. El reachstacker eléctrico Kalmar puede ayudarle a mejorar la ecoeficiencia de sus operaciones manteniendo los más altos niveles de productividad y seguridad. Con un rango de opciones modulares de baterías y soluciones de carga, podemos diseñar conjuntamente, una solución que cumpla con sus necesidades. ¿A qué espera?

kalmarglobal.com



PROJECT CARGO | PANORAMA MUNDIAL

LAS TARIFAS SIGUEN CON SU ESCALADA

SUBEN MÁS DE UN 60% EN EL ÚLTIMO AÑO, SEGÚN EL ÍNDICE DE REFERENCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MULTIPROPÓSITO

El índice Drewry Multipurpose Time Charter Index, de referencia en el sector del transporte marítimo multipropósito, aumentó a 10.920 dólares diarios (unos 12.340 euros), lo que representa un incremento del 3,3 por ciento en comparación con el aumento del 0,9 por ciento observado en el mes anterior, así como una subida del 68 por ciento desde enero de 2021. El pronóstico a corto plazo de la consultora marítima con sede en Londres es que seguirá subiendo, rondando los 12.660 euros diarios en febrero. Este índice es una promedio ponderado de tarifas de alquiler de 10 a 12 meses para tres tipos de buques MPV. Los barcos de 5.000 a 7.000 toneladas de peso muerto (TPM) con capacidades de elevación de 100 toneladas métricas o menos; la flota de 10.000 a 15.000 TPM con capacidades de elevación por encima de 100 toneladas métricas, y los buques de 15.000 a 20.000 TPM con capacidades de elevación por encima de 100 toneladas métricas.

Drewry, tras rastrear las tarifas de fletamento de un año en esa franja de proyectos y tipos de buques de carga fraccionada, señaló que “las limitaciones de suministro en el mercado de contenedores, debido a la congestión y el cierre de puertos en curso por la extensión de la variante del coronavirus Ómicron, siguen impulsando la mayor demanda de este sector”. Así, la consultora marítima espera que el tonelaje de los buques multipropósito continúe utilizándose para aliviar la escasez de la oferta en el sector de contenedores hasta bien entrado 2022.

Repunte eólico

Para los operadores de proyectos más grandes, el repunte de los parques eólicos marinos, previsto tras la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26) en Glasgow (Reino Unido), ha significado que aquellos propieta-

rios que pueden construirlos estén favoreciendo este tipo de buques en previsión de un posible aumento de la demanda en 2023. Además, la mejora de la demanda en los sectores de petróleo y del gas natural licuado (GNL) es otra tendencia que respalda el continuo optimismo para este sector. Además, Drewry avanzó, a finales del pasado año, que “no se espera que los pedidos de nueva construcción de buques multipropósito, incluidos los buques de carga fraccionada y de proyecto, alcancen los niveles previos a la pandemia este año, en marcado contraste con los sectores competidores de portacontenedores y graneleros secos”. A juicio de la consultora, “los propietarios de la flota de carga pesada son notoriamente cautelosos. Este es un sector de nicho que está fuertemente influenciado por la competencia generada por los segmentos de contenedores y graneleros”.

10 años de recesión

La consultora también resaltó que “es una actividad para el que hay poco o ningún mercado especulativo. Los armadores construyen para reemplazar o lo hacen con un contrato de producto/proyecto en particular”. Además, “el mercado de la flota multipropósito también ha estado en recesión durante los últimos 10 años”, continúa Drewry. “Las tarifas han estado al nivel, o en algunos casos por debajo, de los costos operativos. Hay muy poco dinero disponible, incluso después de una racha alcista del último año. A esto se suma el simple hecho de que los astilleros están llenos de pedidos de portacontenedores y graneleros, por lo que incluso si los propietarios tuvieran el dinero extra y el deseo de construir, hay

LA CONGESTIÓN PORTUARIA PROVOCA RETRASOS

DREWRY PREVE QUE LA FLOTA TENDRÁ 20 AÑOS EN 2023



Tu negocio, nuestra pasión.

Nuestro desarrollo constante nos ayudará a manejar su carga de una manera más eficiente en el futuro.
www.liebherr.com

LIEBHERR

Grúas marítimas

muy pocos espacios disponibles”.

Esta tendencia contrasta claramente con los niveles de nuevas construcciones de las flotas competidoras. La preocupación de Drewry es que tiene el potencial de dejar un hueco a corto plazo en el momento en que la carga de proyectos podría volver a despegar. Dicho esto, esta escasez en el suministro alrededor de 2023 coincidirá con la afluencia de nuevas construcciones de portacontenedores, por lo que en realidad puede ayudar a mantener el suministro limitado. “En el lado de la demolición de buques multiproyectos, también los niveles de actividad son muy débiles y, de hecho, prácticamente se paralizaron durante el tercer trimestre del pasado año”, resaltó Drewry. Según su análisis, “en un mercado de chárter fuerte, esto es menos sorprendente, ya que actualmente todos los barcos disponibles están en el océano”. Así, la consultora ha reducido sus expectativas para este año y el próximo.

Disminución de flota

Sin embargo, según sus cálculos también 2023 podría ser un año decisivo. En este punto, la edad promedio de la flota multipropósito será de más de 20 años. Es cierto que la mayor parte del tonelaje excedente es inferior a 10.000 TPM y no tiene capacidad de carga pesada, pero aun así transporta un volumen significativo de carga fraccionada. En este punto, las últimas



A.P. DE SEVILLA

Operativa de carga de proyecto en el puerto de Sevilla.

normas de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) serán mucho más importantes para este tonelaje y se espera que aumenten los niveles de demolición. Sin nuevas construcciones para reemplazarlos, esperamos un período de disminución de la flota en el medio plazo”.

Por otra parte, desde Wallenius Wilhelmsen señalaron que “el flujo general de carga en equipos de manejo ha cambiado. Mientras que históricamente nuestros equipos de manipulación se reposicionaban

principalmente vacíos a Europa desde EEUU y Asia, ahora estamos equilibrando el flujo de reposicionamiento vacío entre el viejo continente y Asia, donde los volúmenes de exportación han aumentado considerablemente”. Por otra parte, sus responsables adelantaron que “con la actual escasez de tonelaje mundial y la gran demanda en Asia, podríamos ver menos salidas en puertos europeos, lo que podría significar un retraso en la descarga de equipos de manipulación vacíos en Europa”.

CARTAGENA

LOGÍSTICA

Tu empresa es única y sus necesidades de logística también. Por eso, para el transporte y la gestión de tus mercancías, quieres una logística a medida, que se adapte a sus necesidades, que crezca con ella. En el Puerto de Cartagena tenemos soluciones logísticas a medida.

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

ERHARDT
Projects

Be Where the PROJECT is,
FIRST

erhardtprojects.com

ESPAÑA PORTUARIA | MODELO

ESTRATEGIA EN COMÚN

PUERTOS DEL ESTADO IMPULSA UN NUEVO MARCO QUE AVANZA EN LA NECESARIA TRANSFORMACIÓN DE LOS ENCLAVES EN UN ENTORNO MARCADO POR LA TECNOLOGÍA

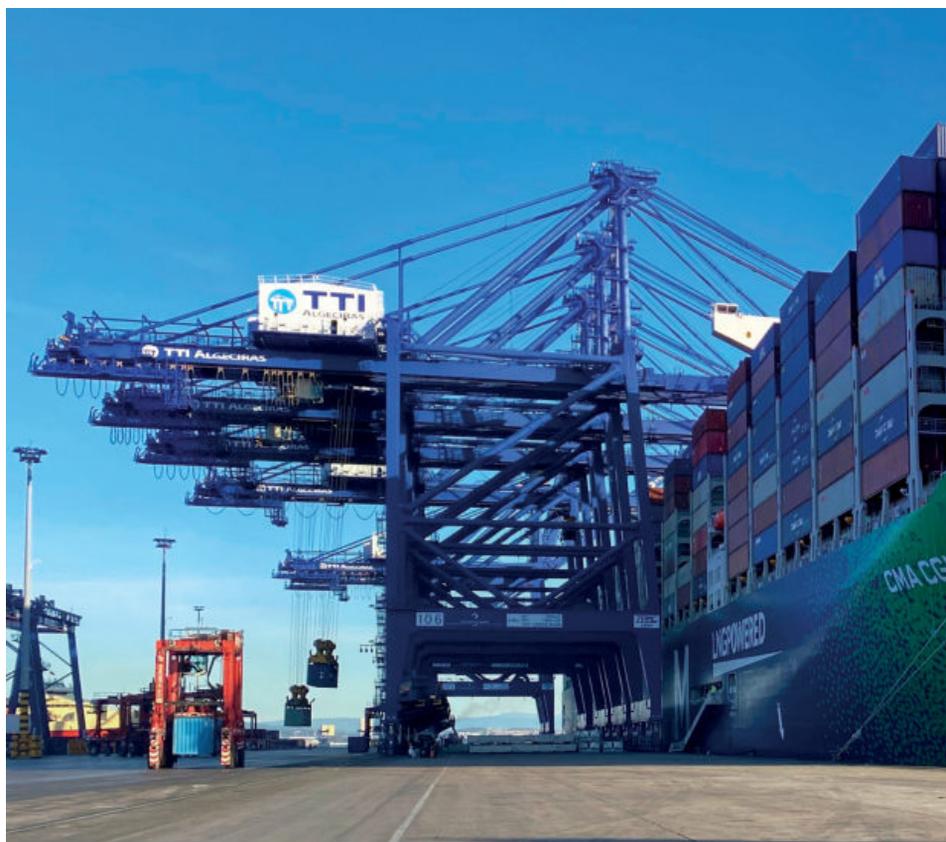
El actual Marco Estratégico, que fue aprobado en 1998, ha permitido alcanzar un desarrollo adecuado del sistema portuario, según el organismo público Puertos del Estado. Los cambios producidos en el entorno mundial, así como la progresión que han logrado los puertos españoles, tienen suficiente calado como para aconsejar una reformulación de sus bases de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales.

Puertos del Estado explica que la renovación del Marco Estratégico tiene como objetivo la mejora de todo el sistema, diseñando una renovación adecuada a los cambios en el entorno, estableciendo las bases para alinear procesos y estructura organizativa al nuevo modelo estratégico y definiendo una “cultura compartida” que recoja principios y valores a que debe tender el conjunto de los enclaves españoles

El documento trazado, que se prevé publicar a lo largo de 2022, recogerá el

SE DEFINE UNA ‘CULTURA COMPARTIDA’ EN LA GESTIÓN

REFUERZA EL PAPEL PÚBLICO DE LOS PUERTOS



Los puertos españoles se enfrentan al reto de la digitalización y un nuevo orden en el comercio internacional.

modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario. El resto de los instrumentos de planificación (Planes Estratégicos, Planes Directores de Infraestructuras y Planes de Empresa) deberán responder

a los citados objetivos generales. El nuevo Marco Estratégico sentará las bases para ajustarse mejor a las necesidades de los sectores de actividad económica del área de influencia, y ofrecerá una oferta más apropiada a los intereses de las personas y empresas decididas a utilizar el modo marítimo.

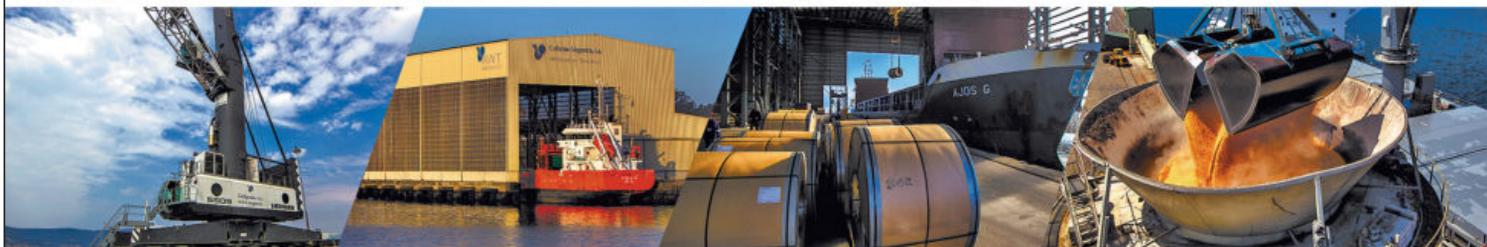
En definitiva, según Puertos del Es-



Logística · Comercial · Inmobiliaria · Renovables



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





tado, la revisión del Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, ha de describir un dibujo del escenario futuro de los puertos, donde se refuerce el papel público implicado en el sector portuario, sin perder de vista que el fin último es obviamente las empresas y personas que conforman el tejido socioeconómico al que se sirve.

Puertos del Estado y las 28 Autoridades Portuarias dieron luz verde a su Marco Estratégico para los próximos diez años, en un seminario celebrado en Santander en julio de 2020. El nuevo Marco Estratégico apuesta por puertos competitivos, seguros, implicados con la sociedad; que apuesten por la digitalización y por la innovación y que

sean referentes en sostenibilidad medioambiental, como clave para favorecer el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo con el horizonte de 2030.

Este marco prevé 16 líneas estratégicas y 56 objetivos generales de gestión, plantea la consecución en 2030 de puertos con un desempeño óptimo desde siete puntos de vista: el de la eficiencia, la conectividad, la digitalización, la innovación, la sostenibilidad, la seguridad y la transparencia.

Modificación legal

Junto al nuevo marco, el Gobierno español está avanzando en la modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y la Ley de Navegación Marítima.

La propuesta permitirá actualizar las normas que rigen el transporte marítimo español a la regulación internacional y europea y adaptarlas a las nuevas necesidades del transporte marítimo.

En el aspecto portuario, la reforma incluye la mejora de la tramitación de diferentes expedientes de las Autoridades Portuarias, como son los de proyectos de obras, revisión de acuerdos, contratos y cumplimiento de trámites medioambientales, establecimiento de servidumbres en el entorno de las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, entre otros.

Además, se incorpora como servicio portuario el servicio de suministro de combustible (*bunkering*), con base en lo estipulado en el Reglamento Europeo para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

**LA LEY DE
PUERTOS SERÁ
ACTUALIZADA
A LO LARGO DE
2022**

**NUEVA
CATALOGACIÓN
DEL
'BUNKERING'
COMO SERVICIO
PORTUARIO**

**¿HABLAMOS DE PLANES?
Tenemos muchos**

Puerto de Avilés
Autoridad Portuaria de Avilés

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

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2021 | FERROCARRIL

EL FERROCARRIL SE APROXIMA AL MAR

LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES INCREMENTAN LA CUOTA MODAL DEL FERROCARRIL EN LOS VOLÚMENES DE ENTRADA O SALIDA DE SUS INSTALACIONES A TRAVÉS DE CONEXIONES TERRESTRES



PUERTO DE VALENCIA

El tráfico ferropuerto en España experimentó una significativa recuperación el pasado año, superando así el desigual comportamiento en flujos de salida y entrada motivado por la pandemia en el ejercicio anterior.

Así se desprende de los datos parciales correspondientes a 2021 de algunas de las principales dársenas que ha podido recopilar este periódico de manera individualizada.

