

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

Abril 2023



Puertos de España

Edición 2023

logistics made in Spain



Abriendo Camino al Futuro

El Puerto de Algeciras, junto con su comunidad Portuaria, se posiciona como un enclave marítimo-portuario y logístico global, eficiente y competitivo, con crecientes perspectivas de futuro
Un ecosistema que aúna una fuerza de trabajo en equipo de más de 30.000 personas y de 200 empresas a su servicio



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
IRANTZU SEDANO 46

ESPAÑA PORTUARIA

CONECTIVIDAD 4
FACHADAS MARÍTIMAS 24
INVERSIONES 26
MODELO 84

TRÁFICO EN LOS PUERTOS DE LA UE EN 2022

EVOLUCIÓN GENERAL 06
CONTENEDORES 10

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022

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

EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR

ALIANZAS NAVIERAS 44

RETOS DE FUTURO

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

SHORT SEA SHIPPING

ESPAÑA 72
POLÍTICAS DE APOYO 73

PROJECT CARGO

MERCADO ESPAÑOL 80
PANORAMA MUNDIAL 82

INTERMODAL

TERMINALES FERROVIARIAS 88
AUTOPISTAS FERROVIARIAS 90
NAVIERAS 92
ACCESIBILIDAD PORTUARIA 94

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA

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

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA

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

Patrocinadores

OPINIÓN | INNOVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

PUERTOS RENOVADOS

ÁLVARO
RODRÍGUEZ DAPENA
Presidente
Puertos del Estado



El cierre provisional del ejercicio 2022 ha puesto de manifiesto la resiliencia y el poder de respuesta del sistema portuario de titularidad estatal ante situaciones tan adversas como las vividas en los últimos años.

Nuestra privilegiada posición en la red global de transporte, la elevada capacidad de las infraestructuras de los puertos y una buena relación calidad/precio de los servicios portuarios, han sido los factores que han permitido mantener un signo alcista de los tráficos portuarios en un contexto de incertidumbre a escala global y europea.

Los puertos son elementos clave para, entre otras funciones, dar salida a los repuntes de actividad exportadora de mercancías, que por fortuna se vienen verificando durante los procesos de salida de las distintas crisis; repuntes imputables en España no solo a la presencia internacional de nuestras grandes compañías, sino al esfuerzo por abrirse al exterior desplegado desde ese sustrato económico formado por miles y miles de PYMES radicadas en nuestro territorio.

Por lo que respecta al movimiento de mercancías en los 46 puertos de interés general, los 563,4 millones de toneladas registradas en 2022 han supuesto un incremento del 3,5 por ciento respecto al año anterior, y nos han situado, prácticamente, en los parámetros previos a la pandemia. Y aunque la mercancía general, con 271,2 millones de toneladas, continúa siendo la más abultada, ha sido la suma de los graneles líquidos y sólidos, con un incremento promedio del 8 por

cientos, la que ha hecho posible el crecimiento experimentado el año pasado.

Del mismo modo, el tráfico de pasajeros ha exhibido un importante incremento, superior al 57 por ciento en el caso de las líneas regulares y del 267 por ciento en el caso de cruces, totalizando cerca de 33 millones de pasajeros. Aunque aún por debajo del máximo histórico logrado en 2019, las buenas perspectivas a corto plazo nos llevan a presagiar que pronto podamos alcanzar un nuevo máximo histórico.

El buen comportamiento de los tráficos portuarios y las actividades que se prestan en la zona de servicio de los puertos ha provocado que el importe neto de la cifra de negocios alcance los 1.190 millones de euros, un 11,5 por ciento superior a los datos de 2021, y que el resultado del ejercicio se sitúe en 319 millones de eu-

ros, un 39 por ciento superior al del año anterior, con un EBITDA de 647,6 millones de euros.

Son cifras que se desprenden del valor que los puertos españoles aportan a las actuales cadenas logísticas, cada vez más tensas, en un contexto de rápida transformación global y sometidas a fuertes fluctuaciones.

El maridaje entre la iniciativa pública y privada en los puertos tiene su mejor reflejo en el capítulo de las inversiones. Así, para el presente ejercicio el presupuesto de inversión pública asciende a 1.073 millones de euros, inversión que se verá complementada por otros 1.506 millones que la iniciativa privada tiene previsto realizar. Este incremento de

TENEMOS LA OPORTUNIDAD DE LIDERAR, DESDE UNOS PUERTOS RENOVADOS, LOS ACTUALES PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN SOCIOECONÓMICA Y AFRONTAR CON ÉXITO LOS PROFUNDOS CAMBIOS A QUE NOS ABOCA EL FUTURO PRÓXIMO

la inversión privada, que en ejercicios anteriores estaba a la par con la pública, obedece, en gran medida, al desarrollo de las terminales portuarias de los propios concesionarios que han apostado, al igual que las autoridades portuarias, por la innovación y la sostenibilidad, adaptando sus instalaciones para hacerlas más eficientes.

Por lo que respecta a las inversiones públicas, y en línea con los objetivos que nos hemos marcado en el Marco Estratégico aprobado en octubre de 2022, las principales partidas estarán destinadas, además del desarrollo de terminales portuarias en las dársenas de aguas abrigadas, a la sostenibilidad ambiental y la energía (electrificación de muelles, generación y provisión de combustibles alternativos...), a la integración puerto-ciudad, a la seguridad, y a la digitalización e innovación. Además, aproximadamente un tercio de las inversiones irá destinado a mejorar la accesibilidad terrestre a los puertos, particularmente a revitalizar el transporte marítimo-ferroviario.

He mencionado el Marco Estratégico porque de él se desprenden los ejes de actuación de los puertos españoles para los próximos años, y tenemos la oportunidad de liderar, desde unos puertos renovados, los actuales procesos de transformación socioeconómica y afrontar con éxito los profundos cambios a que nos aboca el futuro próximo. Sé que contamos con el apoyo y la colaboración de la comunidad portuaria y con la confianza de los clientes directos y finales de los puertos, y con ellos compartiremos nuestro rumbo.

Bajo una perspectiva de colaboración interinstitucional y público-privada, estamos en disposición de optimizar el posicionamiento de cada puerto en su propio mercado, así como del conjunto del sistema portuario en un ámbito europeo y global, tanto desde el punto de vista económico como socioambiental.

ESPAÑA PORTUARIA | CONECTIVIDAD

CONEXIÓN MARÍTIMA EN LA ÉLITE

EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL AVANZA HASTA EL SEXTO PUESTO MUNDIAL EN NIVEL DE ACCESO A REDES DE TRANSPORTE

El sistema portuario español se codea un año más entre la élite mundial en lo que al ámbito de la conectividad se refiere. Los puertos españoles siguen consolidando un nivel de acceso a redes de transporte globales de máxima relevancia, encaramándose al sexto lugar del ranking mundial, y al frente de Europa. Así se recoge en el 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 índice LSCI toma en cuenta las conexiones marítimas de las que dispone cada país. En el último año, España ha avanzado dos posiciones en esta clasificación, que sumadas a las tres del año anterior, representan

ESPAÑA SUBE CINCO POSICIONES EN SOLO DOS AÑOS EN EL RANKING MUNDIAL

un significativo paso adelante. Valga como ejemplo la relevancia de los países a los que se ha sobrepasado en estos dos últimos años: Países Bajos, Hong Kong, Bélgica, Reino Unido y Japón. En el último año, nuestro país ha logrado incrementar su conectividad un uno por ciento, según el mencionado índice mundial.

Desde el año 2006, el crecimiento en la conectividad del sistema portuario español se disparó hasta el 30 por ciento, atendiendo al ranking de Unc-

tad. De hecho, España se ha convertido en el líder europeo en conectividad marítima.

El índice de la Unctad también contempla las posiciones que ocupan los distintos puertos del mundo en relación con su grado de conectividad marítima. En este sentido, tres dár-senas españolas se encuentran ubicadas entre las 25 primeras a escala global. Se trata del puerto de Valencia, que es vigésimo en el ranking, el de Algeciras, que ocupa la vigesimotercera posición, y el de Barcelona, situado inmediatamente detrás de Algeciras.

PREDOMINIO DE LOS PAÍSES ASIÁTICOS

Los cuatro primeros puestos del 'índice de conectividad de transporte marítimo regular' que elabora Unctad los ocupan países asiáticos. China lleva años consolidada al frente de este ranking con amplio margen sobre la segunda y tercera posición, en las que también permanecen Corea del Sur y Singapur. El cuarto lugar pasa a ocuparlo Malasia, que ha superado a Estados Unidos. El dominio de China queda también plasmado en el número de puertos que tiene colocados en el Top 30 a escala mundial en este ámbito de las conexiones marítimas globales. El puerto de Shanghái se mantiene un año más al frente de una clasificación en la que también aparecen los enclaves chinos de Ningbo, Qingdao, Hong Kong, Shekou, Xiamen, Yantian, Nansha, Xingang y Dalian.

PUNTEROS EN REDES DE TRANSPORTE GLOBALES

El 'índice de conectividad de transporte marítimo regular' (LSCI) de UNCTAD correspondiente a 2022 posiciona a España entre los países con una conectividad marítima más competitiva.