Barcelona sigue consolidándose como principal instalación ferropuerto en tráfico de contenedores del sistema portuario español. Ya en el ejercicio 2020 marcó un hito al superar el ferrocarril la cuota del 15 por ciento en los tráficos operados en la dársena. El pasado año no se quedó ahí y no solo consolidó la actividad ferropuerto, sino que la incrementó. En 2021 salieron y/o entraron 318.971 TEUs por tren en el recinto portuario barcelonés, lo que supuso

un 18,4 por ciento más que en 2020 y un incremento del 27,7 por ciento respecto a 2019. Ello supone que la cuota ferroviaria alcanza el 15,5 por ciento en el puerto de Barcelona, es decir, medio punto más de crecimiento modal en el último ejercicio.

El intermodal volvió a vivir otro año de récord en el puerto de Valencia. El negocio avanzó un 10 por ciento gracias al escenario positivo de la economía en 2021, consolidando un movimiento superior a los 2,9 millones de toneladas.

En cuanto al contenedor, el de mayor importancia, que supone el 70 por ciento del tonelaje intermodal, junto al transporte de automóviles nuevos, los flujos en trenes de contenedores crecieron un 6,6 por ciento el pasado año, globalizando un volumen total de 213.216 TEUs, un registro histórico en las terminales del enclave valenciano.

15,5%

ES YA LA CUOTA FERROVIARIA EN EL PUERTO DE BARCELONA

El negocio intermodal creció un 10 por ciento en el puerto de Valencia en 2021.

LA CUOTA DEL FERROCARRIL ALCANZA EL 23% EN BILBAO

VALENCIA BATIÓ SU RÉCORD EN FLUJOS POR TREN

Para sostener este crecimiento resultó clave la consolidación de los trenes reefer de MSC, así como el flujo regular de tráficos de alfalfa, estimulados por varias navieras que trabajan en la terminal de CSP Spain y, que hasta el pasado año, no utilizaban el intermodal en su relación con el enclave portuario.

ALGECIRAS CRECE UN 120% EN EL TRÁFICO POR TREN DESDE 2019

Por otro lado, el tráfico ferropuerto en Sagunto creció un 20,7 por ciento en 2021, con un movimiento de 886.729 toneladas. Unos flujos centrados en la industria siderúrgica, que aumentó un 30,8 por ciento sus volúmenes en el recinto, con 2,4 millones de toneladas de carga total. Esto supone que el 37 por ciento del total de los tráficos utilizan la vía ferroviaria para sus operativas.

Crecimiento

El puerto de Algeciras registró un tráfico de 34.479 TEUs por vía ferroviaria en 2021, lo que supuso un incremento del 31 por ciento respecto al año anterior y del 120 por ciento en los dos últimos años.

Como novedad, Fesava será el nuevo prestador de los servicios ferropuerto en el puerto de Bahía de Algeciras, asumiendo las labores que venía prestando Adif en el enclave.

Fesava se impuso recientemente en un concurso en el que también participaron Transervi (Grupo Transfesa) y la UTE formada por Alsa Ferrocarril y Jiménez Lopera (Grupo Alsa). La compañía tiene una amplia experiencia en el sector ferroviario con tres décadas de operativa ferroviaria en la Refinería de la Rábida (Huelva) como cargador de productos energéticos de vagones y cisternas.

Ante la previsión de incremento de tráficos, con el impulso de la futura puesta en marcha de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras sigue reclamando al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la mejora de su conexión ferroviaria, con la inversión en su trazado y en la doble vía entre Algeciras y Bobadilla.

El puerto de Bilbao logró contabilizar un total de 4.358 trenes operados en 2021, entre entradas y salidas, lo que supone un 15 por ciento más que en el ejercicio anterior. La cuota de utilización del tren por parte del contenedor alcanza ya el 23 por ciento en la dársena vizcaína.

De hecho, el puerto de Bilbao sigue trabajando para que en el presente año 2022 la cuarta parte de las cajas que entran o salen del recinto portuario se muevan por tren.

El objetivo parece a todas luces al alcance de la mano tras la puesta en marcha en los últimos meses de nuevos servicios ferroviarios de la mano de Sibport, Containerships y WEC Lines. Estos servicios han permitido sumar más de 70 composiciones semanales para contenedores con origen y destino en el puerto de Bilbao.

La apuesta intermodal de la Autoridad Portuaria de Bilbao es una de las más ambiciosas del sistema portuario español. La dársena opera en una amplia red de puertos secos localizados en Guadalajara, Madrid, Burgos, Álava, Zaragoza, Murcia y Navarra, que empiezan a dar sus frutos.

Intermodalidad

El principal puerto en volumen ferropuerto de Galicia es el de Marín. En el balance anual del pasado ejercicio se consolidó su liderazgo en el mercado gallego con 294.000 toneladas de mercancías que salieron por tren de sus instalaciones, principalmente graneles agroalimentarios y bobina de chapa de acero, a las que se le sumaron otras 24.000 toneladas que entraron en el puerto por esta vía, en este caso fundamentalmente madera y contenedores.

Por su parte, el pasado año se transportaron desde y hacia el puerto de Santander a través del modo ferroviario un total de 136.068 automóviles. El puerto de Santander cuenta con un importante peso específico en el tráfico ferropuerto de vehículos.

LAS LÍNEAS CALIENTES DEL FERROPuertoARIO

Los corredores entre los grandes puertos y el interior de la Península concentran los principales focos de actividad del transporte ferroviario de mercancías en España.

CORREDOR	TONELADAS NETAS	EMPRESAS FERROVIARIAS	PRINCIPALES MERCANCÍAS
Zaragoza-Barcelona	1.245	6	Intermodal, papel y autom.
Madrid-Valencia	823	9	Intermodal, siderúrgicos y autom.
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 del año 2019. Miles de toneladas. Fuente: CNMC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

El otro sentido de este corredor, es decir, la conexión entre Barcelona y Zaragoza ocupa el tercer lugar de este ranking con 0,66 millones de toneladas.

EL CORREDOR DE ZARAGOZA Y BARCELONA LIDERA TRÁFICOS

En conjunto, el corredor entre las capitales aragonesa y catalana ronda los dos millones de toneladas netas transportadas anualmente.

Tráficos

El segundo corredor en importancia es el que conecta Valencia y Madrid. El sentido Madrid-Valencia dio origen a un tráfico de 0,82 millones de toneladas en el último ejercicio prepandemia. A su vez, el sentido Valencia-Madrid generó un tráfico de 0,52 millones de toneladas. Conjuntamente, el corredor superó ampliamente el millón de toneladas transportadas y se situó en el segundo y cuarto lugar del ranking de tráfico por corredores.

El tráfico intermodal es el que capitaliza la mayoría de los tráfico en los grandes corredores ferroviarios.

LOS CORREDORES CON LOS GRANDES PUERTOS OXIGENAN EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

Los tráfico ferropuerto continúan marcando el rumbo de los principales corredores del ferrocarril de mercancías en España. La importancia del movimiento de trenes de entrada y salida de los puertos siguen ganando peso respecto al conjunto del negocio ferroviario de mercancías en España.

La conexión entre Zaragoza y Barcelona es líder destacada de los tráfico por corredores, con un movimiento de 1,24 millones de toneladas, según los datos del último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) correspondiente al ejercicio 2019, previo a la pandemia.



MÁS DE 15.000 TRENES ANUALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
- SERVICIOS EN TERMINALES
- ESCUELA DE FORMACIÓN DE MAQUINISTAS

www.captrain.es

INTERMODAL | MERCADO ESPAÑOL

POR UNA HUELLA SOSTENIBLE

LAS GRANDES NAVIERAS PONEN EL FOCO EN EL FERROCARRIL DENTRO DE SU OFERTA GLOBAL DE SERVICIO

Las cadenas logísticas globales se encuentran inmersas en un proceso de consolidación de la apuesta por la sostenibilidad. En esta línea, la parte terrestre de esa cadena ha visto al ferrocarril como una apuesta de futuro.

El interés creciente de las navieras por el transporte ferroviario está impulsando el crecimiento de tráfico en las terminales interiores o puertos secos en nuestro país. Las grandes navieras desarrollan cada vez más una oferta global de servicio que incluye el incremento de los tráfico ferropuertuarios en la fase terrestre de la cadena.

MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco, Hapag-Lloyd y Boluda, entre otras navieras, siguen impulsando tráfico de este tipo en España. Mientras, operadores intermodales como Laumar Cargo, Sicsa Rail Transport, Tratansa, CSP Iberian Rail, APM Railway y Hutchison se encargan también de la explotación de los slots y la generación de nuevos trenes cliente.

En este contexto, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ultima la iniciativa 'Mercancías 30', que pretende potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, lo que ayudará en el objetivo de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

A la iniciativa 'Mercancías 30', "no queremos llamarle plan porque ha habido muchos, que han sido además ambiciosos, y que se han quedado en nada, lo que es frustrante", ha señalado la presidenta de Adif, María Luisa Domínguez. Esta iniciativa "llega en un momento oportuno porque acompaña



Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), una de las grandes terminales interiores en España.

la necesidad de descarbonización del transporte". Además, "no solo mira a las infraestructuras, sino que también se proponen ayudas al sector privado por medio de incentivos finalistas para que la mercancía se suba al ferrocarril".

Colaboración

Domínguez considera que "los distintos modos no tienen que competir, sino colaborar" en el marco de un proceso de descarbonización del transporte de mercancías. En esa línea, "estamos trabajando con Puertos del Estado para que el ferrocarril tenga también su papel en aquellas cadenas logísticas aún más largas", apuntó Domínguez,

que también hizo hincapié en la colaboración entre las autopistas del mar y las autopistas ferroviarias. Adif tiene puesto el foco en tres aspectos fundamentales. Por un lado, en las autopistas ferroviarias, así como también en el impulso de un plan para terminales de carga y las conexiones con los puertos.

A través de buscar la doble rentabilidad, medioambiental y financiera, la iniciativa 'Mercancías 30' pretende incrementar la cuota modal del ferrocarril desde el 4 al 10 por ciento en 2030. "Si llegamos a ese 10 por ciento habremos detectado que no es la meta y podremos intentar ser más ambiciosos", apostilló Domínguez.

'MERCANCÍAS 30' IMPULSARÁ UN PLAN PARA TERMINALES INTERIORES DE CARGA

**LAUMAR****Tu operador intermodal de confianza***Confía en los mejores y despreocúpate*

Transporte ferroviario de contenedores con conexiones y entrega a todos los puntos a nivel nacional.

Transporte por carretera de contenedores a nivel nacional.

Medios de transporte propios y subcontratados.

Explotación de terminales ferroviarias interiores en Torrejón de Ardoz y Córdoba a través de su filial LTF.

Tramitación de tránsito T1 mediante garantía global en Aduana de Valencia.

LAUMAR CARGO, S.L. • Avenida del Puerto 189 • 46022 VALENCIA • Tel: +34 963 306 768



LAS TERMINALES INTERIORES CRECEN AL ALBUR DE LOS TRÁFICOS INTERMODALES CON CONEXIÓN PORTUARIA

La oferta de tráficos intermodales entre los principales puertos españoles y distintas terminales interiores o puertos secos sigue consolidándose.

Más de una veintena de instalaciones intermodales interiores reciben tráficos ferroviarios regulares con origen o destino en alrededor de una decena de dársenas, entre las que destacan Barcelona, Valencia, Algeciras, Bilbao, Huelva, Vigo, Sevilla o Cádiz.

Por su parte, hasta nueve compañías ferroviarias ofrecen actualmente servicio de tracción para estos tráficos ferropuertuarios. Se trata de

Renfe Mercancías, Captrain España, Transfesa, Medway, Logitren, Low Cost Rail, Continental Rail, Tracción Rail y Go Transport.

Proyectos

Adif, principal propietario de centros logísticos ferroviarios de España, tiene como objetivo impulsar una red de terminales intermodales estratégicas y su integración en los principales corredores de mercancías europeos.

Esta red está compuesta por siete nodos logísticos: Madrid, Barcelona, Valencia, Vitoria, Valladolid, Zaragoza y Sevilla.

€
300

MILLONES ES LA INVERSIÓN PREVISTA EN EL NODO DE VICÁLVARO



ADIF

El proyecto estrella que está promoviendo la pública es la construcción de un gran nodo logístico en Madrid, en los terrenos de la antigua terminal de mercancías de Vicálvaro. El objetivo de Adif es que la primera fase del futuro nodo logístico, actualmente en construcción, esté completamente en marcha en 2024.

Previamente, está previsto que la pública saque a concurso la gestión de la operativa de

Adif construye un gran nodo logístico en la terminal de mercancías de Vicálvaro en Madrid.

las instalaciones, bajo el modelo de explotación *landlord*, a lo largo del presente año 2022, si se cumplen los plazos previstos por la compañía. De esta manera, el adjudicatario “contará con la experiencia de este período de transición antes de que las obras estén concluidas totalmente”, según avanzaron en su día. El futuro nodo logístico de Vicálvaro representará una inversión prevista de 300 millones de euros.



Puerto de Huelva

Nodo Logístico Global

Graneles Sólidos

Ferroviario

Contenedores

ORIENTADO AL CLIENTE | INTERMODAL | SOSTENIBLE | DIGITAL

Graneles Líquidos

Cargas de Proyecto y Break Bulk

Ro-Ro / Ro-Pax

www.puertohuelva.com

INTERMODAL | AUTOPISTAS FERROVIARIAS

ÚLTIMA LLAMADA AL FERROCARRIL

VAN CUAJANDO NUEVOS PROYECTOS DE IMPULSO A LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS EN SUELO ESPAÑOL



VIA

Las autopistas ferroviarias, una fórmula que facilita la incorporación del transporte por carretera a los tráficlos por ferrocarril, parece que tendrán espacio en el mercado español. Tres nuevos proyectos han dado pasos significativos en el último año, por lo que las esperanzas de que acaben por consagrarse son elevadas.

Los grandes proyectos de autopistas ferroviarias en suelo español que están actualmente sobre la mesa son los que circularán por los corredores entre

Las autopistas ferroviarias representan "un proyecto de Estado estratégico".

Algeciras y Zaragoza, entre Valencia y Madrid y entre Huelva y Zaragoza.

La autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza es un "proyecto de Estado estratégico", según se puso de manifiesto en una jornada organizada por el Gobierno de Aragón el pasado año. "Tiene que servir de tractor para bascular el transporte de mercancías hacia el multimodal", fue una de las grandes conclusiones.

En estos últimos meses, el proyecto ha experimentado sig-

nificativos avances. Así, el pasado mes de octubre se firmó el protocolo de actuación de la citada iniciativa.

En el proyecto de autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza participan Adif, la Autoridad Portuaria de Algeciras, Aragón Plataforma Logística (APL) y la firma Rail&Truck Strait Union, integrada por Eco Rail, CMA CGM y Marcotran.

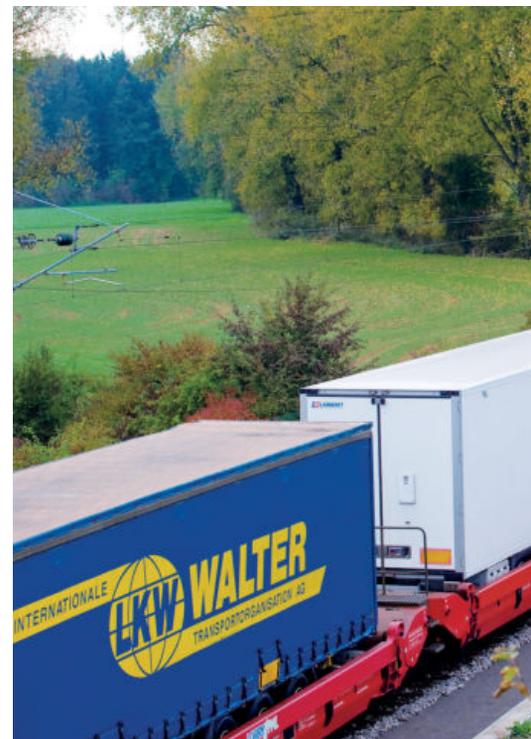
El protocolo acordado contempla el año 2024 como horizonte temporal para que se pongan en marcha los tráficlos. Durante los dos próximos años, los impulsores del proyecto se comprometen a realizar las gestiones e inversiones necesarias para disponer de la infraestructura ferroviaria, terminales y material rodante adecuado que permita el transporte de semirremolques en vagones especializados.

Los promotores del proyecto han avanzado ya algunos pormenores de lo que será la futura autopista ferroviaria. Inicialmente está previsto que muevan unos 15 camiones por sentido a través de un tren diario. Más adelante, las expectativas pasan por elevar la frecuencia hasta los tres trenes diarios. La línea permite composiciones de convoyes de unos 550 metros de longitud.

Por el momento, las mayores dificultades con las que se encuentra este proyecto pasan por la situación de la infraestructura ferroviaria que conecta el puerto de Algeciras con Madrid y Zaragoza. En este sentido, para que la autopista ferroviaria salga finalmente adelante será precisa la adecuación de la infraestructura para el paso de semirremolques a través de un gálibo estándar P-420.

Adif destinará 7,3 millones de euros para la adecuación del gálibo de estructuras en esta línea ferroviaria en una primera fase. No obstante, la pública ha adelantado que las obras de adecuación de la línea para el

tráfico de estos convoyes representará una inversión de 100 millones de euros. Esta actuación conllevará la adecuación de 39 túneles a lo largo de los 1.074 kilómetros de longitud que tiene el citado recorrido.



No toda la inversión se pondrá en la balanza de las infraestructuras, también se precisará la adquisición de locomotoras y vagones específicos por valor de 50 millones de euros.

Corredor ferroviario

Otro gran proyecto de autopista ferroviaria es el que afecta al corredor Valencia-Madrid.

También esta iniciativa cuenta con un protocolo en el que participan Adif, la Autoridad Portuaria de Valencia y Tramesa. El 80 por ciento del tráfico ferroviario en el puerto de Valencia tiene origen y destino en Madrid, por lo que desde la autoridad

portuaria quieren ir más allá y poner en marcha el transporte ferroviario de las propias plataformas de los camiones.

El proyecto de autopista ferroviaria cobraría un especial sentido para el tráfico ro-ro, puesto que aporta una mayor flexibilidad, reduce el consumo de energía y el impacto medioambiental.

VENTAJAS PARA LOS TRÁFICOS RO-RO

El convenio firmado el pasado mes de septiembre contempla la inversión en material rodante nuevo y puntos de carga y descarga en Valencia y Madrid. En este corredor de 350 kilómetros no se necesitará



VIA

adecuar los gálibos.

El tercer corredor, entre Huelva y Zaragoza, está recibiendo el impulso por parte de la Autoridad Portuaria de Huelva y Renfe Mercancías.

Las autopistas ferroviarias suponen un mayor impulso para la multimodalidad.

ADIF PONE EN MARCHA UNA 'VENTANILLA ÚNICA' PARA IMPULSAR LOS NUEVOS PROYECTOS

Adif ha puesto en marcha una 'ventanilla única' para dar soporte a la demanda de nuevas autopistas ferroviarias en nuestro país. La pública ha creado un grupo de trabajo transversal que asumirá las funciones de oficina de apoyo y asesoramiento para aquellas empresas del sector interesadas en impulsar proyectos de nuevos servicios de transporte intermodal.

La nueva 'ventanilla única' ofrecerá asesoramiento en materia de viabilidad técnica, económica, gestión de surcos, disponibilidad de vagones y ayudas financieras, entre otros aspectos.

La oficina recién creada tendrá la función de facilitar información al sector sobre los corredores prioritarios y su puesta a disposición para implementar los servicios de autopista ferroviaria, analizar las propuestas de proyectos planteadas por operadores, así como validar los análisis preliminares de viabilidad técnica y de rentabilidad económica,

social y ambiental del proyecto.

Al mismo tiempo, la nueva oficina del Adif orientará a los operadores para la tramitación de solicitudes de transporte excepcional, adjudicación de capacidad, contratos de prestación de servicios en terminales, ayudas o subvenciones. Del mismo modo, la 'ventanilla única' servirá para monitorizar todo el proceso hasta la puesta en servicio de la autopista ferroviaria.

Con esta iniciativa, Adif persigue fomentar el uso de los corredores de auto-

PONDRÁ LA LUPA EN LA VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA

VENTAJAS DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SOSTENIBILIDAD

pistas ferroviarias puestos a disposición del sector. La pública pretende poner en valor las inversiones realizadas en las infraestructuras ferroviarias y terminales intermodales.

El gestor de infraestructuras ferroviarias considera que estas inversiones incentivan la demanda de estos servicios de autopistas ferroviarias, que tienen ventajas como la sostenibilidad económica y ambiental, seguridad, fiabilidad, competitividad, comodidad con las autopistas del mar o ayudas europeas y estatales, entre otras.

Ancho variable

Por otro lado, Adif sigue adelante en sus planes de impulsar un sistema de ancho variable para el transporte ferroviario de mercancías, que permita compatibilizar tanto el ancho ibérico, el más habitual en la red ferroviaria española, como el ancho estándar o UIC, el que domina en el resto de Europa.

Adif impulsa, en este sentido, la Compra Pública de Tecnología Innovadora (CPTI), que incluye actividades de innovación, fabricación, suministros y puesta en servicio, por un importe de 5,99 millones de euros.

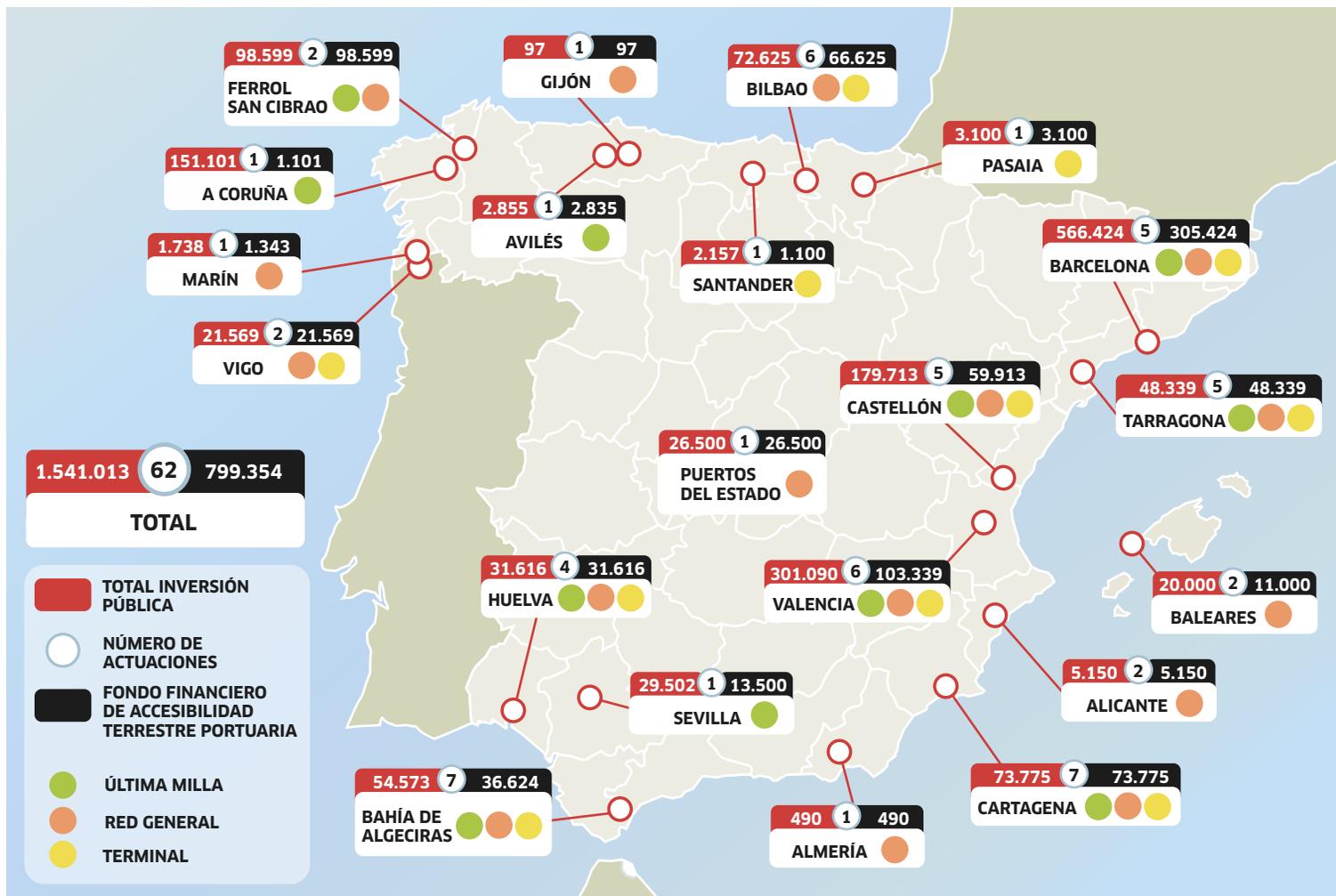
ingeconsul.sl

CONSULTORA DE INGENIERÍA Y TOPOGRAFÍA ESPECIALIZADA EN INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS, DRAGADOS Y ESTUDIOS BATIMÉTRICOS

+34 942 275 304
ingeconsul.com

LOS PUERTOS ESPAÑOLES SE SUBEN AL TREN

Barcelona, Valencia y Castellón absorben el 68% de la inversión pública destinada a mejorar los accesos terrestres a los muelles españoles, que supera en total los 1.500 millones de euros.



Datos en miles de euros. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: Transporte XXI.

INTERMODAL | ACCESOS FERROVIARIOS

LOS PUERTOS ESPAÑOLES, A TODO TREN

EL PROGRAMA DE ACTUACIONES DEL FONDO FINANCIERO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA INCLUYE UN TOTAL DE 62 PROYECTOS, CUYO DESEMBOLSO ALCANZA LOS 1.541 MILLONES DE EUROS

Los puertos españoles, que registran un movimiento de más de 10 millones de toneladas anuales por tren, con Barcelona, Valencia y Bilbao a la cabeza, mantienen su apuesta por impulsar sus accesos ferroviarios para seguir creciendo y competir con los gigantes del norte de Europa. El objetivo: potenciar el ferrocarril de mercancías en España, en el furgón de cola de la UE, con una cuota que apenas alcanza el 5 por ciento.

Las inversiones que prevé acometer el sistema portuario nacional en los próximos años son un claro reflejo de este ambicioso plan. El programa de actuaciones bajo el paraguas del Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria, creado en el año 2014 para permitir a las entidades portuarias participar en la financiación de sus accesos fuera de la zona de servicio, incluye un total de 62 proyectos por importe de 1.541 millones de euros. Del total,

799,3 millones, es decir, más de la mitad del presupuesto (52 por ciento), procederán del propio Fondo y los restantes 741,6 millones de otras administraciones públicas y de fondos comunitarios, incluidos los fondos 'Next Generation'. En 2022, las actuaciones incluidas supondrán un desembolso cercano a los 134 millones de euros, mientras que la inversión realizada entre los años 2016 y 2021 asciende a 196 millones de euros, lo que supone casi la cuarta parte del importe global contemplado en el fondo financiero.

Así se recoge en el programa manejado por Puertos del Estado, al que ha tenido acceso Transporte XXI.

La mayor parte de la inversión pública se concentra en tres autoridades portuarias: Barcelona, Valencia y Castellón, que suman más de 1.000 millones, el 68 por ciento del total.

Entre las actuaciones destaca los

EN 2022, LA INVERSIÓN ALCANZARÁ LOS 134 MILLONES

nuevos accesos ferroviarios al puerto de Barcelona, con un desembolso superior a los 470 millones de euros, que absorberán todo el tráfico por ferrocarril de la nueva área de expansión de la rada y de las áreas logísticas.

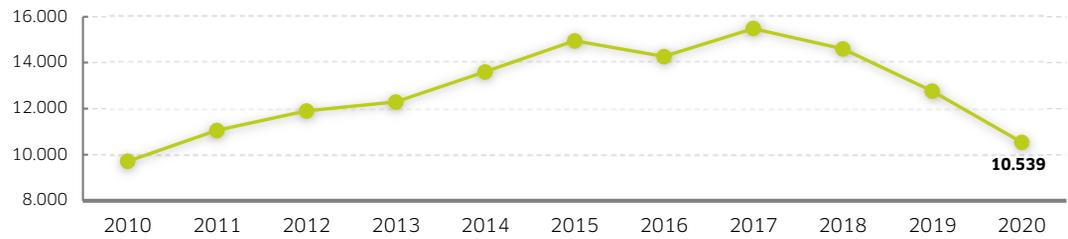
Doblar la cuota del tren

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Adif, Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria y la Generalitat firmaron hace un año el protocolo para los nuevos accesos terrestres (viarios y ferroviarios) a la dársena, la primera de la Península en tráfico ferropuerto de contenedores. Este protocolo recoge el nudo ferroviario en la zona de ampliación, además de los nuevos accesos. Como ya adelantó este periódico, la dársena espera doblar la cuota del tren hasta el 30 por ciento en TEUs con el nudo ferroviario.

A continuación, por volumen de inversión, se sitúan las actuaciones de mejora en la línea entre Sagunto, Teruel y Zaragoza, con una inversión de 230 millones de euros. Las obras avanzan a buen ritmo, según informan desde la Autoridad Portuaria de Valencia, que considera esta infraestructura “estratégica” para unir el Corredor Cantábrico con el Mediterráneo. El Plan Director de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto tiene una inversión global de

EL TRÁFICO FERROPORUARIO, EN CAÍDA LIBRE

Las terminales portuarias movieron 10,5 millones de toneladas por vía ferroviaria en 2020, marcado por la pandemia y los problemas climatológicos que cerraron varias líneas ferroviarias en España. El dato supone un descenso del 17,5% con respecto a 2019.



Datos en miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado.

EL OBJETIVO ES POTENCIAR EL FERROCARRIL DE MERCANCIAS EN ESPAÑA

441 millones de euros, de los que ya se han ejecutado 100 millones y adjudicados más de 200 millones. El objetivo del plan es mejorar de forma significativa el estado de la infraestructura actual para seguir potenciando este tramo, especialmente para el tráfico de mercancías, ya que permitirá la circulación de trenes de 750 metros de longitud, facilitando las conexiones ferropuerto y con centros logísticos en este eje ferroviario.