TOP PAÍSES

PAÍS	2022	% 22/21	% 22/06	2021	2020	2019	2018	2006
1 China	177	+3%	+77%	171	162	152	152	100
2 Corea del Sur	112	+1%	+64%	111	108	105	102	68
3 Singapur	112	+2%	+40%	110	113	108	111	80
4 Malasia	100	+2%	+53%	98	99	94	94	65
5 Estados Unidos	99	-3%	+19%	102	103	90	91	83
6 España	91	+1%	+30%	90	89	84	86	70
7 Países Bajos	90	0%	+23%	90	90	88	89	73
8 Reino Unido	90	+1%	+14%	89	90	85	89	79
9 Bélgica	86	0%	+13%	86	87	88	88	76
10 Taiwán	82	-2%	+38%	84	84	80	68	59

TOP PUERTOS

PUERTO	PAÍS	2022	% 22/21	% 22/06	2021	2020	2019	2006
1 Shanghai	China	147	+0%	+79%	147	140	134	82
2 Ningbo	China	133	+4%	+137%	128	122	114	56
3 Singapur	Singapur	127	+2%	+33%	125	129	125	95
4 Busán	Corea del Sur	124	+3%	+61%	121	118	114	77
5 Qingdao	China	104	+5%	+116%	99	96	93	48
6 Róterdam	Países Bajos	94	0%	+22%	94	94	93	77
7 Hong Kong	China	92	-10%	-8%	102	106	103	100
8 Port Klang	Malasia	92	+2%	+48%	90	92	86	62
9 Amberes	Bélgica	90	-2%	+9%	92	92	94	82
10 Shekou	China	90	+4%	+157%	86	84	77	35
11 Kaohsing	Taiwán	85	-2%	+44%	87	87	84	59
12 Xiamen	China	85	+1%	+97%	84	84	79	43
13 Yantian	China	84	0%	+78%	84	82	73	47
14 Nansha	China	84	+5%	+342%	80	76	67	19
15 Hamburgo	Alemania	78	-5%	+7%	82	79	77	73
16 Jebel Ali	Emiratos	77	+2%	+102%	75	78	75	38
17 Laem Chabang	Tailandia	76	+7%	+117%	71	66	55	35
18 Tajunj Pelepas	Malasia	72	+1%	+111%	71	70	67	34
19 Xingang	China	70	-3%	+75%	72	75	78	40
20 Valencia	España	70	0%	+66%	70	70	62	42
21 Tãnger Med	Marruecos	69	+2%		67	65	59	
22 Yokohama	Japón	69	+15%	+13%	60	77	62	61
23 Algeciras	España	68	-1%	+106%	69	66	60	33
24 Barcelona	España	66	0%	+60%	66	64	60	41
25 Le Havre	Francia	64	0%	+42%	64	67	61	45
26 Dalian	China	63	+1%	+61%	62	63	63	39
27 El Pireo	Grecia	61	-1%	+90%	62	63	63	32
28 Gwangyang	Corea del Sur	61	0%	+84%	61	60	68	33
29 Bremerhaven	Alemania	60	-8%	+20%	65	65	62	50
30 Port Said	Egipto	59	0%	+51%	59	53	53	39

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

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 **B**
PORT

www.bilbaoport.eus



EPD®



TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2022 | EVOLUCIÓN GENERAL

OTRO AÑO DESAFIANTE

LA POLÍTICA CHINA DE 'CERO COVID' Y LA GUERRA GOLPEAN A LA ACTIVIDAD

ESPAÑA EXHIBE MÚSCULO

Tres puertos españoles, Cartagena, Barcelona y Bilbao, entre los nueve que más crecieron el pasado año. Cartagena y Barcelona también aparecen, junto a la entidad portuaria de Las Palmas, entre los nueve que más tráfico ganaron con respecto a 2019, último ejercicio previo a la crisis sanitaria.

LOS QUE MÁS CRECEN 2022 / 2021

RK	PUERTO	2022	%22/21	2021
1	Nantes Saint-Nazaire	29,7	+57%	18,9
2	Gdansk	68,2	+28%	53,2
3	Cartagena	36,6	+17%	31,2
4	Gotemburgo (*)	41,2	+12%	36,8
5	Constanza	75,6	+12%	67,5
6	North Sea Port	73,6	+7%	68,9
7	Barcelona	70,9	+7%	66,4
8	Bilbao	32,9	+5%	31,3
9	Dublín	36,7	+5%	34,9

LOS QUE MÁS CRECEN 2022 / 2019

RK	PUERTO	2022	%22/19	2019
1	Gdansk	68,2	+31%	52,2
2	Constanza	75,6	+13%	66,6
3	Rostock	29,0	+13%	25,7
4	Las Palmas	28,8	+8%	26,7
5	Cartagena	36,6	+7%	34,3
6	Gotemburgo (*)	41,2	+6%	38,9
7	Barcelona	70,9	+4%	67,9
8	North Sea Port	73,6	+3%	71,4
9	Amberes + Zeebrugge	286,9	+1%	284,0

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

Tras el tsunami de la pandemia en 2020, que impactó de lleno en el comercio marítimo mundial, el pasado ejercicio fue otro año repleto de desafíos para los puertos, las empresas navieras y los operadores de transporte.

La política de 'tolerancia cero' frente al coronavirus en China, la mayor fábrica del mundo, y la guerra en Ucrania, que disparó los costes energéticos y provocó cambios en los flujos de importación y exportación, hicieron un roto al tráfico portuario.

El comportamiento de los 30 primeros puertos de la Unión Europea, que canalizan cerca del 20 por ciento del tráfico global, no deja lugar a dudas.

Este 'selecto club', liderado por los tres gigantes del norte de Europa, Róterdam, Amberes+Zeebrugge y Hamburgo, registró un descenso del 6 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Así se recoge en el informe que elabora Transporte XXI todos los años a partir de la estadística proporcionada por Puertos del Estado y las principales entidades portuarias europeas, con algunas ausencias destacadas, al no te-

ner disponible el balance de actividad anual al cierre de esta edición. Esta caída del tráfico en 2022 se eleva hasta el 10 por ciento frente a los niveles de 2019, último año previo al estallido de la crisis sanitaria mundial.

En el ranking vuelve a destacar el protagonismo de España, con ocho puertos españoles (Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena, Bilbao, Huelva, Tarragona y Las Palmas) en el Top 30. Y cuatro de ellos entre

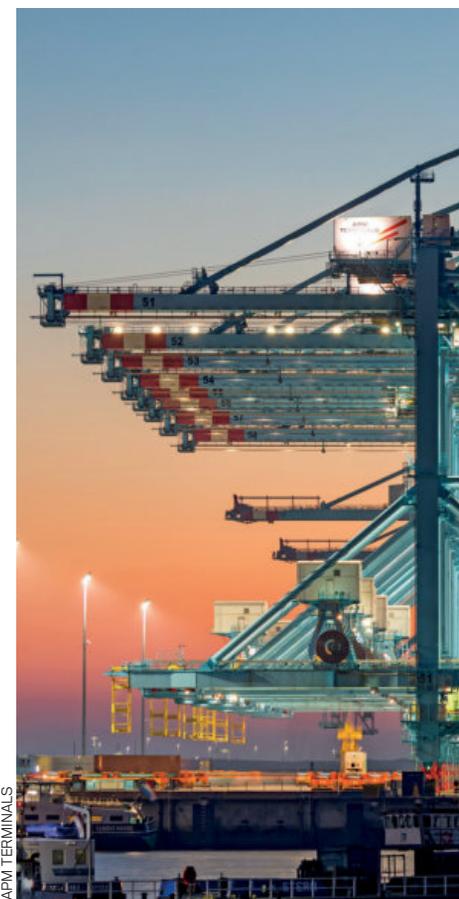
los diez que más crecieron el pasado año: Cartagena (+17 por ciento), Barcelona (+7 por ciento), Bilbao (+5 por ciento) y Huelva (+5 por ciento).

Al frente de la clasificación aparece el puerto de Róterdam, que sigue a años luz de sus más inmediatos perseguidores. El puerto neerlandés cerró el pasado año con un movimiento de

467,4 millones de toneladas, lo que supone repetir prácticamente los mismos registros de un año antes (-0,3 por ciento), a pesar de la guerra y el debilitamiento de la economía. Por envases, los graneles sólidos experimentaron un aumento del 1,7 por ciento, hasta supe-



**EL DESCENSO
DEL TRÁFICO
DEL TOP 30 DE
PUERTOS DE LA UE**



APM TERMINALS

rar los 80,1 millones de toneladas. Los graneles líquidos, por su parte, aumentaron un 4 por ciento, con un movimiento de 212,8 millones de toneladas, más del 45 por ciento del tráfico total. Por el contrario, el movimiento de contenedores cayó un 5,5 por ciento en TEUs y un 9,6 por ciento en toneladas.

La unión Amberes-Zeebrugge

En la segunda posición del ranking aparecen los puertos de Amberes y Zeebrugge, que ya anunciaron en 2021 el inicio del proceso de unificación. En

anescoAsociación de Empresas Estibadoras
y Centros Portuarios de EmpleoTrabajando por la mejora de nuestro
sector portuariowww.anesco.org

Columela, 4 - 2º izq. - 28001 Madrid



Instalaciones de APM Terminals en el puerto de Róterdam.

2022, el tráfico rozó los 287 millones de toneladas, lo que supone un ligero descenso del 1 por ciento con respecto al ejercicio anterior. “Las tensiones geopolíticas, la crisis energética y las continuas interrupciones en las cadenas de suministro hicieron sentir su presencia y, además de los cambios dentro de los diversos flujos de productos básicos, ejercieron una presión sostenida en el segmento de contenedores”, apuntaron desde la entidad portuaria. El tráfico de graneles sólidos aumentó un 13,8 por ciento en 2022. Dentro de este envase, destaca el carbón, que se disparó un 210 por ciento, como consecuencia del fuerte aumento de la demanda. Los graneles líquidos crecieron un 10 por ciento, principalmente por un aumento del 61,3 por ciento en la demanda de GNL, como alternativa al gas natural a través de gasoductos desde Rusia. Por último, la carga convencional

progresó un 1,1 por ciento, después de cifras récord en 2021.