Otra de las inversiones destacadas por la cuantía de la inversión es el acceso ferroviario sur al puerto de Castellón (proyecto constructivo), con un presupuesto de más de 120 millones.

Dentro del programa de actuaciones también destacan las inversiones previstas por las autoridades portuarias de Cartagena (74 millones de euros), Bilbao (73 millones) y Bahía de Algeciras (55 millones).

Del importe total canalizado a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, un 55 por ciento (438 millones de euros) corresponde con actuaciones lineales de ‘última milla’, un 33 por ciento (261 millones) se orientan a mejorar infraestructuras lineales existentes en red general y el 19 por ciento restante (154 millones) se centra en la creación o mejora de terminales, según el programa.

**HUTCHISON PORTS
BEST**

ALWAYS INNOVATING

ADT CONTROL	HYDROGEN
IG TECH	ILLUMINATION LED TECH
BARCODE SEAL	IT SERVICE MANAGEMENT PLATFORM WITH 4HE
AUTOMATION OF GROUNDING	LOW-CODE APPLICATION FOR DIGITALIZATION
BIO-METRIC ACCESS CONTROL	MACHINE LEARNING ENDPOINT PROTECTION
BUSINESS INTELLIGENCE	HYPERMESH
CRM MS	OCR TRAIN
CCTV WITH 190 CAMERAS	NGEN UPDATE
CYBERSECURITY	OHS
DIGITAL SIGNATURE	OPERATION CONTROL CENTER
SRM SYNERTRADE	ITS VMT
WIFI	SYNERGY
DRONES TECH	PAPERLESS
E-BILLING	PLAN PREDICT
EDI TRAIN	REEFER TECH
E-GATES (UBI)	RENEWABLE ENERGY
IT SERVICE MANAGEMENT PLATFORM WITH 4HE	RFID DETECTION
ENTERPRISE ASSET MANAGEMENT (EAM)	SAFETY VIX 9G
E-SEAL	SCMIGHT MODE
FACE RECOGNITION TO ACCESS ISPS AREA	SCORPIO
HCI SERVERS	SICAD
HANDHELD HONEYWELL	SOLAR ENERGY
STOCK APP MANAGEMENT	UBI
	VGM CONTROL

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | VISIÓN GENERAL

CON EL VIENTO DE PROA

LAS EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO APUNTAN A UN DESCENSO DE LA FACTURACIÓN DEL 5% EN EL DIFÍCIL 2020, MARCADO POR LA CRISIS SANITARIA

El sector marítimo-portuario, que ya entró 'tocado' en las aguas revueltas de la COVID-19, sigue a la espera de mejores vientos para poner la proa rumbo al crecimiento. Y es que el fuerte impacto de la crisis sanitaria mundial en la actividad de los puertos españoles, con un recorte del tráfico del 8 por ciento en 2020, ha pasado factura a esta poderosa industria.

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 deja lugar a dudas. El sector apunta a cerrar 2020 con una cifra de negocio próxima a los 6.200 millones de euros, lo que supondría una caída del 5 por ciento con respecto al ejercicio anterior, previo al estallido de la pandemia. Un descenso que pone fin a la recuperación iniciada en 2014.

Por tramos de facturación, el informe refleja que la caída es mayor en la gran empresa, con unas ventas superiores a los 50 millones, que en las pymes, donde solo las empresas con unas ventas entre 2 y 10 millo-

nes de euros logran cambiar el paso, al apuntar a un crecimiento del 2 por ciento.

Datos provisionales

Los datos están calculados haciendo una proyección a partir de las ventas de 2020 recopiladas al cierre de esta edición. Una muestra en la que aún hay grandes ausencias, como puede observarse en la lista de las 25 primeras empresas del sector marítimo-portuario que

FIN A LA RECUPERACIÓN INICIADA EN 2014

La crisis sanitaria mundial pasa factura a la industria marítimo-portuaria, que ya entró en 2020 en fase de desaceleración.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

acompaña esta información. Es de esperar, por tanto, que una vez recopiladas las cifras definitivas del Libro Blanco que elabora todos los años este periódico, los resultados varíen ligeramente. Eso sí, todo apunta

a que la cifra final no cambiará la inercia negativa. Una recuperación que, a tenor de la estadística de los puertos españoles en 2021, con unos niveles lejos aún de los registros de 2019, podría alargarse hasta 2022.

LA GRAN EMPRESA ACUSA MÁS EL GOLPE

Los operadores con unas ventas superiores a los 50 millones, que concentran más del 50% del negocio, apuntan a una caída de las ventas del 7 por ciento, cuatro puntos más que las pymes, según un primer avance del Libro Blanco de Transporte XXI con los datos de 2020 disponibles al cierre de edición.

	2020			2019			DIF. 2020-2019			2016			DIF. 2020-2016		
	EMPRESAS	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	%	EMPR.	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	%
> 50 millones	25	3.201	52%	27	3.440	53%	-2	-239	-7%	24	2.759	48%	+1	+442	+16%
PYME (< 50 mill.)	490	2.989	48%	487	3.079	47%	+3	-90	-3%	506	2.986	52%	-16	+3	0%
49,9 - 10 mill.	92	1.880	30%	98	1.979	30%	-6	-99	-5%	90	1.880	33%	+2	+1	0%
9,9 - 2 mill.	193	948	15%	189	934	14%	+4	+14	+2%	197	922	16%	-4	+26	+3%
< 2 millones	205	160	3%	200	166	3%	+5	-6	-3%	219	184	3%	-14	-23	-13%
Sin actividad	47	-	-	48	-	-	-1	-	-	32	-	-	+15	-	-
TOTAL	562	6.190		562	6.519		+0	-329	-5%	562	5.745		+0	+445	+8%

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

Las ventas 2020 son una proyección basada en los datos disponibles al cierre de esta edición: 80% de las empresas equivalente al 71% de las ventas 2019.

Grupo Ibaizabal

Servicio Marítimo Integral

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

www.grupoibaizabal.com

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

TOP EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN ESPAÑA 2020

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	AÑO CONSTIT.	VENTAS						Resultado	Patrimonio	Empleo	
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017				2016
1	Compañía Trasmediterránea SA	Naviera	1916	s.d.	-	-	377,56	357,77	333,21	335,77	-15,45	266,55	636
2	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	Naviera	1998	288,16	-23%	+1%	375,85	348,19	329,05	284,63	-17,27	207,11	777
3	APM Terminals Algeciras SA	Terminalista	1984	s.d.	-	-	231,59	221,39	229,72	227,05	2,80	48,10	279
4	Naviera Armas SA	Naviera	1966	s.d.	-	-	189,57	186,01	167,73	158,40	16,39	46,35	502
5	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Terminalista	1988	186,82	0%	+36%	186,53	187,38	167,01	137,10	6,07	111,43	256
6	Boluda Lines SA	Naviera	1940	160,51	0%	-	161,22	140,09	s.d.	s.d.	-1,64	45,03	123
7	Terminal Catalunya SA	Terminalista	1990	s.d.	-	-	151,44	142,25	122,67	93,34	21,91	147,78	191
8	Empresa Naviera Elcano SA	Naviera	1943	142,65	-7%	+61%	153,57	130,09	118,03	88,49	-12,73	151,77	67
9	Fred Olsen SA	Naviera	1975	139,87	-28%	+1%	194,79	164,29	152,95	138,69	10,52	138,74	773
10	M.S.C. Terminal Valencia SA	Terminalista	2005	121,66	+14%	+35%	107,12	89,73	100,70	90,00	18,80	32,14	99
11	Ership SA	Naviera	1927	s.d.	-	-	120,65	94,20	92,39	78,71	11,35	209,62	299
12	Boluda Towage Spain SL	Remolcador	2007	113,21	+115%	+156%	52,69	48,47	46,87	44,15	75,65	133,98	10
13	Marítima del Mediterráneo SA	Consignataria	1963	103,39	-19%	+11%	127,70	108,01	101,24	92,87	2,22	13,54	270
14	Bergé Marítima SL	Consignataria	2007	100,59	-17%	-15%	120,62	131,40	135,78	117,76	0,77	26,85	479
15	Kaleido Logistics SL	Consignataria	2008	95,62	+37%	+200%	69,56	33,54	38,29	31,85	3,83	9,39	44
16	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	Naviera	1999	s.d.	-	-	89,17	83,44	64,16	62,48	5,69	40,83	214
17	TCV Stevedoring Company SA	Terminalista	1998	s.d.	-	-	83,10	81,42	76,16	93,55	2,79	36,61	140
18	APM Terminals Barcelona SL	Terminalista	1999	s.d.	-	-	74,57	79,90	91,56	74,96	50,73	171,11	148
19	Total Terminal International Algeciras SA	Terminalista	2008	s.d.	-	-	74,07	70,83	68,78	61,18	4,45	69,00	94
20	Yang Ming (Spain) SL	Consignataria	2016	73,07	+8%	-	67,36	50,06	7,34	s.d.	2,32	6,05	52
21	Flota Suardiaz SL	Naviera	1993	63,86	-12%	-22%	72,84	77,86	79,59	81,50	-11,61	13,08	128
22	Pérez Torres Marítima SL	Terminalista	1990	57,86	-20%	+12%	72,11	82,31	80,67	51,70	0,44	24,27	294
23	Boluda Towage SL	Remolcador	2019	55,95	-	-	s.d.	0	0	0	7,83	49,89	7
24	Terminales Portuarias SL	Terminalista	2000	55,36	+7%	+30%	51,91	46,06	48,24	42,46	2,52	22,45	158
25	Marguisa Shipping Lines SL	Naviera	2014	s.d.	-	-	50,70	48,04	50,23	61,70	0,25	1,79	14

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



COMAY RIBAS




LA LOGÍSTICA NUESTRA RAZÓN DE SER




Polígono Industrial Santiga
C/ Obradors, N° 7
08130 Santa Perpetua de Mogoda (Barcelona)

Tel.:(+34) 932 234 153 - Fax: (+34) 932 234 102
Email:comayribas.1@comayribas.gcatrans.com
comayribas.com











DEPOT REAL BENLLOCH S.A.

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL

SUPPLY CHAIN INTEGRATION










FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS



SHIPPING SUPPORT SERVICE

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

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | CONSIGNATARIOS DE BUQUES

LOS CONSIGNATARIOS SIGUEN A LA DERIVA

LAS VENTAS APUNTAN A UNA CAÍDA DEL 9% EN 2020, TERCER AÑO A LA BAJA

Los agentes consignatarios de buques continúan achicando agua en España tras encadenar tres años consecutivos en descenso.

Las empresas encuadradas en esta especialidad apuntan a una caída de las ventas del 9 por ciento en 2020, con una cifra de negocio próxima a los 1.650 millones de euros, situándose en niveles de hace una década, después de encajar el golpe de la crisis financiera del año 2008, del que aún no se han recuperado.

Es la proyección realizada por Transporte XXI tras la recopilación de los primeros balances presentados en el Registro Mercantil. Una muestra que, en el caso de los agentes consignatarios, apenas registra ausencias significativas en el Top 25 por cifra de facturación (ver cuadro adjunto).

Esta actividad, además, es una de las más castigadas y la única de la industria marítimo-portuaria que cae con respecto a 2016. En concreto, un 1,3 por ciento desde dicho ejercicio, calculando prácticamente las ventas del año 2010, según el informe elaborado por este periódico.

EN NIVELES DEL AÑO 2010

La actividad consignataria, una de las más castigadas por la crisis de 2008, calca los registros de hace una década, echando por tierra la recuperación iniciada en 2017.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



AÑOS CONSECUTIVOS EN DESCENSO

La clasificación está encabezada por las empresas Marítima del Mediterráneo y Bergé Marítima, las dos únicas consignatarias con unas ventas por encima de los 100 millones de euros en España, pese a caer su facturación un 19 y un 17 por ciento, respectivamente, en el primer año de la pandemia.

Completa el podio el operador gallego Kaleido Logistics, que acecha el liderato con una cifra de negocio de 95,6 millones de euros en 2020, lo que supone un crecimiento del 37 por ciento con respecto a 2019 y triplicar las ventas del año 2016. A continuación se encuentra la empresa Yang Ming (Spain), que también logró cerrar 2020 en positivo, con unas ventas de 73 millones de euros y un crecimiento del 8 por ciento con respecto a 2019.

La actividad de consignación de buques representa casi el 27 por ciento de la facturación global del sector marítimo-portuario en España, que apunta a unas ventas de cerca de 6.200 millones de euros en 2020, según la proyección realizada por este periódico.

JUNTOS HACIA UN MISMO HORIZONTE

CÁDIZPORT

COMUNIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

CADIZ-PORT@CADIZ-PORT.ORG

WWW.CADIZ-PORT.ORG

956 29 05 82 / 680 88 75 09

TOP EMPRESAS CONSIGNATARIAS EN ESPAÑA 2020

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017	2016			
1	Marítima del Mediterráneo SA	Barcelona	1963	103,39	-19%	+11%	127,70	108,01	101,24	92,87	2,22	13,54	270
2	Bergé Marítima SL	Bizkaia	2007	100,59	-17%	-15%	120,62	131,40	135,78	117,76	0,77	26,85	479
3	Kaleido Logistics SL	Pontevedra	2008	95,62	+37%	+200%	69,56	33,54	38,29	31,85	3,83	9,39	44
4	Yang Ming (Spain) SL	Barcelona	2016	73,07	+8%	-	67,36	50,06	7,34	s.d.	2,32	6,05	52
5	E. Erhardt y Compañía SA	Bizkaia	1921	46,05	-21%	+20%	58,09	64,64	60,49	38,41	0,61	23,83	47
6	Mediterranean Shipping Company España SL	Valencia	2010	40,16	-41%	-75%	67,86	174,58	171,12	163,79	1,00	28,69	586
7	WEC Lines España SL	Barcelona	2007	39,88	+4%	+5%	38,52	40,54	39,23	37,90	2,07	5,04	85
8	A. Pérez y Cia SL	Cantabria	1966	35,88	-9%	-	39,28	39,62	34,58	s.d.	2,87	105,43	243
9	Arkas Spain SA	Valencia	2005	34,93	-10%	-30%	38,90	50,02	46,40	50,07	2,24	15,44	74
10	Green Ibérica SL	Valencia	1984	34,12	+9%	+146%	31,18	27,30	15,44	13,85	1,62	22,00	45
11	International Forwarding SL	Valencia	1985	32,06	+3%	+29%	31,19	30,52	28,21	24,86	-0,29	3,59	169
12	Maersk Spain SL	Madrid	2007	30,81	0%	+15%	30,92	26,47	26,72	26,82	0,24	3,02	433
13	Consignaciones Toro y Betolaza SA	Bizkaia	1966	28,62	-18%	+1%	34,77	32,20	31,38	28,31	0,17	14,53	84
14	Transportes y Consignaciones Marítimas SA	Barcelona	1962	s.d.	-	-	28,48	48,88	68,03	18,72	0,49	3,60	40
15	European Supply Chain Services SL	Barcelona	1981	s.d.	-	-	s.d.	26,43	24,74	30,25	0,42	7,17	14
16	Transglory SA	Barcelona	1995	26,27	+11%	+57%	23,67	23,27	20,74	16,72	0,57	5,23	93
17	Soluciones Integrales Marítimas SL	Valencia	2009	26,22	-11%	-33%	29,31	31,04	35,83	39,14	0,05	0,25	15
18	J. Ronco y Compañía SL	Almería	1970	25,28	-16%	+6%	29,93	31,23	27,71	23,75	1,20	8,20	106
19	Globelink Uniexco SL	Madrid	1966	23,79	-2%	+20%	24,35	24,38	22,31	19,82	1,14	3,44	59
20	Alvargonzález SA	Asturias	1981	23,56	-4%	-21%	24,51	27,10	32,10	29,80	4,09	109,89	20
21	Hamilton y Compañía SA	Las Palmas	1977	22,59	-51%	+443%	45,66	34,53	35,26	4,16	0,51	7,40	28
22	Cosco Shipping Lines Spain SA	Barcelona	1997	21,89	+8%	+9%	20,25	27,09	31,88	20,13	0,96	3,59	99
23	Sobrinos de Manuel Cámara SA	Gipuzkoa	1981	19,08	+6%	-10%	18,08	16,80	17,70	21,17	-0,08	7,93	61
24	Suardiaz Logistics Ibérica SL	Madrid	2015	17,62	+11%	+902%	15,94	4,10	3,37	1,76	-1,98	-2,49	14
25	Marítima Consiflet SA	Coruña	1989	17,27	-9%	+39%	19,04	16,56	15,37	12,44	0,69	1,33	27
26	Suardiaz Atlántica SL	Madrid	2013	16,53	-14%	-19%	19,26	18,96	21,82	20,42	1,49	3,00	s.d.
27	Alfaship Shipping Agency SL	Las Palmas	2011	16,21	+32%	+53%	12,32	11,96	11,02	10,58	0,53	2,04	42
28	Containerships-CMA CGM SA	Bizkaia	1993	15,83	-6%	-72%	16,92	15,83	51,38	56,46	0,68	6,32	150
29	Marítima Alisea SL	Valencia	2008	15,46	-13%	-20%	17,76	15,84	17,76	19,35	0,24	0,92	18
30	Hapag-Lloyd Spain SL	Barcelona	1973	15,14	+8%	+41%	14,06	14,03	12,59	10,77	0,14	0,76	201

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

Over 165 years in Shipping

Logos: Multiport Ship Agents Network, BIMCO, IATA, AEO, KOREAN HYUNDAI Shipping Line

Pérez y Cia

Map locations: Ferrol, Avilés, Gijón, Bilbao, Santander, Barcelona, Palma, Sagunto, Valencia, Alicante, Cartagena, Sevilla, Málaga, Algeciras, Ceuta, Cádiz, Portimão, Lisboa, Setúbal, Sines, Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Pombal, Madrid, Tarragona, Ibiza, Santa Cruz de Tenerife, La Palma, Las Palmas, Puerto del Rosario, Arrecife, Aruba, Curaçao, Colombia, Panama, Costa Rica, Jamaica, Dominican Republic, Puerto Rico, Trinidad and Tobago.

Pérez y Cia group

grupoperezycia.com

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | TERMINALISTAS

LAS EMPRESAS ESTIBADORAS ACUSAN EL GOLPE DE LA COVID-19

LOS TERMINALISTAS APUNTAN A UN DESCENSO DE LA CIFRA DE NEGOCIO DEL 3,4% EN EL PRIMER EJERCICIO DE LA PANDEMIA

La fuerte caída del tráfico en los puertos españoles en el primer año de la pandemia, más de un 8 por ciento, se ha dejado sentir en las cuentas de resultados de los terminalistas.

Las empresas estibadoras apuntan a un descenso de la cifra de negocio del 3,4 por ciento en 2020, con una cifra próxima a los 1.910 millones de euros.

Los datos están calculados haciendo una proyección a partir de los balances de 2020 presentados al Registro Mercantil al cierre de esta edición. Una muestra que, en el caso de las estibadoras, todavía muestra ausencias significativas entre las 25 primeras del ranking, empezando por la líder del negocio: APM Terminals Algeciras.

Las cuentas, además, reflejan el dispar impacto de la crisis sanitaria en las ter-

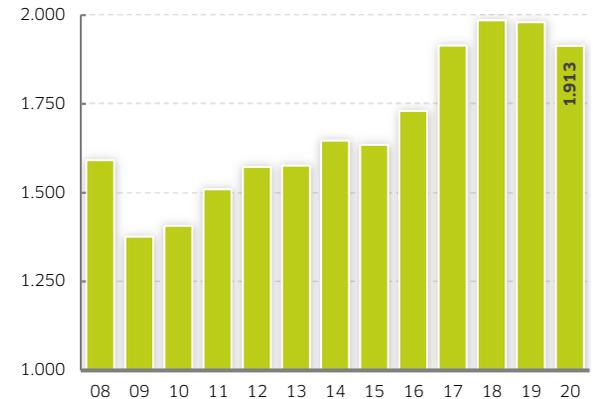


Las terminales tuvieron que hacer frente a unos sobrecostes de más de 13 millones por la pandemia, según Anesco.

minales portuarias, que no cesaron su actividad ni en los momentos más críticos de la pandemia. Destaca, en este sentido, el avance a

NUEVO TROPIEZO 'TIERRA ADENTRO'

Las estibadoras suman su segundo año consecutivo de caída y se alejan del techo alcanzado en 2018, fijado en cerca de 2.000 millones de euros.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

minales Químicos y MSC Terminal Valencia. A pesar de estas contadas alegrías, las estibadoras, en líneas generales, han acusado el golpe de la COVID-19.

Sobrecostes por el virus

De hecho, un estudio de la Asociación de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (Anesco), elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, cifra en más de 13 millones de euros los costes extra que tuvieron que asumir las terminales portuarias asociadas a la patronal por la pandemia.

Unos sobrecostes derivados de la pérdida de productividad en el período comprendido entre marzo y junio de 2020, así como por los gastos ocasionados por la compra de mascarillas, geles y limpieza de toda la maquinaria.

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

TOP TERMINALISTAS EN ESPAÑA 2020

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017	2016			
1	APM Terminals Algeciras SA	Cádiz	1984	s.d.	-	-	231,59	221,39	229,72	227,05	2,80	48,10	279
2	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Valencia	1988	186,82	0%	+36%	186,53	187,38	167,01	137,10	6,07	111,43	256
3	Terminal Catalunya SA	Barcelona	1990	s.d.	-	-	151,44	142,25	122,67	93,34	21,91	147,78	191
4	M.S.C. Terminal Valencia SA	Valencia	2005	121,66	+14%	+35%	107,12	89,73	100,70	90,00	18,80	32,14	99
5	TCV Stevedoring Company SA	Valencia	1998	s.d.	-	-	83,10	81,42	76,16	93,55	2,79	36,61	140
6	APM Terminals Barcelona SL	Barcelona	1999	s.d.	-	-	74,57	79,90	91,56	74,96	50,73	171,11	148
7	Total Terminal Internacional Algeciras SA	Cádiz	2008	s.d.	-	-	74,07	70,83	68,78	61,18	4,45	69,00	94
8	Pérez Torres Marítima SL	Pontevedra	1990	57,86	-20%	+12%	72,11	82,31	80,67	51,70	0,44	24,27	294
9	Terminales Portuarias SL	Barcelona	2000	55,36	+7%	+30%	51,91	46,06	48,24	42,46	2,52	22,45	158
10	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	Bizkaia	2000	44,67	-23%	-11%	57,69	57,93	53,36	50,24	1,16	34,44	57
11	Operaciones Portuarias Canarias SA	Las Palmas	1977	s.d.	-	-	32,22	40,50	48,58	34,68	-2,89	33,20	95
12	Terminales Químicos SA	Tarragona	1970	29,04	+10%	+15%	26,50	25,39	24,69	25,22	5,29	31,56	115
13	Galigrain SA	Pontevedra	1993	24,42	-21%	-25%	30,74	33,35	34,64	32,46	-0,74	77,03	111
14	Bergé Marítima Bilbao SL	Bizkaia	1972	23,87	-26%	-28%	32,39	33,71	33,49	33,35	0,63	7,84	39
15	Evos Algeciras SA	Cádiz	2005	23,03	+17%	-13%	19,66	18,05	20,60	26,41	1,99	40,14	51
16	Noatum Terminal Málaga SA	Málaga	2017	s.d.	-	-	21,94	16,98	1,79	0	0,99	18,94	23
17	Euroports Ibérica TPS SL	Tarragona	1993	21,54	-22%	-18%	27,66	30,75	29,95	26,18	-2,51	12,39	48
18	Terminales Canarias SL	Madrid	1993	s.d.	-	-	21,02	21,78	22,29	22,03	1,65	25,45	111
19	Portsur Castellón SA	Castellón	2005	20,71	+21%	+52%	17,05	17,45	15,56	13,61	1,36	28,44	26
20	Estibadora Algeposa SA	Gipuzkoa	1995	20,02	+1%	+10%	19,77	20,62	20,22	18,19	0,10	6,87	31
21	Autoterminal SA	Barcelona	1990	19,42	-26%	-29%	26,30	28,53	26,79	27,27	-0,24	13,24	72
22	European Bulk Handling Installation EBHI SA	Asturias	1991	18,56	-30%	-42%	26,66	31,15	36,27	31,83	-8,31	9,34	136
23	Terminales Marítimas de Vigo SL	Pontevedra	1993	16,63	+10%	-6%	15,18	16,11	17,71	17,74	0,81	7,56	42
24	La Luz Terminal de Contenedores SA	Las Palmas	1966	16,09	-18%	-11%	19,70	19,20	19,52	18,06	-0,16	-11,80	46
25	Marítima del Principado SL	Asturias	2009	15,60	+39%	+139%	11,23	5,87	7,74	6,54	0,05	1,92	17

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

Cleaning Container Stop Barcelona

Tel: +34 93 144 00 60 • www.cleanbcn.com • customer@cleanbcn.com

**The First ONE STOP SHOP for Tanks in Barcelona Port
We Clean, Heat and Repair Tanks**

SETRAM
LOGÍSTICA DE AUTOMOCIÓN

Carrer Y, Tram VII. Edifici Setram (Port de Barcelona) • E-08040 Barcelona • T. +34 93 289 56 81

www.setram.com • www.setramoperadorlogisticomultimodal.com

https://goo.gl/c6db94

@_setram

https://www.youtube.com/user/gruposetram

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | NAVIERAS

LA PANDEMIA, UN TORPEDO EN LA LÍNEA DE FLOTACIÓN

LAS EMPRESAS NAVIERAS APUNTAN A UNA CAÍDA DEL 8% EN LA CIFRA DE NEGOCIO EN EL AÑO 2020

La crisis sanitaria ha hecho un roto al negocio de las empresas navieras, una de las especialidades de la industria marítimo-portuaria más afectadas por la pandemia, junto a los agentes consignatarios de buques.

El sector naviero apunta a una caída de la cifra de negocio del 8 por ciento en 2020, con unas ventas próximas a los 2.000 millones de euros. Un descenso que pone fin a cinco años consecutivos al alza.

Es la proyección realizada por Transporte XXI tras la recopilación de los primeros balances disponibles al cierre de esta edición.

Pese a la brusca caída, esta especialidad continúa siendo la primera de la industria marítimo-portuaria por volumen de facturación, con un peso del 33 por ciento. Es decir, los armadores controlan la tercera parte de este negocio.

La industria está liderada

por las navieras Trasmediterránea, Baleària, Naviera Armas, Boluda Lines y Empresa Naviera Elcano, que concentran cerca del 20 por ciento del mercado. A falta aún de conocer los datos definitivos del ejercicio 2020, donde se observan ausencias significativas, las primeras cifras ya revelan el fuerte impacto de la crisis sanitaria en el sector naviero, lastreado por los confinamientos y las restricciones a la movilidad.

Condiciones complicadas

No hay que olvidar que las empresas navieras mantuvieron los servicios de carga para suministrar artículos de primera necesidad en unas condiciones complicadas y, en muchos casos, a riesgo de sufrir importantes pérdidas, debido al desplome de ingresos, básicamente porque el tránsito de pasajeros se redujo a cero.



EL PESO DE LAS NAVIERAS EN LA INDUSTRIA

AVERÍA GRUESA

La crisis sanitaria rompe la tendencia alcista de las empresas navieras, que se había prolongado durante cinco años consecutivos hasta el estallido de la COVID-19.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

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.

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

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

www.practicosdepuerto.es

TOP NAVIERAS EN ESPAÑA 2020

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS						Resultado	Patrimonio	Empleo	
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017				2016
1	Compañía Trasmediterránea SA	Madrid	1916	s.d.	-	-	377,56	357,77	333,21	335,77	-15,45	266,55	636
2	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	Alicante	1998	288,16	-23%	+1%	375,85	348,19	329,05	284,63	-17,27	207,11	777
3	Naviera Armas SA	Las Palmas	1966	s.d.	-	-	189,57	186,01	167,73	158,40	16,39	46,35	502
4	Boluda Lines SA	Las Palmas	1940	160,51	0%	-	161,22	140,09	s.d.	s.d.	-1,64	45,03	123
5	Empresa Naviera Elcano SA	Madrid	1943	142,65	-7%	+61%	153,57	130,09	118,03	88,49	-12,73	151,77	67
6	Fred Olsen SA	S.C.Tenerife	1975	139,87	-28%	+1%	194,79	164,29	152,95	138,69	10,52	138,74	773
7	Ership SA	Madrid	1927	s.d.	-	-	120,65	94,20	92,39	78,71	11,35	209,62	299
8	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	Cádiz	1999	s.d.	-	-	89,17	83,44	64,16	62,48	5,69	40,83	214
9	Flota Suardiaz SL	Madrid	1993	63,86	-12%	-22%	72,84	77,86	79,59	81,50	-11,61	13,08	128
10	Marguisa Shipping Lines SL	Madrid	2014	s.d.	-	-	50,70	48,04	50,23	61,70	0,25	1,79	14
11	Murueta Atlántico Alcudia Shipping AIE	Bizkaia	2012	29,60	0%	+23%	29,70	30,42	30,84	24,07	-	-	6
12	Distribuidora Marítima Petrogas SL	S.C.Tenerife	1999	24,77	-4%	-25%	25,71	25,76	31,50	33,03	0,18	66,07	188
13	Naviera Teekay Gas III SL	Madrid	2000	22,86	+1%	+3%	22,73	20,66	22,55	22,11	-17,21	26,84	-
14	Elcano Gas Transport SA	Las Palmas	1999	22,86	+1%	+3%	22,74	21,42	22,55	22,12	2,78	15,75	-
15	Boluda Tankers SA	Sevilla	1988	s.d.	-	-	22,41	21,04	23,32	22,80	-4,28	-11,60	107
16	Naviera Teekay Gas SL	Madrid	1989	21,84	0%	0%	21,94	20,73	19,98	21,84	-15,95	68,13	-
17	Naviera Teekay Gas II SL	Madrid	2000	21,41	+11%	0%	19,22	20,71	21,32	21,43	10,96	84,90	-
18	Nisa Marítima SA	Valencia	1999	20,93	-3%	-35%	21,51	22,89	27,46	32,36	0,30	2,67	5
19	Naviera Teekay Gas IV SL	Madrid	2001	20,58	+19%	-7%	17,34	21,07	22,20	22,16	-8,09	13,10	-
20	Knutsen OAS España SL	Madrid	2005	s.d.	-	-	19,23	17,10	16,18	14,38	0,16	2,23	225
21	Alisios Shipping Lines SA	Las Palmas	2012	s.d.	-	-	18,84	18,65	16,59	15,75	-0,14	0,16	9
22	Flotanor SL	Bizkaia	2009	s.d.	-	-	15,65	16,53	12,63	20,49	6,77	26,80	20
23	Naviera Direct Africa Line SA	Madrid	2012	15,65	+17%	+25%	13,35	11,41	9,62	12,52	3,22	4,33	9
24	Naviera Tamarán SA	Las Palmas	2011	12,15	-26%	-14%	16,36	17,65	15,22	14,13	-0,05	0,07	4
25	Mureloil SA	Bizkaia	2003	10,16	+17%	+86%	8,71	7,07	6,37	5,46	1,20	13,18	81