Completa el podio el puerto alemán de Hamburgo, con un movimiento próximo a los 120 millones de toneladas, un 7 por ciento por debajo de los registros del año anterior y una caída del 12 por ciento frente a los niveles prepandemia. La tendencia de la carga general convencional fue positiva, con un avance del 11,2 por ciento, hasta los 1,4 millones de toneladas. Sin embargo, la carga general disminuyó un 5,8 por ciento, con un movimiento de 83,7 millones de toneladas. Además, el tráfico de graneles sólidos, con un flujo de 36,2 millones de toneladas, cayó casi un 9 por ciento. “La guerra en Ucrania, más las sanciones contra Rusia, junto a los problemas de la cadena de suministro causados por la pandemia del coronavirus afectaron al tráfico del puerto de

RÓTERDAM, PRIMER PUERTO EUROPEO POR TRÁFICO TOTAL

(pasa a la página 08)



50 mertramar®
YEARS

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: +350 200 71241
agency@mateos.gi

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

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

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

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

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

(viene de la página 07)

Hamburgo durante el año”, destacaron desde la entidad a través de un comunicado.

Los tres gigantes del norte de Europa movieron conjuntamente 874 millones de toneladas, lo que supone el 41 por ciento del total del Top 30 de puertos de la UE.

El primer español de la lista es Algeciras, que se consolida como cuarto puerto de la UE por tráfico total. La dársena española cerró 2022 con cerca de 108,3 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 3 por ciento con respecto al año anterior. Un comportamiento bien diferente al seguido por los tres primeros de Europa, “lo que nos indica que vamos por el

buen camino”, destacó Gerardo Landaluce, presidente de la entidad portuaria. Se trata del “segundo mejor año en nuestra historia y el séptimo consecutivo por encima de los 100 millones de toneladas”, añadió. Una estadística que permite al puerto de Algeciras seguir liderando el tráfico total de mercancías en el Mediterráneo. Todos los envases, graneles líquidos, sólidos y mercancía general, cerraron en positivo y el avituallamiento se disparó hasta los 4 millones de toneladas, de los que 3,8 millones correspondieron a combustible suministrado a buques en atraque y fondeo, “lo que nos hace colíderes en bunkering en el Estrecho y el Mediterráneo”, recordó Landaluce.

PUERTO DE ALGECIRAS SE AFERRA AL CUARTO PUESTO DE LA UE

paró hasta los 4 millones de toneladas, de los que 3,8 millones correspondieron a combustible suministrado a buques en atraque y fondeo, “lo que nos hace colíderes en bunkering en el Estrecho y el Mediterráneo”, recordó Landaluce.

CERCA DEL 20% DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

Los 30 primeros puertos de la UE por tráfico total registraron el pasado año una caída del 6%, hasta superar los 2.100 millones de toneladas, pero aún se sitúan por debajo de los niveles prepandemia (-10%).

RK	PUERTO	PAÍS	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
1	Róterdam	Países Bajos	467,4	-0%	-0%	468,7	436,8	469,4
2	Amberes + Zeebrugge	Bélgica	286,9	-1%	+1%	288,9	277,8	284,0
3	Hamburgo	Alemania	119,9	-7%	-12%	128,7	126,3	136,6
4	Algeciras	España	108,3	+3%	-1%	105,1	107,3	109,4
5	Haropa	Francia	85,1	+2%	-5%	83,6	75,0	90,0
6	Valencia	España	79,6	-7%	-2%	85,3	80,9	81,1
7	Marsella	Francia	77,0	+3%	-2%	75,0	68,9	78,8
8	Constanza	Rumania	75,6	+12%	+13%	67,5	60,4	66,6
9	Ámsterdam	Países Bajos	s.d.	-	-	74,3	91,0	105,0
10	North Sea Port	Bélgica	73,6	+7%	+3%	68,9	63,5	71,4
11	Barcelona	España	70,9	+7%	+4%	66,4	59,5	67,9
12	Gdansk	Polonia	68,2	+28%	+31%	53,2	48,5	52,2
13	Bremen/Bremerhaven	Alemania	64,0	-7%	-8%	68,8	66,5	69,4
14	Duisburg	Alemania	s.d.	-	-	58,2	59,0	61,1
15	Trieste	Italia	57,6	+4%	-7%	55,4	54,2	62,0
16	Génova	Italia	50,6	+4%	-4%	48,8	44,1	52,8
17	Dunkerque	Francia	49,0	+1%	-8%	48,6	45,2	53,0
18	Sines	Portugal	s.d.	-	-	46,6	42,2	41,8
19	Gotemburgo (*)	Suecia	41,2	+12%	+6%	36,8	37,5	38,9
20	Dublín	Irlanda	36,7	+5%	-4%	34,9	36,9	38,1
21	Cartagena	España	36,6	+17%	+7%	31,2	33,0	34,3
22	Klaipeda	Lituania	36,1	-21%	-22%	45,6	47,7	46,3
23	Bilbao	España	32,9	+5%	-8%	31,3	29,6	35,6
24	Huelva	España	32,1	+5%	-5%	30,7	29,9	33,8
25	Livorno	Italia	32,0	-7%	-13%	34,3	31,8	36,7
26	Cagliari (*)	Italia	31,0	-1%	-11%	31,2	27,4	34,7
27	Nantes Saint-Nazaire	Francia	29,7	+57%	-3%	18,9	28,0	30,7
28	Tarragona	España	29,7	-5%	-9%	31,3	26,5	32,8
29	Rostock	Francia	29,0	+1%	+13%	28,7	25,1	25,7
30	Las Palmas	España	28,8	+2%	+8%	28,2	25,7	26,7
TOTAL TOP 30			2.129	-6%	-10%	2.275	2.186	2.367

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

HASTA OCHO PUERTOS ESPAÑOLES EN EL ‘TOP 30’

Los puertos españoles, que prácticamente rozaron el pasado año los registros de 2019, ejercicio récord, puede seguir exhibiendo músculo, con hasta ocho enclaves en el Top 30 de la UE. Y dos de ellos, Algeciras y Valencia, en el ‘selecto club’ de los diez primeros. En la lista también destaca, Barcelona, a las puertas de entrar en el Top 10, tras cerrar 2022 con casi 71 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 7 por ciento. En la lista de los

treinta primeros aparecen, además, los puertos de Cartagena, Bilbao, Huelva, Tarragona y Las Palmas.

Al mismo tiempo, España tiene dos puertos entre los cinco primeros que más crecieron con respecto a 2019, ejercicio previo a la crisis sanitaria mundial. Se trata de Las Palmas, con un movimiento de 28,8 millones de toneladas en 2022, un 8 por ciento más que en 2019, y Cartagena, con 36,6 millones de toneladas, un 7 por ciento más.

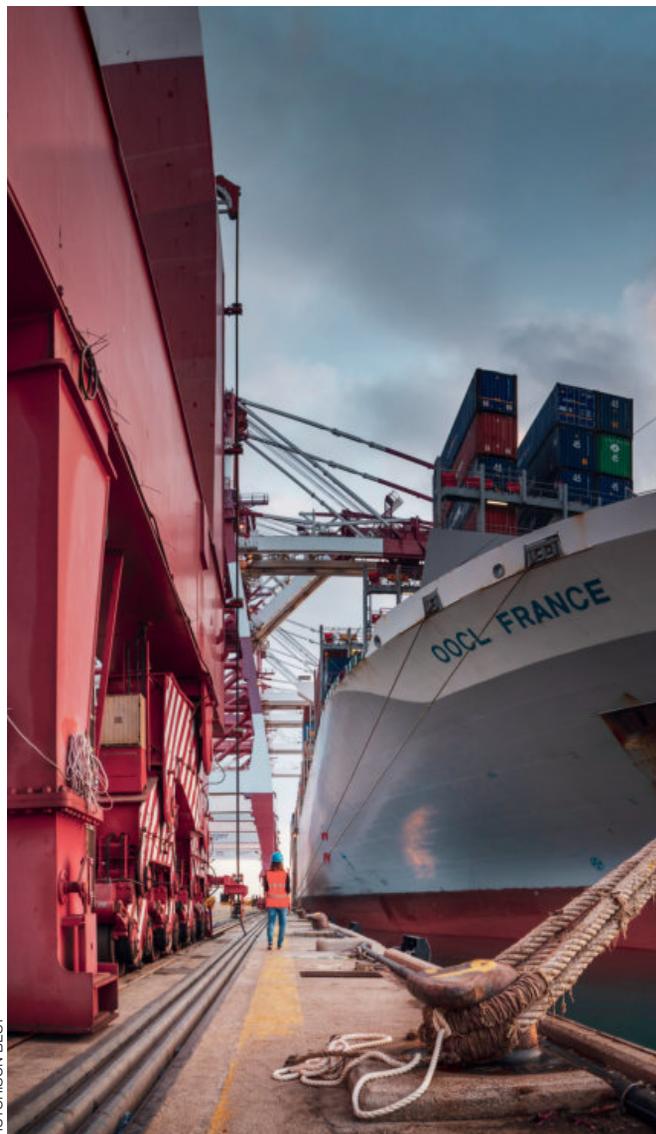


Imagen de la terminal de contenedores de Hutchison en el puerto de Barcelona.