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

TMGA
Shaping the future

**LA PUERTA
AL NOROESTE PENINSULAR**

MERCANCÍA GENERAL
GRANELES SÓLIDOS
CARGA DE PROYECTOS
CONTENEDORES

tmga.es

LA CORUÑA - FERROL - PUERTOS AUTONÓMICOS GALLEGOS

ATLANSEA

SHIPPING AGENT AND BUNKERS SUPPLIERS

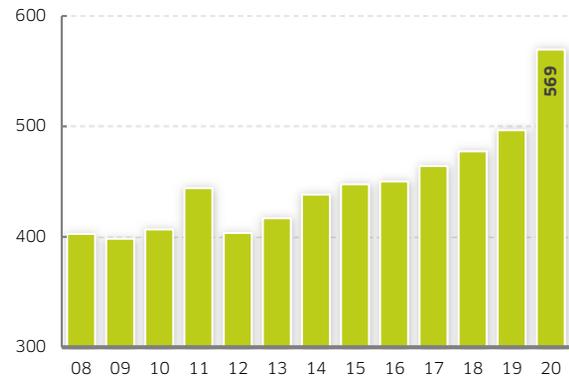
Tel.: +34 928 226 013 (24 hour service) Fax: +34 928 224 633
 shipping@atlansea.com
 C/ Eduardo Benot, 51, 4th Flr. A, 35008 (24 hour service)
 Las Palmas de Gran Canaria, Canary Islands, Spain www.atlansea.com



Los puertos españoles perdieron la escala de más de 50.000 buques mercantes en el primer año de la pandemia.

A VELOCIDAD DE CRUCERO

Las empresas del sector apuntan a sumar su octavo año consecutivo de crecimiento, pese a las dificultades operativas derivadas de la COVID-19.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | AMARRADORES Y REMOLCADORES

EL REMOLQUE, INMUNE

LAS EMPRESAS DE ESTE NEGOCIO APUNTAN A UN AUMENTO DE LA FACTURACIÓN DEL 15% EN EL AÑO 2020, HASTA SUPERAR LOS 560 MILLONES DE EUROS

El sector del remolque y amarre, camino de encadenar su octavo año consecutivo de crecimiento, está 'vacunado' contra el coronavirus. Las empresas encuadradas en la realización de estos servicios apuntan a un aumento de la cifra de negocio del 15 por ciento

en el difícil 2020, hasta superar los 560 millones de euros. Y eso que los puertos españoles perdieron en dicho ejercicio la escala de más de 50.000 buques mercantes, lo que supone un descenso del 31 por ciento. Esta es la proyección reali-

zada por Transporte XXI tras la recopilación de los primeros balances depositados, al cierre de esta edición, en los diferentes registros mercantiles.

La evolución de las ventas de esta especialidad, que es la que menos peso tiene dentro de la industria

marítimo-portuaria, con una cuota del 9 por ciento, muestra que es una de las que menos sufrió la crisis financiera de 2008. Las ventas de 2020 supondrían un avance del 43 por ciento con respecto a 2009.

Un análisis más detallado del informe también revela la fuerte concentración. Boluda Corporación Marítima, con unos ingresos de más de 340 millones en 2020 dentro de esta actividad, concentra el 60 por ciento del mercado. De hecho, mantiene a cuatro empresas liderando el ranking del negocio de remolque y amarre en España.

El Puerto de Ceuta empieza a crecer en el tráfico de pasajeros, vehículos y mercancías.



943.151 pasajeros, más de 204.000 vehículos y casi 600.000 toneladas de mercancías muestran el crecimiento de estas áreas dentro de la actividad portuaria ceutí respecto a 2020.

Tras un 2020 difícil para todos los puertos, la Autoridad Portuaria de Ceuta ha expuesto positivos resultados en lo que se refiere a la actividad portuaria de 2021 con aumentos importante en lo que se refiere a los tráficos de mercancías, pasajeros y vehículos, señalando notables cre-

cimientos respecto a los movimientos experimentados al cierre del pasado año -comparado con el mismo periodo de 2020, marcado por las restricciones a la movilidad impuestas por la pandemia-.

Los datos

Entre enero y diciembre del pasado año, el Puerto de Ceuta ha movido casi 600.000 toneladas de mercancías por tráfico en camiones y remolques (transporte ro-ro). Este dato supone un incremento de esta actividad de casi 48.000 toneladas más, lo que representa casi un 7%

de crecimiento en el tráfico anual, llegando a 32.461 vehículos en esta actividad.

Crecimientos notables también han sido los experimentados por la línea Ceuta-Algeciras en lo referido al régimen vehículos en el periodo referenciado, llegando a 204.224 (lo que implica un crecimiento superior al 18%). En cuanto a los pasajeros, se llegó a alcanzar la cifra de 943.151, un 19,95% más respecto a 2020.

En este sentido, la línea marítima del Estrecho de Gibraltar, referida a estos tránsitos entre los puertos de Ceuta y Algeciras ha experimentado importantes crecimientos que no hacen sino continuar con las expectativas marcadas por la propia Autoridad Portuaria ceutí y su importante papel no solo en lo que se refiere a las cifras de los tráficos de pasajeros, vehículos y mercancías, sino a otras como el propio bunkering, el avituallamiento a buques, el fondeo o atraque de barcos o, incluso, la actividad cruceística, que se retomó en el último trimestre del pasado año y cuyos pronósticos de cara a los próximos ejercicios no dejan de ser prometedores.

La nueva estación marítima, más cerca

En esta línea, el Puerto de Ceuta ha comenzado a dar los primeros pasos en la ampliación de la estación marítima, que fue adjudicada a la empresa Acciona Construcción S.A. y está presupuestada 16,5 millones de euros. Con esta

ampliación, a cuyo acto inaugural asistió a principios de marzo el presidente de Puertos de Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, se quiere dotar a la institución portuaria de un espacio moderno y adecuado a las necesidades del tráfico generado, con una terminal de pasajeros más funcional que ordene los flujos de pasajeros tanto a la entrada como a la salida y, también, más segura. La nueva terminal, que conllevará la reforma de la actual y la construcción de un nuevo módulo, se distribuirá en dos plantas, una primera de acceso donde convivirán "espacios de uso público y privado" y otra superior "de carácter público con acceso controlado destinada fundamentalmente al viajero" con una superficie total de nueva construcción de casi 5.500 metros cuadrados y un total de 10.000, más del doble que la existente.

Este proyecto cuenta con subvención de los Fondos Europeos FEDER ya estaba incluido en el plan de Empresa 2021, consensuado entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Ceuta.



www.puertodeceuta.com

TOP AMARRADORES Y REMOLCADORES EN ESPAÑA 2020

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS						Resultado	Patrimonio	Empleo	
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017				2016
1	Boluda Towage Spain SL	Valencia	2007	113,21	+115%	+156%	52,69	48,47	46,87	44,15	75,65	133,98	10
2	Boluda Towage SL	Madrid	2019	55,95	-	-	s.d.	0	0	0	7,83	49,89	7
3	Remolcadores Boluda SAU	Valencia	1981	31,81	-8%	-12%	34,42	32,58	35,03	36,29	45,39	203,68	81
4	Servicios Auxiliares de Puertos SA	Ceuta	1947	29,62	-5%	-1%	31,29	32,07	30,75	30,06	-1,41	20,35	105
5	Compañía de Remolcadores Ibaizabal SA	Bizkaia	1906	s.d.	-	-	27,84	26,05	25,09	25,33	9,56	22,87	80
6	Remolcadores de Puerto y Altura SA	Tarragona	1978	s.d.	-	-	23,03	21,72	22,07	22,86	1,70	8,66	73
7	Remolques del Mediterráneo SA	Castellón	1976	21,72	-22%	-10%	27,68	26,27	24,77	24,08	5,45	28,44	48
8	Cía. Ibérica de Remolcadores del Estrecho SA	Cádiz	1969	18,51	-4%	0%	19,29	20,24	18,91	18,48	17,06	16,36	43
9	Cía. Aux. de Remolcadores y Buques Especiales SA	Madrid	1996	15,18	-19%	-13%	18,63	18,42	18,02	17,46	2,93	10,08	s.d.
10	Remolcadores Nosa Terra SA	Pontevedra	1974	15,14	-31%	-26%	22,08	18,90	20,48	20,55	1,60	50,10	143
11	Remolcadores de Cartagena SA	Valencia	1973	15,05	-3%	+5%	15,57	15,18	15,36	14,27	1,94	16,51	61
12	Remolcadores de Barcelona SA	Barcelona	1924	s.d.	-	-	14,56	14,25	14,15	12,60	4,39	19,50	59
13	Auxiliar Marítima del Sur SA	Huelva	1966	14,50	-7%	+18%	15,51	14,45	13,21	12,25	2,62	18,08	39
14	Sertosa Norte SL	Coruña	1998	13,78	-6%	0%	14,66	14,65	13,60	13,82	0,65	2,67	68
15	Repasa Tarragona SL	Madrid	2007	s.d.	-	-	9,08	6,69	7,19	6,86	1,84	13,07	19
16	Remolcadores y Barcas de Las Palmas SA	Las Palmas	2003	9,02	-32%	-7%	13,35	12,20	9,85	9,67	-1,48	17,94	48
17	SAR Remolcadores SL	Barcelona	1998	7,56	-22%	-9%	9,63	9,40	9,36	8,32	0,80	11,07	35
18	Remolques y Navegación SA	Tarragona	1964	7,30	-10%	-5%	8,09	s.d.	8,00	7,70	1,76	4,15	29
19	Boteros Amarradores de Tarragona SL	Tarragona	1992	s.d.	-	-	6,81	5,86	6,33	5,69	0,82	3,22	72
20	Amarradores Puerto de Bilbao SA	Bizkaia	1990	s.d.	-	-	6,52	6,55	6,41	7,50	1,04	8,82	78
21	Remolques y Servicios Marítimos Reyser SL	Madrid	1955	s.d.	-	-	s.d.	6,50	6,75	6,75	0,76	43,16	25
22	Cemesa Amarres Barcelona SA	Barcelona	1970	s.d.	-	-	6,25	5,46	5,03	5,62	0,34	5,04	84
23	Servicios Marítimos Algeciras SA	Cádiz	1989	5,93	-2%	+56%	6,04	5,99	4,78	3,81	0,38	4,95	26
24	Remolques Gijoneses SA	Asturias	1987	5,90	-11%	-12%	6,64	6,63	7,64	6,74	1,66	25,93	27
25	Boat Service SA	Cádiz	1974	4,95	-7%	-7%	5,31	5,31	5,34	5,31	-0,68	4,70	24
26	Servicios Portuarios Canarias SL	Las Palmas	1998	4,76	-20%	-8%	5,98	5,72	5,52	5,15	0,21	1,54	74
27	Amasur SL	Huelva	1989	4,50	-11%	-4%	5,08	4,85	4,51	4,67	0,57	3,27	59
28	Amarradores del Puerto de Valencia SL	Valencia	1988	s.d.	-	-	s.d.	4,46	4,31	4,38	0,49	1,88	73
29	Remolques Unidos SL	Cantabria	2006	4,14	-18%	-1%	5,05	4,62	4,73	4,18	-1,16	28,47	10
30	Naviera de Remolcadores y Servicios SL	Tarragona	2000	4,01	+15%	+23%	3,48	2,93	3,33	3,26	0,37	2,46	39

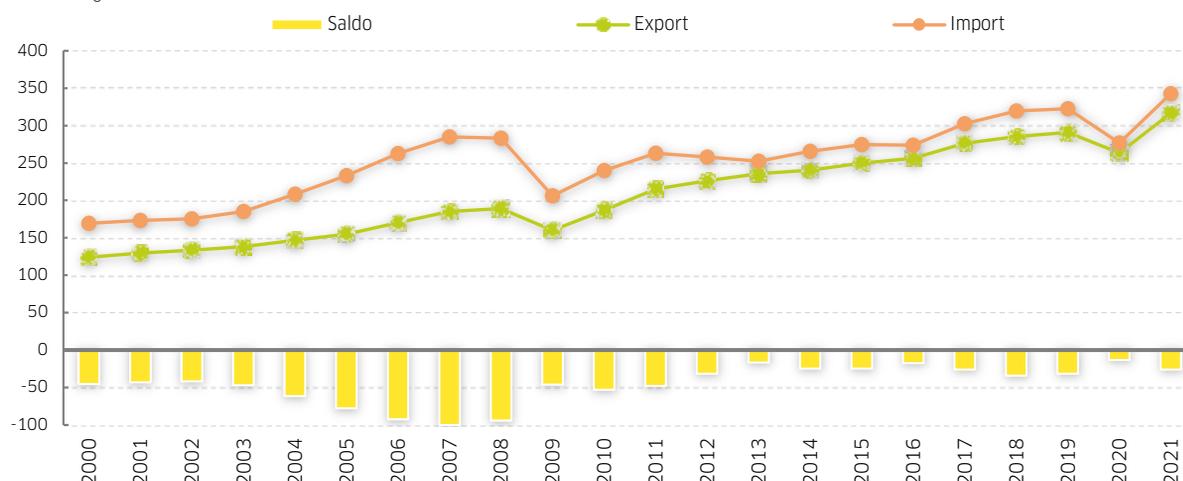
Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

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

LA FACTURA DE LA ENERGÍA

El saldo comercial registró en 2021 un déficit de 26.178 millones de euros, superior al déficit de 13.422 millones registrado en 2020 (datos provisionales). El déficit energético se elevó hasta los 25.326 millones de euros.



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.

13.422 millones registrado en 2020 (datos provisionales). La tasa de cobertura se situó en el 92,4 por ciento, es decir, 2,7 puntos menos que la registrada en 2020. El saldo no energético arrojó un déficit de 852,2 millones, frente al superávit de 1.106 millones en el mismo periodo de 2020, mientras que el déficit energético se elevó hasta los 25.326 millones.