HUTCHISON BEST



~ 40 Terminales marítimas
 ~ 3000 Empleados dedicados
 ~ 65 Millones de t anuales manipuladas

~ 700k m³ Almacenaje para graneles líquidos
 ~ 5 Millones de t en capacidad de almacenaje
 ~ 1,5 Millones de m² de superficie en almacenaje
 ~ 10 Terminales de interior y bases logísticas On-site

Nuestras terminales

MEDITERRANEO

ESPAÑA

Tarragona
Multimodal
Sevilla
Multimodal

ITALIA

Venice
Bulk

FRANCIA

Port-La Nouvelle
Multimodal
Le Havre
Azúcar



ALEMANIA

Rostock GÖR
Granel líquido
Rostock terminals
Multimodal

TURKEY

Izmit
Pulp

BULGARIA

Fertilizantes y minerales

CHINA

Changshu
Pulp
Gaolan
Pulp

BÉLGICA

Amberes TA524
Contenedores
Amberes TA158
Azúcar
Amberes TA168
Fertilizante y minerales
Gante TA280/TA 850
Dry bulk
Terminales de interior
Agríbulk
Amberes TA1207/ EFP
Breakbulk / Frutas
Gante Arcelormittal
Acero

FINLANDIA

Rauma
Multimodal
Hanko
Multimodal, RoRo
Pietarsaari
Breakbulk
Hamina
Multimodal
Kaskinen
Breakbulk
Kemi
Bulk y breakbulk
Oulu
Bulk



EUROPORTS ESPAÑA
 Muelle de Castilla s/n 43004
 Puerto de Tarragona
 977 22 22 19

www.euroports.com
commercial@europortsiberica.com

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2022 | CONTENEDORES

EL CONTENEDOR, UN GOLPE DE REALIDAD

LA DIFÍCIL COYUNTURA MUNDIAL PASA FACTURA AL TOP 30 DE PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA, QUE REGISTRÓ UN DESCENSO DEL TRÁFICO DEL 2% EN 2022, TRAS CERRAR CON UN MOVIMIENTO PRÓXIMO A LOS 93 MILLONES DE TEUS

KLAIPEDA SUPERA EL MILLÓN DE TEUS

El puerto lituano, con un crecimiento del 57,2% en 2022, fue el enclave europeo que más progresó el pasado año, tras incluirse en rutas marítimas oceánicas, lo que contribuyó al aumento de los contenedores, especialmente el transbordo. Entre los diez que más crecieron con respecto a 2019, España logra colocar un puerto, Las Palmas, el sexto, con un avance del 15%.

LOS QUE MÁS CRECEN 2022 / 2021

RK	PUERTO	2022	%22/21	2021
1	Klaipeda	1.048	+57%	667
2	Constanza	772	+22%	632
3	Trieste	878	+16%	757
4	Gioia Tauro (*)	3.600	+14%	3.147
5	Dunkerque	745	+14%	652
6	Gotemburgo	885	+7%	828
7	HaminaKotka	629	+6%	594
8	Aarhus	759	+6%	718
9	Nápoles	687	+5%	653
10	Koper	1.018	+2%	998

LOS QUE MÁS CRECEN 2022 / 2019

RK	PUERTO	2022	%22/19	2019
1	Dunkerque	745	+64%	454
2	Klaipeda	1.048	+49%	703
3	Gioia Tauro (*)	3.600	+43%	2.523
4	Aarhus	759	+32%	574
5	Constanza	772	+16%	666
6	Las Palmas	1.162	+15%	1.007
7	Gotemburgo	885	+15%	772
8	Trieste	878	+11%	790
9	Haropa	3.100	+9%	2.840
10	Marsaxlokk	2.900	+7%	2.720

Miles de TEUs. Nota (*) Estimaciones. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

La guerra en Ucrania, que disparó los costes energéticos y provocó desvío de flujos, junto a la política china de 'cero covid', con puertos cerrados y muelles colapsados, acabó pasando factura al tráfico de contenedores.

Los 30 primeros puertos de la Unión Europea, una lista en la que figuran hasta cuatro enclaves españoles, Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas, rozaron el pasado año los 93 millones de TEUs. Eso sí, a falta de computar el movimiento de los puertos de Duisburg (Alemania) y Sines (Portugal), sin datos oficiales al cierre de esta edición. Esta cifra de tráfico, teniendo en cuenta las salvedades indicadas, supone un descenso del 2 por ciento, igualando los registros prepandemia. Así se recoge en el informe que elabora Transporte XXI todos los años a partir de la estadística facilitada por las propias autoridades portuarias (ver cuadros adjuntos).

Róterdam, el primero de la clase

El ranking no presenta novedades en lo más alto de la tabla. El primero de la clase es Róterdam, que movió cerca de 14,5 millones de TEUs durante el pasado año, lo que supone una caída del 5,5 por ciento.

Según informan desde la entidad portuaria, el sector de contenedores aún se vio afectado por interrupciones de la cadena logística debido a la fuerte demanda de transporte junto a las dificultades asociadas con paralizaciones por la pandemia y problemas de capacidad. No obstante, la principal ex-


PÉREZ TORRES
MARÍTIMA
 LOGISTICS WITH CARE
 www.ptmar.com - info@ptmar.com
 ANYTHING - ANYTIME - ANYWHERE

POCAS ALEGRÍAS EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES

El puerto italiano de Gioia Tauro es el único enclave de los diez primeros del ranking que logró cerrar el pasado año en positivo, con un tráfico estimado de 3,6 millones de TEUs, a falta de datos oficiales del cierre del ejercicio, lo que supone un avance del 14%.

RK	PUERTO	PAÍS	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
1	Róterdam	Países Bajos	14.455	-6%	-2%	15.300	14.349	14.811
2	Amberes + Zeebrugge	Bélgica	13.500	-5%	-0%	14.226	13.836	13.540
3	Hamburgo	Alemania	8.300	-5%	-10%	8.720	8.523	9.258
4	Valencia	España	5.076	-9%	-7%	5.604	5.428	5.440
5	Algeciras	España	4.763	-1%	-7%	4.799	5.108	5.125
6	Bremen/Bremerhaven	Alemania	4.600	-8%	-5%	5.019	4.771	4.857
7	El Pireo	Grecia	4.352	-7%	-23%	4.696	5.437	5.648
8	Duisburg	Alemania	s.d.	-	-	4.300	4.200	4.000
9	Gioia Tauro (*)	Italia	3.600	+14%	+43%	3.147	3.193	2.523
10	Barcelona	España	3.522	-0%	+6%	3.531	2.958	3.325
11	Haropa	Francia	3.100	+0%	+9%	3.100	2.445	2.840
12	Marsaxlokk	Malta	2.900	-3%	+7%	2.990	2.440	2.720
13	Génova	Italia	2.533	-1%	-3%	2.558	2.353	2.615
14	Gdansk	Polonia	2.072	-2%	-0%	2.118	1.924	2.073
15	Sines	Portugal	s.d.	-	-	1.824	1.612	1.423
16	Marsella	Francia	1.530	+2%	+5%	1.500	1.318	1.455
17	La Spezia	Italia	1.262	-8%	-10%	1.376	1.174	1.409
18	Las Palmas	España	1.162	-1%	+15%	1.177	1.033	1.007
19	Klaipeda	Lituania	1.048	+57%	+49%	667	640	703
20	Koper	Eslovenia	1.018	+2%	+6%	998	945	959
21	Gotemburgo	Suecia	885	+7%	+15%	828	776	772
22	Trieste	Italia	878	+16%	+11%	757	776	790
23	Dublín	Irlanda	823	-2%	+6%	843	758	774
24	Constanza	Rumania	772	+22%	+16%	632	644	666
25	Livorno	Italia	752	-5%	-5%	791	716	790
26	Dunkerque	Francia	745	+14%	+64%	652	467	454
27	Aarhus	Dinamarca	759	+6%	+32%	718	623	574
28	Leixoes	Portugal	713	-1%	+4%	718	704	686
29	Nápoles	Italia	687	+5%	+1%	653	644	682
30	HaminaKotka	Finlandia	629	+6%	-6%	594	623	670
TOTAL 30			92.561	-2%	-0%	94.834	90.418	92.589

Miles de TEUs. Nota (*) Estimaciones. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

plicación de la caída del tráfico de contenedores fue la invasión de Rusia a Ucrania. Antes de la guerra, más del 8 por ciento del tráfico de contenedores de Róterdam estaba relacionado con Rusia. El puerto tenía una cuota de mercado del 40 por ciento.

A continuación se encuentran los puertos fusionados de Amberes y Zeebrugge, que siguen recortando distancias. En 2022, los dos puertos movieron 13,5 millones de TEUs, lo que supone un descenso del 5,1 por ciento.

Completa el podio Hamburgo. El puerto alemán cerró el pasado año con un movimiento de 8,3 millones de TEUs, un 4,8 por ciento menos que un año antes.

Los tres gigantes del norte de Europa canalizan cerca del 40 por

cientos del tráfico del Top 30 de puertos europeos.

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

En la clasificación destaca el fuerte avance del tráfico de contenedores en Klaipeda. El puerto lituano, que superó el pasado año el millón de TEUs, con un crecimiento del 57,2 por ciento, se incluyó a lo largo del pasado año en rutas marítimas oceánicas, lo que contribuyó al aumento de los contenedores, especialmente el transbordo. En comparación con otros puertos en la costa este del mar Báltico, fue el que más aumentó. Entre los puertos que más crecieron también destaca el puerto rumano de Constanza, con un avance del 22,2 por ciento y 772.000 TEUs en 2022.



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

TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA UE EN 2022 | CONTENEDORES

VALENCIA Y ALGECIRAS, EN EL TOP 5 DE EUROPA

ESPAÑA COLOCA DOS PUERTOS EN EL 'SELECTO CLUB' DE LOS CINCO PRIMEROS EN EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR, CON DOS MÁS, BARCELONA Y LAS PALMAS, EN EL TOP 20

España puede seguir exhibiendo músculo en el negocio del contenedor con dos puertos, Valencia y Algeciras, en el 'selecto club' de los cinco primeros de la Unión Europea.

Así se recoge en el informe elaborado por Transporte XXI a partir de la estadística proporcionada por las principales entidades portuarias europeas. La clasificación de los 20 primeros puertos de contenedores también incluye dos españoles más, Barcelona y Las Palmas (ver gráfico en las páginas anteriores).