UE, principal socio

Respecto a la situación por mercados, la recuperación de las exportaciones españolas fue más rápida con sus principales socios europeos. Las exportaciones a la UE-27 crecieron por encima la media (23,8 por ciento) y su peso ascendió al 61,8 por ciento. Los países que más contribuyeron al crecimiento de las exportaciones fueron Francia, Bélgica, Italia y Portugal.

Las ventas a terceros destinos (38,2 por ciento del total) también subieron un 17,3 por ciento en este periodo, con incrementos de las exportaciones a América Latina (26,1 por ciento), América del Norte (19,5 por ciento), África (18,5 por ciento), Asia excluido Oriente Medio (14,2 por ciento), Oriente Medio (12,7 por ciento) y Oceanía (9,6 por ciento).

Todos los sectores contribuyeron de forma positiva al aumento de las exportaciones. Los que más aportan son los productos químicos, semimanufacturas, productos energéticos y bienes de equipo.

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | VISIÓN GENERAL

MÚSCULO EXPORTADOR

LAS VENTAS AL EXTERIOR SUPERARON LOS 300.000 MILLONES DE EUROS EN 2021, UN 9,1% POR ENCIMA DE LOS NIVELES PREPANDEMIA, ALCANZANDO UN NUEVO RÉCORD

Las exportaciones españolas marcaron un máximo histórico en 2021 y superaron, por primera vez, los más de 300.000 millones de euros, según datos de comercio exterior de mercancías declarado de Aduanas. Esta cifra supone un avance del 21,2 por ciento con respecto a 2020 y del 9,1 por ciento frente a 2019, rebasándose los niveles previos a la pandemia.

El informe también refleja que la actividad exportadora muestra mayor dinamismo que la del conjunto de países europeos. El crecimiento de las exportaciones españolas fue superior al registrado en la UE y zona euro (17,1 por ciento en ambos casos, más de cuatro puntos porcentuales por debajo). “Estos datos reflejan que la recuperación de las exportaciones espa-

ñolas es un hecho”, apuntó la secretaria de Estado de Comercio, Xiana Méndez. “El sector exterior -añadió- está siendo un motor indiscutible para la recuperación económica”.

Las importaciones, por su parte, superaron los 342.000 millones, también máximo histórico anual.

Una cifra que supone un crecimiento del 24,8 por ciento con respecto a 2020 y un 6,4 por ciento por encima de los registros prepandemia.

LA TASA DE COBERTURA SE SITUÓ EN EL 92,4%

El saldo comercial registró en 2021 un déficit de 26.178 millones de euros, superior al déficit de

LÍDERES EN SERVICIOS MARÍTIMOS
Soluciones adaptadas a cada cliente
boluda.com.es

B BOLUDA
CORPORACIÓN MARÍTIMA

EUROPA, PRINCIPAL DESTINO DE LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS

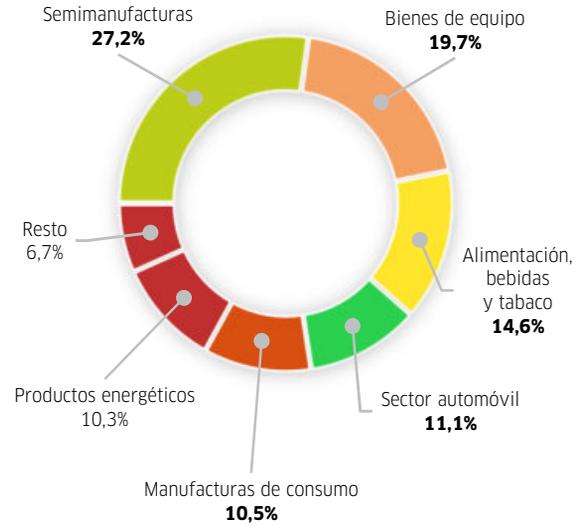
Francia, primer país de destino de las ventas españolas al exterior, mientras Alemania es el principal origen de las importaciones de España, por delante de China.



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.

AL RITMO DE LAS SEMIMANUFACTURAS

Este sector representa el 27,2% del comercio exterior español, por delante de los bienes de equipo, con un peso del 19,7%.



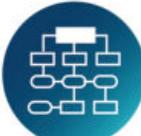
Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.



El Centro de conocimiento del cluster portuario líder del Mediterráneo



Mercado marítimo portuario



Planificación y gestión portuaria



Logística portuaria



Transformación digital



Integración puerto-ciudad



Seguridad y protección



Sostenibilidad y transición energética

Innovación

Formación

Investigación aplicada

Asistencias

Responsabilidad Social

Cooperación

Inteligencia de mercado

www.fundacion.valenciaport.com

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR REGIONES

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	CUOTA 2021	2017
Europa *	68.927	+10%	-3%	62.579	70.984	24,2%	23,2%
África	60.552	+8%	-4%	56.264	63.405	21,2%	20,8%
América del Norte	38.126	+7%	-1%	35.794	38.437	13,4%	11,5%
Asia *	33.343	+15%	-3%	28.915	34.288	11,7%	11,8%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	28.680	-1%	-15%	28.847	33.621	10,1%	13,2%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	26.393	+12%	+7%	23.498	24.781	9,3%	8,1%
Oriente Medio	18.528	-3%	-23%	19.106	24.177	6,5%	7,6%
Oceania	1.881	+109%	+24%	901	1.516	0,7%	0,7%
Otros destinos	8.762	+11%	-5%	7.910	9.179	3,1%	3,1%
TOTAL	285.192	+8%	-5%	263.815	300.389		

EUROPA *

EXPORTACIONES	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	13.178	-6%	-30%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	8.964	+28%	+52%
Fundición, hierro y acero	2.509	+84%	+44%
Conjuntos de otros productos	1.869	-10%	+160%
Otros productos químicos	1.678	+16%	-5%
Resto	11.821	+29%	+14%
TOTAL	40.019	+14%	+2%

IMPORTACIONES	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	11.535	-5%	-13%
Cereales	5.043	+24%	-6%
Fundición, hierro y acero	4.140	+25%	-5%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.751	+11%	+9%
Abonos	1.141	-4%	+1%
Resto	5.298	+4%	-11%
TOTAL	28.908	+5%	-9%

AMÉRICA DEL NORTE

EXPORTACIONES	2021	%21/20	%21/19
Sal, yeso, piedras sin trabajar	3.234	+11%	+3%
Combustibles, aceites minerales	2.846	+13%	-13%
Productos cerámicos	1.154	+20%	+34%
Manufacturas de piedra y yeso	397	+33%	+19%
Fundición, hierro y acero	375	0%	-12%
Resto	3.656	+2%	+6%
TOTAL	11.662	+9%	+1%

IMPORTACIONES	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	19.511	+1%	+1%
Minerales, escorias y cenizas	3.160	+49%	+10%
Semillas oleaginosas	1.171	+11%	-24%
Cereales	473	+51%	-42%
Productos químicos orgánicos	309	-9%	-5%
Resto	1.840	-9%	-14%
TOTAL	26.465	+5%	-2%

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

EXPORTACIONES	2021	%21/20	%21/19
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.841	0%	-10%
Productos químicos inorgánicos	1.298	+12%	-21%
Combustibles, aceites minerales	1.162	-18%	-31%
Productos cerámicos	966	+79%	+76%
Abonos	443	+187%	+118%
Resto	2.884	+21%	+1%
TOTAL	8.594	+15%	-4%

IMPORTACIONES	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	5.362	-33%	-37%
Minerales, escorias y cenizas	3.339	+44%	-18%
Residuos industria alimentaria	2.829	+15%	-2%
Semillas oleaginosas	2.488	+8%	+44%
Cereales	2.084	-17%	-35%
Resto	3.983	+6%	-5%
TOTAL	20.086	-6%	-19%

ÁFRICA

EXPORTACIONES	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	5.753	-19%	-7%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	4.732	+2%	-1%
Productos cerámicos	1.555	+17%	+8%
Productos químicos inorgánicos	887	+3%	+24%
Fundición, hierro y acero	734	-18%	-37%
Resto	6.584	+2%	+2%
TOTAL	20.246	-5%	-2%

IMPORTACIONES	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	28.429	+17%	-10%
Minerales, escorias y cenizas	4.873	-5%	-3%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.571	+76%	+42%
Abonos	811	-18%	-10%
Fundición, hierro y acero	691	+147%	+89%
Resto	3.931	+16%	+9%
TOTAL	40.306	+15%	-6%

Exportaciones e importaciones españolas, con los orígenes/destinos indicados, por vía marítima. (*) De Asia y Europa se han eliminado los países incluidos en CEI y Oriente Medio.

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEP.

EXPORTACIONES

	2021	%21/20	%21/19
Productos cerámicos	210	+12%	+2%
Combustibles, aceites minerales	139	+2%	+49%
Materias colorantes	67	+14%	+9%
Conservas de verdura o fruta, zumos	65	+17%	-10%
Productos químicos inorgánicos	31	-20%	-31%
Resto	272	+15%	-22%
TOTAL	784	+10%	-5%

IMPORTACIONES

	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	18.208	+18%	+25%
Cereales	2.733	-14%	-46%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.776	+53%	+30%
Fundición, hierro y acero	925	+27%	+31%
Grasas, aceite animal o vegetal	413	-12%	-14%
Resto	1.553	-12%	-13%
TOTAL	25.608	+12%	+7%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	CUOTA 2021	2017
Combustibles, aceites minerales	128.187	+2%	-14%	125.519	148.422	44,9%	51,1%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	29.215	+23%	+22%	23.791	23.883	10,2%	8,1%
Minerales, escorias y cenizas	15.394	+19%	-3%	12.945	15.933	5,4%	5,4%
Fundición, hierro y acero	13.705	+29%	+3%	10.640	13.263	4,8%	4,5%
Cereales	11.131	+1%	-27%	11.015	15.322	3,9%	4,2%
Productos cerámicos	7.228	+23%	+25%	5.869	5.772	2,5%	1,9%
Productos químicos inorgánicos	6.847	+5%	-2%	6.520	7.012	2,4%	2,2%
Semillas oleaginosas	5.959	+16%	+19%	5.127	5.000	2,1%	1,6%
Residuos industria alimentaria	4.975	+6%	-8%	4.697	5.430	1,7%	1,7%
Conjuntos de otros productos	4.893	-14%	+9%	5.664	4.495	1,7%	2,4%
Grasas, aceite animal o vegetal	4.529	-1%	+4%	4.574	4.371	1,6%	1,3%
Abonos	4.330	0%	-3%	4.327	4.449	1,5%	1,5%
Otros productos químicos	4.277	+16%	-12%	3.692	4.834	1,5%	1,0%
Productos químicos orgánicos	4.042	+4%	-2%	3.896	4.135	1,4%	1,3%
Mat. plásticas y sus manufacturas	3.566	+7%	+6%	3.347	3.355	1,3%	1,0%
Vehículos automóviles, tractores	2.936	+18%	+3%	2.484	2.843	1,0%	1,0%
Pasta de madera; papel reciclado	2.273	+14%	+9%	1.991	2.081	0,8%	0,8%
Papel, cartón y sus manufacturas	2.169	+1%	-2%	2.143	2.205	0,8%	0,7%
TOTAL	285.192	+8%	-5%	263.815	300.389		

ASIA *

EXPORTACIONES

	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	2.078	+9%	+21%
Carne y despojos comestibles	1.751	+2%	+66%
Minerales, escorias y cenizas	827	+1%	-27%
Mat. plásticas y sus manufacturas	758	-11%	-4%
Pasta de madera; papel reciclado	708	-10%	-6%
Resto	5.741	+11%	-1%
TOTAL	11.864	+6%	+5%

IMPORTACIONES

	2021	%21/20	%21/19
Sal, yeso, piedras sin trabajar	4.589	+49%	+46%
Fundición, hierro y acero	2.951	+27%	+8%
Grasas, aceite animal o vegetal	1.785	-6%	+0%
Productos químicos orgánicos	889	-3%	-2%
Combustibles, aceites minerales	882	+13%	-79%
Resto	10.384	+20%	+0%
TOTAL	21.479	+22%	-7%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES

	2021	%21/20	%21/19
Productos cerámicos	1.593	+5%	+16%
Semillas oleaginosas	1.347	+34%	+67%
Combustibles, aceites minerales	576	-1%	-8%
Fundición, hierro y acero	174	-24%	-24%
Papel, cartón y sus manufacturas	144	-10%	-8%
Resto	1.739	-3%	-7%
TOTAL	5.574	+6%	+10%

IMPORTACIONES

	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	11.037	-10%	-37%
Productos químicos orgánicos	709	+20%	+15%
Mat. plásticas y sus manufacturas	418	+30%	+13%
Aluminio y sus manufacturas	212	+85%	+58%
Abonos	182	-6%	+16%
Resto	397	+9%	+16%
TOTAL	12.955	-6%	-32%

OCEANÍA

EXPORTACIONES

	2021	%21/20	%21/19
Productos cerámicos	122	+24%	+44%
Combustibles, aceites minerales	83	+316%	+9687%
Grasas, aceite animal o vegetal	33	-17%	-3%
Vehículos automóviles, tractores	23	+37%	+6%
Manufacturas de piedra y yeso	17	+18%	-19%
Resto	229	-11%	+4%
TOTAL	507	+13%	+33%

IMPORTACIONES

	2021	%21/20	%21/19
Combustibles, aceites minerales	1.012	+553%	+22%
Minerales, escorias y cenizas	219	+57%	+67%
Frutas, frutos sin conservar	53	+1%	+11%
Conservas de carne o pescado	18	+19%	+18%
Fundición, hierro y acero	16	+9%	-12%
Resto	56	-27%	-41%
TOTAL	1.374	+203%	+21%

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

ESPAÑA, UNA 'VENTANA' CON VISTAS AL MAR

LOS PUERTOS CANALIZAN EL 66% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL, CON UN VOLUMEN DE 285 MILLONES DE TONELADAS EN 2021, UN 8% MÁS QUE UN AÑO ANTES, MARCADO POR LA PANDEMIA, PERO UN 5% POR DEBAJO DE LOS FLUJOS DE 2019

España es el país de la UE con mayor longitud de costa: cerca de 8.000 kilómetros. Una 'ventana' con vistas al mar, que tiene su impacto en la estadística de comercio exterior.

Los datos provisionales facilitados por el Gobierno de Pedro Sánchez no dejan lugar a dudas, volviendo a reflejar el papel estelar que juegan los puertos españoles como motores del comercio global.

El sistema portuario nacional canalizó el pasado año casi el 66 por ciento de los intercambios comerciales entre España y el resto del mundo. En concreto, el

57 por ciento de las exportaciones y el 73 por ciento de las importaciones se realizan por vía marítima. Prácticamente, los mismos porcentajes que en 2020 y en 2019, previo al estallido de la pandemia, si bien los flujos totales, por volumen, aún se resienten de la crisis

45,7%

LOS PRODUCTOS ENERGÉTICOS REPRESENTAN CASI LA MITAD DE LOS FLUJOS

sanitaria. Y es que las importaciones y exportaciones españolas sumaron un total de 285 millones de toneladas durante el pasado año, lo que supone un crecimiento del 8 por ciento con respecto al primer año de la pandemia, pero un 5 por ciento por debajo de los niveles de 2019.