El primer puerto español del ranking es Valencia. La Autoridad Portuaria, pese a la fuerte caída del tráfico el pasado año (-9,4 por ciento), se mantiene al frente del sistema portuario nacional y ocupa la cuarta posición de la clasificación eu-

ropea, con un movimiento superior a los 5 millones de TEUs.

El descenso de contenedores tuvo lugar, principalmente, en los de tránsito, con un retroceso de 416.137 unidades, un 16,8 por ciento en términos relativos respecto al ejercicio 2021; tráficos que se han desviado hacia otros puertos del Mediterráneo. Respecto a los contenedores llenos de carga (exporta-

ción), que rozaron el millón, registraron un descenso del 7,6 por ciento, mientras que los llenos de descarga en los muelles valencianos (importación) aumentaron un 1,6 por ciento, hasta las 850.589 unidades. Los vacíos cayeron un 5,6 por ciento.

Desde la entidad portuaria, que preside Aurelio Martínez, señalan que "la bajada del tráfico de exportación es un síntoma de la salud económica del *hinterland* del puerto y refleja que estamos en una crisis donde los principales mercados a los que exporta España están pasándolo mal". Al mismo tiempo, explican que "el bajo crecimiento de la importación está vinculado a la producción de las empresas y al consumo interno". En clave positiva, destaca que el peso del im-



LA CAÍDA DEL TRÁFICO DEL TOP 5 DE PUERTOS DE LA UE

port/export de toda España se mantiene en el 40 por ciento, al igual que en años anteriores.

A continuación de Valencia se encuentra Algeciras, quinto de la Unión Europea, tras superar el pasado año al puerto alemán de Bremen/Bremerhaven. Los dos terminales de contenedores del puerto, gestionadas por APM Terminals Algeciras y TTI Algeciras, rozaron los 4,8 millones de TEUs, lo que supone un leve descenso del 0,8 por ciento compensado por el incremento en un 7 por ciento de los contenedores con carga de importación y exportación. El presidente de la entidad, Gerardo Landaluze, explicó que "se ha retrocedido en transbordo internacional, se ha crecido en transbordo nacional y en tráfico de import/export", con un flujo de 450.271 TEUs en envases llenos. Landaluze, en este sentido, valoró la llegada de 1.014 megabuques al puerto durante 2022, que son la "savia fundamental de lo que es el tráfico en el puerto".

Barcelona, en el Top 10

Además de Valencia y Algeciras, también destaca la posición del puerto de Barcelona, cerrando la lista de

EL PRIMER ESPAÑOL DEL RANKING ES VALENCIA, EL CUARTO DE LA UE

R U D D E R
MARINE SERVICES & SHIP REPAIRS

WE TRUST IN SERVICE

— CREW CHANGE
— SPARE PARTS
— SHIP REPAIRS

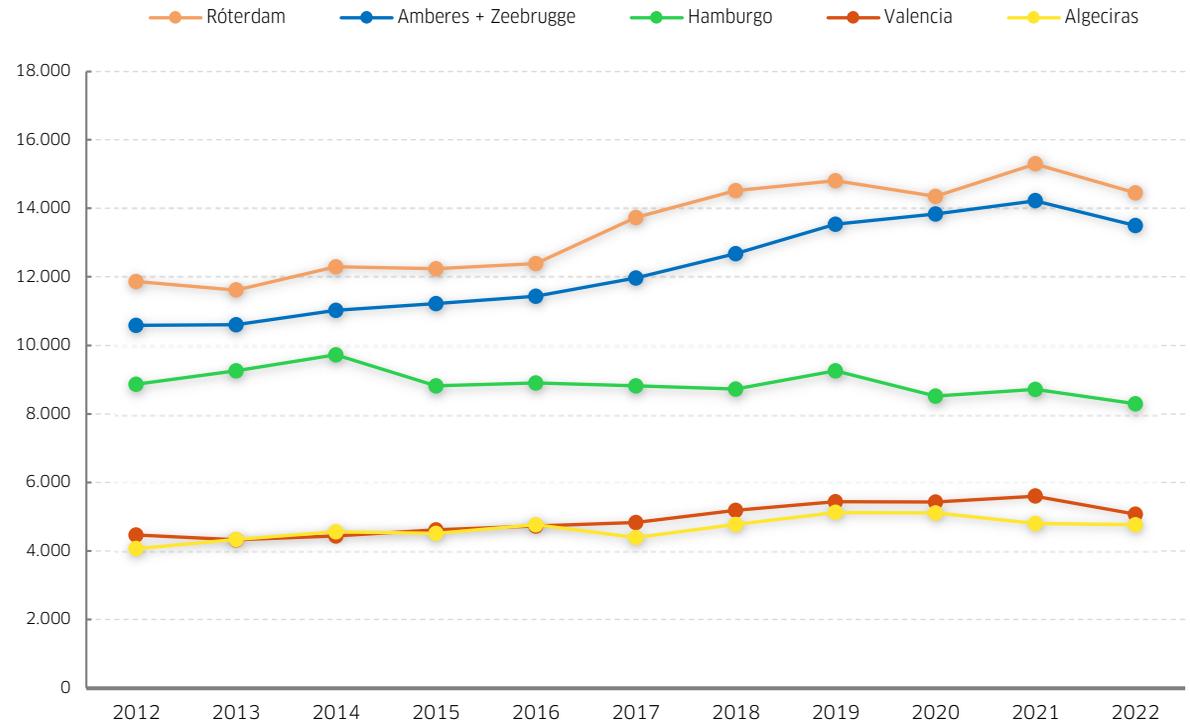
www.rudder.eu

los diez primeros puertos europeos. La entidad portuaria, que preside Lluís Salvadó, cerró el pasado ejercicio con un movimiento de 3,5 millones de TEUs, repitiendo prácticamente los mismos registros de 2021 (-0,3 por ciento). En el caso de los contenedores llenos, el dato que mejor revela el estado de la economía, el puerto de Barcelona reflejó el frenazo de los tráficos marítimos internacionales, aunque en menor medida que en otros puertos de la región. Los contenedores de importación (+3,4 por ciento) y los de tránsito (+4,5 por ciento), mantuvieron las cifras positivas, y alcanzaron un récord histórico, mientras que los de exportación presentaron cifras negativas (-5,9 por ciento).

En el Top 20 también aparece Las Palmas, que ocupa el decimoctavo puesto. La Autoridad Portuaria cerró 2022 con un tráfico de 1,16 millones de TEUs (-1,3 por ciento).

SE MANTIENE LA BRECHA

Los dos gigantes del norte de Europa, Róterdam, el eterno líder de Europa y entre los diez primeros del mundo, y los fusionados Amberes y Zeebrugge, siguen a años luz del resto de puertos de la UE en el negocio del contenedor.



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



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

Investigación aplicada

Formación

Asistencias

Responsabilidad Social

Cooperación

Inteligencia de mercado

www.fundacion.valenciaport.com

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | EVOLUCIÓN GENERAL

EL RÉCORD DE 2019, A TIRO

EL TRÁFICO PORTUARIO ALCANZÓ LOS 563,4 MILLONES DE TONELADAS EN 2022, CON UN AVANCE DEL 3,5%

El sistema portuario español, integrado por 46 puertos de interés general, sigue dando pasos firmes para recuperar los casi 49 millones de toneladas que perdieron en el año 2020, marcado por la pandemia.

Las 28 autoridades portuarias acariciaron en 2022 el máximo histórico alcanzado en 2019, previo a la crisis sanitaria, que se cerró con un tráfico total de 564,5 millones de toneladas. En concreto, los puertos españoles movieron el pasado año 563,4 millones de toneladas por sus muelles, lo que supone un crecimiento del 3,5 por ciento con respecto al año anterior, de acuerdo a los datos provisionales facilitados por el organismo público Puertos del Estado. Según la forma de presentación, sin incluir tráfico interior, pesca y avituallamiento, el crecimiento registrado en 2022 se reduce al 3 por ciento, con un movimiento de 548 millones de toneladas, casi cuatro millones menos que en el año 2019 (ver cuadro adjunto).

Por envases, los graneles sólidos encabezaron el crecimiento con respecto al año anterior, un 10,8 por ciento, con más de 94 millones de toneladas, superando en un 3,6 por ciento los datos de 2019. Entre los culpables de este avance, Puertos del Estado pone el foco en la situación energética y la guerra en Ucrania, que ha supuesto un

incremento del tráfico de carbón y coque de petróleo (+72 por ciento) y también de los cereales y sus harinas (+39,5 por ciento).

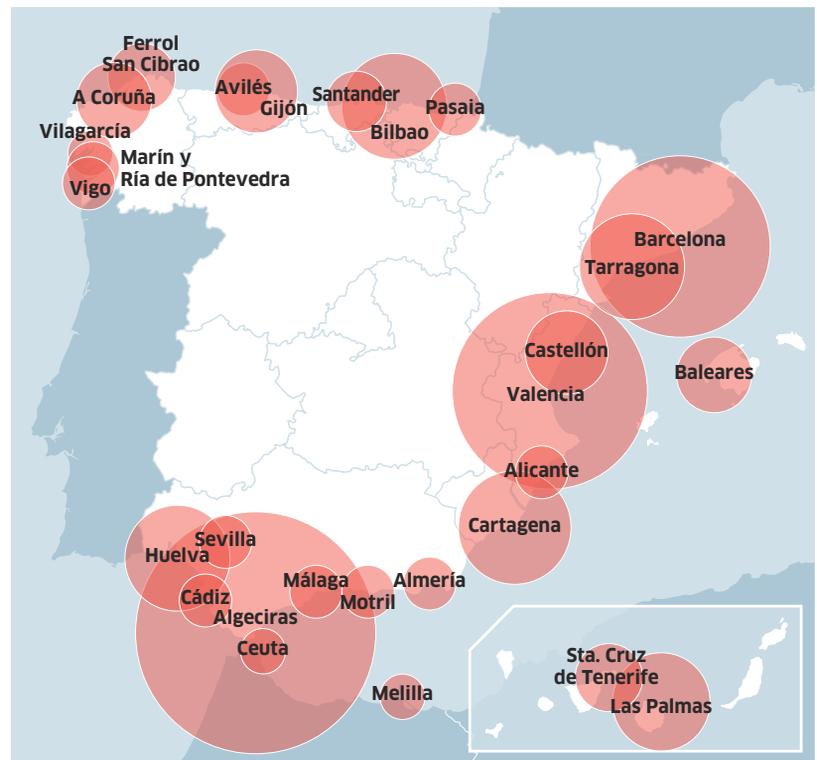
Los graneles líquidos, por su parte, crecieron un 6,9 por ciento en 2022, hasta los 182,6 millones de toneladas. En este apartado, destaca el incremento de productos como el gas natural (+39,7 por ciento), la gasolina (+18,1 por ciento) o el petróleo crudo (+12,3 por ciento).

Cae el contenedor

Por último, la mercancía general, el grupo más numeroso con 271,2 millones de toneladas, casi la mitad del tráfico portuario, experimentó un descenso del 1,8 por ciento. Dentro de este capítulo destaca el distinto comportamiento de la mercancía general en contenedores, con una caída del 5,4 por ciento, frente a la carga convencional, que se disparó un 7,3 por ciento. El tráfico de contenedores, en este sentido, volvió a superar la barrera de los 17 millones de TEUs, pero registró un recorte del 3,2 por ciento, lastrado por la caída de los contenedores en tránsito. Un dato preocupante en un escenario de fuerte competencia. En clave positiva, se superó el récord de 2019 en los tráficos import-export, con más de 8,3 millones de toneladas.

ALTA CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO

Los seis primeros puertos de España por tráfico de mercancías, Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena, Bilbao y Huelva, concentran el 64% de la carga manipulada por el conjunto del sistema portuario, con un movimiento de más de 350 millones de toneladas, sin incluir carga interior, avituallamiento y pesca.



Millones de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.





BOLUDA
CORPORACIÓN MARÍTIMA

**LÍDERES EN
SERVICIOS MARÍTIMOS**

**Soluciones adaptadas
a cada cliente**

boluda.com.es

ALGECIRAS, EL PRIMERO DE LA CLASE

La entidad que preside Gerardo Landaluce volvió a superar la barrera de los 100 millones de toneladas en 2022.

				2022		
	2022	%22/21	%22/19	M.GENERAL	GR. LÍQUIDOS	GR. SÓLIDOS
Bahía de Algeciras	100.739	+1%	-4%	70%	28%	1%
Valencia	79.189	-7%	-2%	90%	7%	3%
Barcelona	69.067	+6%	+5%	71%	22%	7%
Cartagena	36.448	+17%	+7%	3%	77%	20%
Bilbao	32.766	+5%	-8%	26%	62%	11%
Huelva	31.852	+5%	-5%	4%	78%	18%
Tarragona	29.386	-6%	-10%	8%	60%	32%
Las Palmas	26.310	+1%	+9%	69%	30%	1%
Castellón	20.907	-1%	+1%	7%	49%	44%
Gijón	19.043	+15%	+10%	7%	4%	89%
Baleares	15.399	+12%	-7%	88%	10%	2%
A Coruña	14.800	+26%	+10%	6%	58%	36%
Ferrol - San Cibrao	11.772	+18%	+5%	8%	33%	58%
S.C. Tenerife	11.666	+9%	-6%	65%	32%	4%
Santander	6.415	-5%	-2%	43%	4%	53%
Bahía de Cádiz	5.555	+15%	+28%	39%	27%	34%
Almería	5.501	-5%	-1%	27%	2%	71%
Vigo	4.552	-2%	+9%	93%	1%	7%
Avilés	4.444	-4%	-13%	22%	15%	63%
Málaga	4.341	-2%	+25%	66%	3%	32%
Sevilla	3.780	-10%	-13%	42%	11%	47%
Pasaia	3.268	-6%	+2%	72%	0%	28%
Alicante	3.213	+22%	+11%	47%	1%	52%
Motril	2.152	-14%	-21%	7%	62%	32%
Marín - Pontevedra	2.077	-3%	-15%	50%	0%	50%
Vilagarcía	1.490	-1%	+13%	53%	20%	27%
Ceuta	1.258	+15%	-27%	45%	54%	0%
Melilla	565	-5%	-34%	84%	11%	5%
TOTAL	547.954	+3%	+8%	49%	33%	17%

Millones de toneladas. 2022, provisional. No se incluye avituallamiento, pesca y tráfico interior. Fuente: Puertos del Estado.

VUELTA A LA NORMALIDAD

Los puertos españoles esperan superar este año los niveles de tráfico prepandemia, a pesar de la difícil coyuntura actual, marcada por la guerra en Ucrania y, sobre todo, el aumento desorbitado de los costes energéticos, una de las principales preocupaciones del sector marítimo-portuario. "Está afectando a la competitividad de las empresas y pone en riesgo futuras inversiones". Así lo advierte el secretario general de Anesco, José Luis Romero, que considera que el Gobierno "debería subvencionar de alguna forma el coste de estos incrementos energéticos desmesurados, como está haciendo con otros sectores de la cadena". El secretario general de la patronal de estiba también hace hincapié en los retos de futuro del sector, como las nuevas legislaciones medioambientales (paquete *Fit for 55*), así como la digitalización y automatización de las terminales portuarias.

LOS PUERTOS ESPAÑOLES SE QUEDAN A 1,13 MILLONES DE TONELADAS DEL RÉCORD DE TRÁFICO



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 DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2022

	2022	2021	2020	2019	2018	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
BAHÍA DE ALGECIRAS												
Carga Total (miles Tn)	100.739	99.378	103.596	104.882	102.544	91.950	65.435	69.462	44.016	24.538	21.813	8.118
Mercancía General	71.000	70.587	74.731	73.331	69.062	62.475	40.321	47.193	22.984	6.932	2.980	257
Graneles Líquidos	28.362	28.126	28.312	30.577	31.763	27.344	23.638	19.589	18.205	16.061	18.704	7.858
Graneles Sólidos	1.376	664	553	974	1.718	2.131	1.476	2.680	2.828	1.545	129	3
Tráfico Total * (miles Tn)	108.253	105.076	107.323	109.415	107.361	98.224	70.276	74.697	47.560	26.347	22.954	8.274
Contenedores (TEUs)	4.762.808	4.799.497	5.107.873	5.125.385	4.773.158	4.515.768	2.806.884	3.420.533	2.009.122	552.555	240.488	-

VALENCIA

Carga Total (miles Tn)	79.189	84.851	80.545	80.728	76.426	69.601	63.741	53.255	25.218	11.976	7.821	4.025
Mercancía General	71.014	78.824	76.012	75.418	71.972	63.102	55.979	40.389	18.839	6.527	2.834	1.165
Graneles Líquidos	5.846	3.868	2.673	3.120	1.910	3.814	5.171	5.543	1.741	2.113	2.074	1.419
Graneles Sólidos	2.329	2.159	1.859	2.190	2.544	2.685	2.591	7.323	4.638	3.336	2.913	1.441
Tráfico Total * (miles Tn)	79.586	85.270	80.882	81.064	76.621	70.084	64.029	53.594	25.394	12.172	8.004	4.103
Contenedores (TEUs)	5.076.206	5.604.478	5.428.307	5.439.827	5.182.665	4.615.196	4.206.937	3.042.665	1.308.010	387.162	117.916	-

BARCELONA

Carga Total (miles Tn)	69.067	64.973	58.471	65.958	65.895	45.921	42.758	50.046	29.805	18.030	16.364	9.811
Mercancía General	49.013	48.169	41.596	45.754	46.340	29.440	27.647	35.185	17.585	6.444	4.312	2.920
Graneles Líquidos	15.505	12.345	12.862	16.132	15.298	12.055	11.575	10.991	8.966	7.438	6.135	3.224
Graneles Sólidos	4.549	4.460	4.013	4.071	4.257	4.426	3.535	3.870	3.254	4.148	5.918	3.667
Tráfico Total * (miles Tn)	70.893	66.411	59.497	67.693	67.756	47.050	43.679	51.389	30.160	18.421	16.839	10.087
Contenedores (TEUs)	3.522.280	3.531.324	2.958.040	3.324.651	3.422.978	1.965.241	1.931.033	2.610.100	1.387.570	447.920	186.470	-

CARTAGENA

Carga Total (miles Tn)	36.448	31.036	32.708	34.099	33.733	32.579	19.173	23.940	17.232	13.684	13.461	15.705
Mercancía General	989	967	1.078	1.255	1.460	1.284	937	1.036	481	1.150	406	319
Graneles Líquidos	27.988	24.047	25.161	26.008	25.676	25.741	15.122	17.532	13.751	11.245	11.673	14.941
Graneles Sólidos	7.470	6.021	6.469	6.836	6.597	5.554	3.114	5.371	3.000	1.289	1.382	446
Tráfico Total * (miles Tn)	36.641	31.213	32.895	34.282	33.942	32.670	19.230	24.047	17.349	13.794	13.767	16.039
Contenedores (TEUs)	50.032	50.579	57.072	67.606	84.156	91.726	64.489	47.036	39.501	21.446	8.912	-