Principales socios

La estadística del movimiento de importaciones y exportaciones también revela quiénes son los principales socios comerciales de España.

Un año más, y con bastante diferencia, Estados

EN VÍAS DE RECUPERACIÓN

Las exportaciones e importaciones españolas por vía marítima crecieron un 8% en 2021, pero aún se quedan a 15 millones de tm. de los flujos de 2019.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Estados Unidos	22,7	+5%	+2%	21,6	22,3
Rusia	15,2	+34%	+30%	11,3	11,7
Nigeria	14,7	-1%	-3%	14,9	15,3
Brasil	14,1	-1%	-11%	14,2	15,8
Reino Unido	12,1	+32%	+11%	9,1	10,8
Turquía	10,3	+23%	+11%	8,4	9,3
China	10,1	+11%	+10%	9,1	9,2
Marruecos	10,0	-2%	+6%	10,3	9,5
Francia	9,8	+10%	-5%	9,0	10,3
Italia	9,6	+16%	+1%	8,3	9,6
México	9,2	-6%	-16%	9,8	11,0
Argelia	8,1	+26%	+8%	6,4	7,5
Arabia Saudí	7,1	-18%	-31%	8,6	10,3
Países Bajos	6,9	+8%	-9%	6,4	7,6
Libia	6,9	+203%	-24%	2,3	9,1
Canadá	6,2	+41%	+20%	4,4	5,1
Ucrania	5,8	-2%	-29%	5,9	8,1
Bélgica	5,1	+12%	+15%	4,6	4,5
Guinea	4,2	-8%	-3%	4,6	4,3
Portugal	3,9	+13%	+6%	3,5	3,7
Irak	3,8	+9%	-23%	3,5	5,0
Kazajstán	3,7	-14%	+16%	4,3	3,2
Argentina	3,5	+30%	+6%	2,7	3,3
Colombia	3,1	+48%	+23%	2,1	2,6
Noruega	3,1	-6%	-28%	3,3	4,3
Egipto	2,9	-3%	+2%	3,0	2,8
India	2,8	+19%	-9%	2,3	3,1
Alemania	2,7	+11%	+27%	2,4	2,1
TOTAL	285,2	+8%	-5%	263,8	300,4

Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Datacomex.



Convertimos las necesidades de nuestros clientes en nuestros propios retos

Consignaciones: Cruceros, Yates, Tankers, Armadas y Proyectos especiales
 Servicios portuarios: Marpol, Handling Cruceros y Shipchandler
 Estibadores
 Transporte nacional / internacional, flota propia
 Almacenes logísticos
 Logística Península Baleares, servicio diario carga completa

- ◆ Líneas diarias Península - Baleares
- ◆ Especialistas en Ro-Ro
- ◆ Empresa Consignataria
- ◆ Línea regular Francia - Baleares (Ro-Pax)

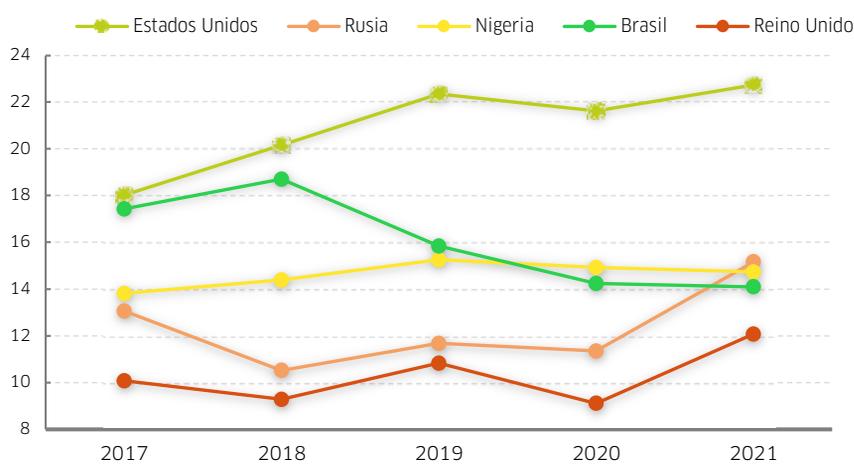
www.verlio.es

OFICINAS CENTRALES • PALMA DE MALLORCA • Rafaletas 1 entlo, Edif. Torremar • 07015 Palma de Mallorca • Tel +34 971 400 611 • Fax +34 971 400 800 • Email info@verlio.es

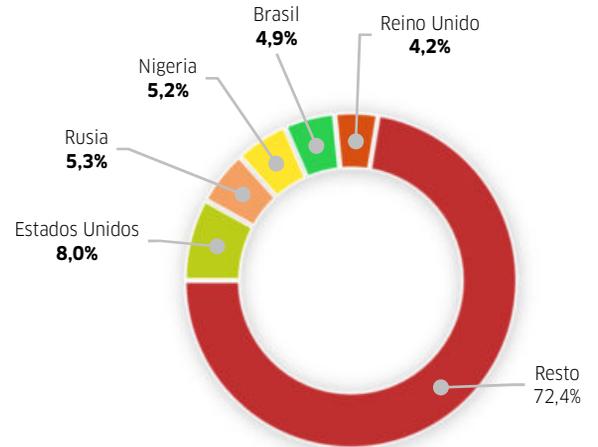


EEUU, PRIMER SOCIO COMERCIAL DE ESPAÑA POR VÍA MARÍTIMA

El mercado estadounidense representa el 8% de los intercambios comerciales de España por vía marítima, con un tráfico de 22,7 millones de toneladas durante el pasado año.



AÑO 2021



Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Datacomex.

Estados Unidos se mantiene al frente de la clasificación con un tráfico de 22,7 millones de toneladas, entre importaciones y exportaciones, lo que supone un avance del 5,1 por ciento frente a 2020 y del 1,7 por ciento

con respecto al año 2019. Una cifra que representa el 8 por ciento del total del comercio exterior por vía marítima (ver cuadro adjunto).

En segundo lugar aparece Rusia, que escala dos po-

siciones, impulsado por los productos energéticos, lo que deja entrever el fuerte impacto que tendrá la invasión de Rusia a Ucrania. En 2021, los intercambios comerciales entre España y el mercado ruso rozaron los

15,2 millones de toneladas, un 33,7 por ciento más que en el año anterior y un 29,9 por ciento más que en el ejercicio 2019.

A continuación, completa el podio Nigeria, tam-

(pasa a la página 104)

RECINTO FISCAL BAHÍA DE ALGECIRAS

- 130.000 m² de suelo industrial y logístico en un enclave estratégico
- A 3 km del Puerto de Algeciras
- Ventajas aduaneras y fiscales

PUERTA INTERNACIONAL

RECINTO FISCAL DE CÁDIZ

- 131.000 m² en un conjunto industrial de parcelas, naves y edificios
- Enclave estratégico internacional
- Ventajas aduaneras y fiscales

EL ESPACIO PARA SU NEGOCIO

DOS RECINTOS FISCALES EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ.

comercial@zonafrancacádiz.com
www.zonafrancacádiz.com

(viene de la página 103)

bién gracias a los productos energéticos, con unos flujos de 14,7 millones de toneladas, si bien la caída del 1,3 por ciento con respecto al primer año de la pandemia le ha costado el segundo puesto.

Brasil, fuera del podio

En cuarto lugar se sitúa Brasil, que también baja un escalón. Los intercambios comerciales con España superaron los 14 millones de toneladas, lo que supone una ligera caída del 1 por ciento con respecto a 2020, pero un 11 por ciento por debajo de los registros prepandemia, lo que da una idea del impacto de la crisis sanitaria mundial.

El top 5 de socios comerciales se completa con Reino Unido, que escala desde la octava posición tras registrar un crecimiento el pasado año del 32,5 por ciento, hasta alcanzar los 12 millones de toneladas, un 11,4 por ciento más que en 2019. Es decir, 1,24 millones de toneladas más que antes de la pandemia.

Así las cosas, los cinco primeros socios comerciales de España por vía marítima, Estados Unidos, Rusia, Nigeria, Brasil y Reino Unido, copan más de la cuarta parte del comercio exterior español por este modo de transporte. En concreto, el 27,6 por ciento, con un tráfico de 78,8 millones de toneladas.

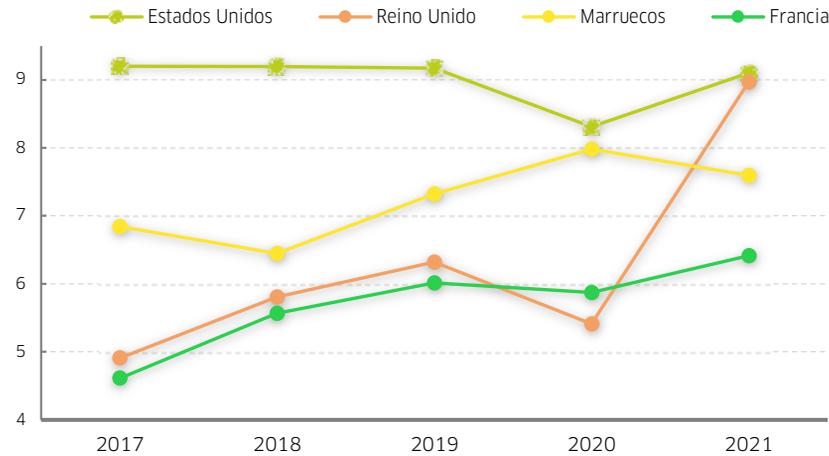
Francia gana protagonismo

Dentro de la Unión Europea, tras el adiós del Reino Unido, que ha sido tradicionalmente el primer socio comercial de España, su puesto lo ocupa Francia, en noveno lugar, idéntica po-

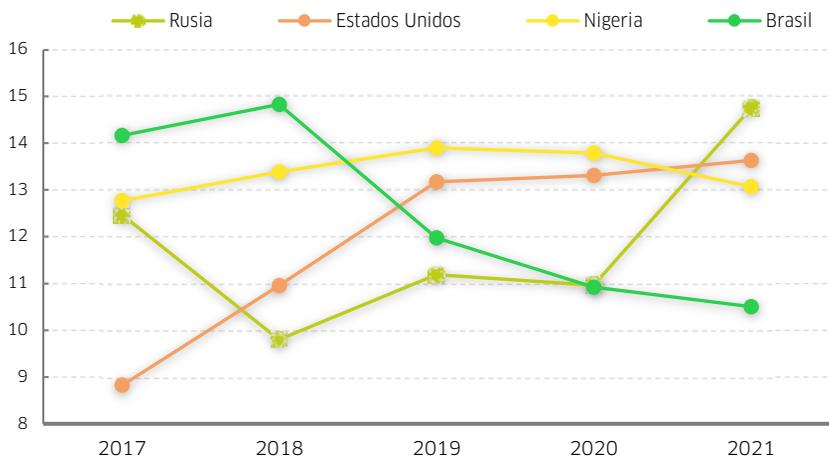
CAMBIO DE LÍDER EN EXPORTACIONES E IMPORTACIONES

Reino Unido se convierte en el principal país de destino de las exportaciones españolas por vía marítima, tras crecer los intercambios comerciales un 65,8% en 2021, pese al 'Brexit', mientras que Rusia pasa a ser el primer importador, con un incremento de los flujos del 34,6% durante el pasado año, una cifra que le ha permitido auparse como segundo socio comercial de España, por detrás de Estados Unidos.

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Datacomex.

sición a la del año anterior, con un movimiento de 9,8 millones de toneladas en 2021, un 9,6 por ciento más que en 2020, pero un 4,7 por ciento menos que en 2019.

El segundo socio europeo, cerrando el Top 10, es Italia, con 9,6 millones de toneladas, superando los niveles prepandemia (+0,5 por ciento), y, lo que supone, un avance del 16,4 por ciento con respecto al año 2020.

El tercer socio de España en la UE es Países Bajos, en

decimocuarta posición, con un tráfico de 6,9 millones de toneladas, lo que supone un avance del 7,6 por ciento con respecto a 2020, insuficiente para superar los niveles prepandemia (-9,2 por ciento).

Análisis por sectores

Por sectores, el pasado año destacaron, de nuevo, los productos energéticos, con un movimiento 130,3 de millones de toneladas entre entradas y salidas, lo que representa casi la mitad del total (45,7 por ciento). De

ellos, 98 millones de toneladas corresponden a flujos de importación.

En segundo lugar, por volumen de tráfico, se encuentra el sector de semi-manufacturas con una cuota del 20 por ciento y un flujo de más de 56,2 millones de toneladas, seguido por materias primas, con 45,8 millones de toneladas y un peso del 16 por ciento, y el sector de la alimentación, bebida y tabaco con 38,7 millones de toneladas, el 13,6 por ciento del comercio marítimo español.



CRECIERON LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES ESPAÑOLAS POR MAR



66%

DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL UTILIZA LA VÍA MARÍTIMA

FRANCIA, PRIMER SOCIO COMERCIAL DE ESPAÑA EN LA UE TRAS EL ADIÓS DE REINO UNIDO

LA MEJOR
INFORMACIÓN

logística

EN UN SOLO CLIC

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRIPTORES



Síguenos:
@Transportexxi



Transporte
XXI

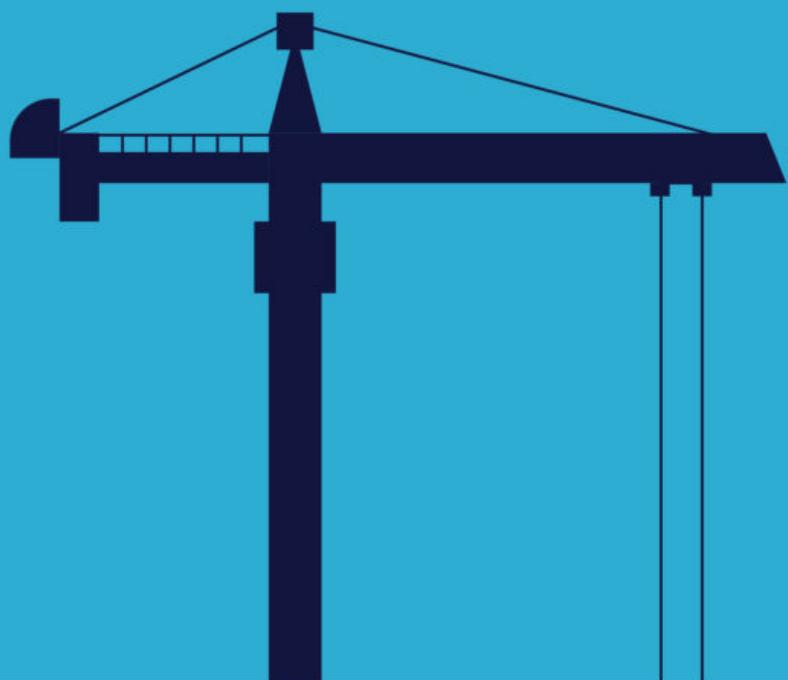
INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000

suscripciones@grupoxxi.com

RUMBO COMPARTIDO

Transformando los puertos del
presente para conquistar los
retos del futuro.



Puertos del Estado