BILBAO

Carga Total (miles Tn)	32.766	31.183	29.544	35.446	35.583	32.400	33.662	38.423	27.519	25.205	21.812	9.565
Mercancía General	8.561	8.767	7.719	9.944	10.335	9.672	9.446	9.908	8.302	4.376	3.604	3.317
Graneles Líquidos	20.453	17.765	18.157	20.822	20.491	18.200	19.763	22.682	14.764	14.413	13.124	2.225
Graneles Sólidos	3.753	4.651	3.668	4.681	4.758	4.528	4.452	5.832	4.453	6.416	5.084	4.024
Tráfico Total * (miles Tn)	32.890	31.299	29.645	35.561	35.695	32.875	34.666	40.014	28.639	30.066	24.234	11.026
Contenedores (TEUs)	496.624	538.917	485.777	628.426	638.447	627.302	531.457	554.558	434.362	189.005	89.999	-


Puertos de Las Palmas
 Autoridad Portuaria de Las Palmas

**EL HUB LOGÍSTICO
 Y DE SERVICIOS DEL
 ATLÁNTICO MEDIO**

palmasport.es    

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2022

	2022	2021	2020	2019	2018	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
HUELVA												
Carga Total (miles Tn)	31.852	30.402	29.673	33.577	32.767	27.216	22.121	21.783	17.806	10.009	9.885	8.595
Mercancía General	1.326	1.190	1.300	1.145	985	480	283	716	934	379	391	168
Graneles Líquidos	24.803	24.182	23.486	26.676	25.120	21.599	16.505	13.463	11.665	6.263	5.245	5.464
Graneles Sólidos	5.722	5.030	4.887	5.756	6.662	5.137	5.333	7.604	5.207	3.366	4.250	2.964
Tráfico Total * (miles Tn)	32.078	30.686	29.919	33.814	32.967	27.375	22.431	21.898	17.871	10.138	10.078	8.867
Contenedores (TEUs)	80.442	80.589	83.802	73.978	69.016	7.834	0	0	0	2	751	-
TARRAGONA												
Carga Total (miles Tn)	29.386	31.168	26.341	32.708	32.001	32.935	32.600	35.920	27.357	24.244	19.458	4.391
Mercancía General	2.392	2.283	1.541	1.779	2.168	2.237	3.655	1.699	932	616	859	581
Graneles Líquidos	17.671	21.141	18.320	21.211	19.844	22.306	19.494	20.595	17.190	17.067	14.076	2.192
Graneles Sólidos	9.323	7.744	6.481	9.719	9.988	8.391	9.452	13.626	9.235	6.561	4.523	1.618
Tráfico Total * (miles Tn)	29.694	31.276	26.509	32.802	32.084	33.035	32.773	36.140	27.573	24.826	19.832	4.447
Contenedores (TEUs)	83.333	54.759	43.788	47.985	58.106	89.862	255.407	47.136	44.855	18.327	5.021	-
LAS PALMAS												
Carga Total (miles Tn)	26.310	25.929	23.437	24.169	24.343	20.981	20.444	24.507	14.300	7.507	4.121	4.715
Mercancía General	18.159	17.249	15.223	15.646	16.720	14.112	15.175	18.217	8.737	4.021	2.330	1.493
Graneles Líquidos	7.788	8.257	7.818	8.070	7.148	6.386	4.520	4.674	4.129	2.779	1.415	3.036
Graneles Sólidos	363	424	397	453	474	484	750	1.616	1.434	707	377	186
Tráfico Total * (miles Tn)	28.836	28.209	25.768	26.690	26.974	23.580	22.615	26.695	16.206	9.715	5.993	8.501
Contenedores (TEUs)	1.161.737	1.176.501	1.033.486	1.006.853	1.140.545	901.101	1.113.262	1.317.320	621.104	216.724	64.224	-
CASTELLÓN												
Carga Total (miles Tn)	20.907	21.202	18.507	20.697	21.108	16.445	12.447	13.087	9.845	7.845	5.443	5.877
Mercancía General	1.487	1.904	1.978	2.998	3.289	3.154	1.838	1.829	612	477	663	233
Graneles Líquidos	10.264	9.913	9.802	10.602	10.394	8.654	7.667	7.354	7.670	6.933	4.579	5.325
Graneles Sólidos	9.156	9.385	6.727	7.097	7.425	4.637	2.941	3.903	1.563	435	202	319
Tráfico Total * (miles Tn)	20.942	21.237	18.542	20.721	21.138	16.474	12.484	13.148	9.889	7.895	5.509	5.990
Contenedores (TEUs)	103.254	129.877	130.972	202.828	229.093	214.663	103.956	101.929	19.783	3.835	12.648	-
GIJÓN												
Carga Total (miles Tn)	19.043	16.619	16.103	17.371	19.654	21.179	15.590	20.531	19.485	11.570	12.388	6.145
Mercancía General	1.317	1.653	1.846	1.887	1.691	1.359	958	756	616	247	758	591
Graneles Líquidos	829	756	641	895	769	915	1.237	1.470	1.451	1.244	1.966	780
Graneles Sólidos	16.897	14.210	13.616	14.589	17.193	18.905	13.394	18.305	17.418	10.079	9.664	4.775
Tráfico Total * (miles Tn)	19.072	16.668	16.131	17.392	19.699	21.278	15.719	20.782	19.807	11.801	12.558	6.291
Contenedores (TEUs)	46.042	57.559	84.735	75.857	79.294	61.922	35.570	13.849	19.204	6.507	491	-

TWO COMPANIES REACHING NEW HEIGHTS

TMEiC
We drive industry

TMEIC.COM
Salem, Virginia U.S.A.

ORBITA
PORTS & TERMINALS

ORBITAPORTS.COM
Valencia, Spain

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA
AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2022

	2022	2021	2020	2019	2018	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
BALEARES												
Carga Total (miles Tn)	15.399	13.727	12.327	16.524	16.207	13.318	11.576	14.416	10.230	6.122	2.664	1.745
Mercancía General	13.494	12.256	10.823	13.757	13.096	10.577	7.953	9.894	6.726	3.784	1.616	789
Graneles Líquidos	1.523	1.115	979	1.544	1.696	1.525	1.763	2.207	1.622	1.099	846	521
Graneles Sólidos	382	357	525	1.224	1.415	1.216	1.860	2.315	1.882	1.239	202	436
Tráfico Total * (miles Tn)	15.487	13.773	12.367	16.812	16.454	13.526	11.722	14.662	10.574	6.389	3.094	2.029
Contenedores (TEUs)	97.222	106.942	91.883	120.400	121.437	89.640	78.425	194.271	282.451	171.486	93.965	-
A CORUÑA												
Carga Total (miles Tn)	14.800	11.783	10.505	13.451	15.292	13.764	11.876	13.877	11.655	11.380	8.715	6.722
Mercancía General	897	853	840	1.006	1.102	938	1.099	1.375	296	181	910	85
Graneles Líquidos	8.514	7.997	7.116	8.970	9.337	7.914	7.586	8.361	7.632	9.078	6.551	5.972
Graneles Sólidos	5.388	2.934	2.548	3.475	4.853	4.912	3.192	4.141	3.727	2.121	1.254	664
Tráfico Total * (miles Tn)	14.897	11.878	10.599	13.697	15.704	14.153	12.265	14.347	12.614	12.590	9.298	7.184
Contenedores (TEUs)	10	3	3	6	27	152	5.623	8.476	2	193	1.177	-
FERROL - SAN CIBRAO												
Carga Total (miles Tn)	11.772	9.943	10.021	11.170	13.675	12.760	10.681	11.039	8.456	1.243	806	609
Mercancía General	978	777	713	763	762	725	629	834	588	223	224	205
Graneles Líquidos	3.938	3.172	2.936	2.312	2.156	2.194	2.617	1.478	823	46	130	73
Graneles Sólidos	6.856	5.994	6.371	8.095	10.757	9.840	7.435	8.727	7.045	974	451	330
Tráfico Total * (miles Tn)	11.787	9.964	10.035	11.183	13.708	12.777	10.709	11.060	8.499	1.278	864	766
Contenedores (TEUs)	37.101	16.844	12.473	8.278	4.532	958	440	8.244	63	0	0	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE												
Carga Total (miles Tn)	11.666	10.681	10.447	12.441	12.360	12.041	14.823	18.751	15.881	12.026	12.903	14.344
Mercancía General	7.568	7.196	6.671	7.208	7.411	5.902	5.781	7.449	5.851	3.411	1.779	1.354
Graneles Líquidos	3.689	3.035	3.397	4.811	4.502	5.733	8.223	9.586	8.529	7.650	10.590	12.863
Graneles Sólidos	409	449	378	422	447	407	819	1.716	1.502	965	535	127
Tráfico Total * (miles Tn)	12.273	11.130	10.950	13.094	13.052	12.618	15.968	19.874	16.974	13.198	14.580	15.965
Contenedores (TEUs)	479.699	435.909	376.762	410.968	508.891	345.457	357.472	486.697	393.371	150.306	80.426	-
SANTANDER												
Carga Total (miles Tn)	6.415	6.737	5.838	6.557	5.957	5.560	4.947	6.187	5.262	4.082	4.300	3.163
Mercancía General	2.762	2.991	2.598	2.587	2.304	1.770	1.657	1.387	1.240	773	755	711
Graneles Líquidos	242	208	214	324	340	271	411	424	379	690	1.631	1.342
Graneles Sólidos	3.410	3.538	3.026	3.647	3.314	3.519	2.880	4.375	3.643	2.619	1.915	1.110
Tráfico Total * (miles Tn)	6.455	6.768	5.867	6.586	5.984	5.641	5.014	6.261	5.349	4.141	4.410	3.340
Contenedores (TEUs)	29.557	37.758	26.149	14.316	10.539	1.165	1.520	330	3.358	380	2.665	-

Impulsamos el desarrollo
económico del norte de Galicia



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



AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2022

	2022	2021	2020	2019	2018	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
BAHÍA DE CÁDIZ												
Carga Total (miles Tn)	5.555	4.827	4.361	4.342	3.839	3.248	3.834	7.143	4.490	2.820	1.052	2.233
Mercancía General	2.190	2.438	1.646	1.151	1.415	1.328	2.042	2.659	2.499	1.783	743	474
Graneles Líquidos	1.472	1.081	1.271	1.332	687	296	105	78	217	250	101	0
Graneles Sólidos	1.893	1.308	1.444	1.859	1.736	1.624	1.687	4.406	1.775	786	208	1.758
Tráfico Total * (miles Tn)	5.715	4.943	4.449	4.443	3.956	3.411	4.006	7.254	4.653	3.145	1.285	2.423
Contenedores (TEUs)	217.641	214.868	108.914	57.839	68.544	67.312	109.187	143.662	76.361	79.095	44.631	-
ALMERÍA **												
Carga Total (miles Tn)	5.501	5.780	4.782	5.558	6.965	6.391	3.774	6.733	8.875	6.721	4.530	1.451
Mercancía General	1.483	1.451	1.214	1.089	585	605	557	660	547	305	142	92
Graneles Líquidos	104	141	107	57	44	23	4	8	991	232	418	359
Graneles Sólidos	3.914	4.189	3.461	4.412	6.337	5.763	3.213	6.065	7.337	6.183	3.970	1.000
Tráfico Total * (miles Tn)	5.584	5.829	4.827	5.640	7.061	6.465	3.863	6.887	8.964	6.803	4.590	1.500
Contenedores (TEUs)	22.068	25.270	23.924	23.476	9.361	6.102	2.763	65	255	828	0	-
VIGO												
Carga Total (miles Tn)	4.552	4.643	4.337	4.165	4.136	4.027	3.977	5.030	3.511	2.695	1.866	1.783
Mercancía General	4.216	4.254	3.978	3.820	3.770	3.680	3.423	4.316	2.962	1.382	658	260
Graneles Líquidos	32	52	58	47	94	60	95	82	45	888	789	523
Graneles Sólidos	304	337	301	298	272	288	459	632	504	424	418	1.000
Tráfico Total * (miles Tn)	4.715	4.809	4.496	4.387	4.362	4.293	4.352	5.526	3.877	3.225	2.545	2.428
Contenedores (TEUs)	226.121	239.302	228.728	216.500	220.466	223.699	213.123	244.065	145.460	67.348	19.299	-
AVILÉS												
Carga Total (miles Tn)	4.444	4.620	4.051	5.088	4.968	5.109	4.541	5.547	4.074	3.749	5.061	5.845
Mercancía General	997	1.138	856	1.572	1.174	1.218	1.170	1.486	1.095	1.846	1.419	1.960
Graneles Líquidos	651	602	675	718	620	631	623	609	650	554	355	81
Graneles Sólidos	2.795	2.880	2.519	2.797	3.174	3.260	2.747	3.451	2.329	1.349	3.286	3.804
Tráfico Total * (miles Tn)	4.513	4.705	4.122	5.146	5.025	5.174	4.590	5.606	4.138	3.823	5.142	5.976
Contenedores (TEUs)	0	22	0	4	5	0	0	8.590	12	0	0	-
MÁLAGA												
Carga Total (miles Tn)	4.341	4.429	2.701	3.486	3.222	2.270	2.262	6.251	3.646	9.141	8.019	3.888
Mercancía General	2.849	2.691	1.062	1.938	1.438	794	1.435	4.538	395	568	717	265
Graneles Líquidos	115	237	212	84	81	106	55	109	1.998	7.639	6.589	3.305
Graneles Sólidos	1.377	1.501	1.428	1.465	1.702	1.370	773	1.604	1.253	934	713	318
Tráfico Total * (miles Tn)	4.414	4.493	2.764	3.590	3.320	2.335	2.354	6.375	3.765	9.242	8.171	4.017
Contenedores (TEUs)	227.873	236.811	123.871	209.226	125.035	43.369	298.401	542.405	4.062	3.051	4.018	-



TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2022

	2022	2021	2020	2019	2018	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
SEVILLA												
Carga Total (miles Tn)	3.780	4.179	4.202	4.356	4.413	4.657	4.366	4.718	4.480	3.036	3.329	2.495
Mercancía General	1.574	1.659	1.638	1.769	1.973	2.309	1.999	2.049	1.522	737	881	607
Graneles Líquidos	421	360	347	293	269	274	233	325	262	176	1.034	1.190
Graneles Sólidos	1.785	2.160	2.217	2.294	2.171	2.074	2.133	2.344	2.695	2.123	1.414	697
Tráfico Total * (miles Tn)	3.815	4.205	4.229	4.394	4.436	4.689	4.366	4.765	4.492	3.070	3.414	2.582
Contenedores (TEUs)	141.074	135.742	126.163	136.627	138.130	161.671	152.612	135.040	91.095	30.811	22.505	-
PASAIA												
Carga Total (miles Tn)	3.268	3.494	2.993	3.198	3.089	3.739	3.840	5.024	4.605	3.737	4.945	3.236
Mercancía General	2.364	2.390	1.984	2.167	2.086	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	904	1.104	1.009	1.031	1.003	1.694	1.657	2.778	2.816	824	1.016	1.225
Tráfico Total * (miles Tn)	3.312	3.537	3.037	3.245	3.138	3.793	3.898	5.074	4.671	3.824	5.233	3.566
Contenedores (TEUs)	0	0	4.366	0	15	3.266	0	0	0	19.379	4.065	-
ALICANTE												
Carga Total (miles Tn)	3.213	2.634	2.715	2.896	3.161	2.587	2.189	3.598	2.981	2.500	2.513	1.367
Mercancía General	1.523	1.292	1.284	1.424	1.508	1.286	1.335	1.852	1.305	711	1.450	660
Graneles Líquidos	30	42	34	32	61	57	128	176	161	1.079	889	443
Graneles Sólidos	1.659	1.300	1.397	1.441	1.593	1.244	727	1.570	1.514	710	174	263
Tráfico Total * (miles Tn)	3.235	2.647	2.731	2.919	3.191	2.617	2.203	3.652	3.047	2.556	2.552	1.405
Contenedores (TEUs)	210.340	173.058	158.031	171.270	162.571	133.880	147.308	179.259	113.110	39.883	58.222	-
MOTRIL **												
Carga Total (miles Tn)	2.152	2.512	2.194	2.737	2.820	1.956	1.926	2.733	-	-	-	-
Mercancía General	147	172	256	794	920	341	170	216	-	-	-	-
Graneles Líquidos	1.327	1.598	1.399	1.324	1.341	1.162	1.283	1.544	-	-	-	-
Graneles Sólidos	678	742	539	618	558	452	473	973	-	-	-	-
Tráfico Total * (miles Tn)	2.171	2.530	2.215	2.776	2.853	1.987	1.941	2.753	-	-	-	-
Contenedores (TEUs)	12	0	67	613	343	183	2.965	2	-	-	-	-
MARÍN - PONTEVEDRA												
Carga Total (miles Tn)	2.077	2.146	2.057	2.438	2.514	2.114	1.938	1.908	1.567	533	409	295
Mercancía General	1.038	1.188	1.192	1.550	1.584	1.115	978	970	863	192	211	126
Graneles Líquidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	2	26
Graneles Sólidos	1.040	958	865	889	930	999	961	938	704	322	197	144
Tráfico Total * (miles Tn)	2.118	2.178	2.088	2.472	2.542	2.142	1.979	1.965	1.684	659	511	631
Contenedores (TEUs)	45.988	41.099	44.288	76.645	87.405	42.654	48.685	46.548	29.147	401	0	-



EL PUERTO DE CEUTA

Un Puerto Europeo en África
con una extraordinaria posición estratégica

Autoridad Portuaria de Ceuta

www.puertodeceuta.com

AUTORIDADES PORTUARIAS POR CARGA TOTAL 2022

	2022	2021	2020	2019	2018	2015	2010	2007	2000	1990	1980	1970
VILAGARCÍA												
Carga Total (miles Tn)	1.490	1.504	1.205	1.315	1.208	1.025	729	1.191	990	415	504	185
Mercancía General	789	804	657	653	592	527	131	205	289	79	166	105
Graneles Líquidos	300	274	233	183	168	95	189	416	279	115	42	22
Graneles Sólidos	401	426	314	480	448	403	409	570	421	220	295	58
Tráfico Total * (miles Tn)	1.498	1.511	1.210	1.321	1.211	1.030	738	1.199	1.002	511	1.253	347
Contenedores (TEUs)	33.135	33.937	35.890	41.257	35.039	30.573	589	9	0	0	0	-
CEUTA												
Carga Total (miles Tn)	1.258	1.094	1.296	1.729	1.711	1.649	1.955	2.079	2.266	2.825	1.834	809
Mercancía General	569	599	560	833	845	997	872	958	723	888	537	188
Graneles Líquidos	684	479	715	872	834	627	944	1.045	1.479	1.898	1.258	612
Graneles Sólidos	6	16	21	25	32	26	139	76	64	39	39	9
Tráfico Total * (miles Tn)	1.931	1.573	1.852	2.502	2.448	2.110	2.625	2.643	2.896	3.596	2.504	1.519
Contenedores (TEUs)	5.365	5.874	6.020	10.798	11.129	18.191	9.546	13.942	11.480	4.042	840	-
MELILLA												
Carga Total (miles Tn)	565	595	621	859	868	1.009	818	803	783	458	324	1.042
Mercancía General	473	491	518	776	787	935	703	683	633	408	208	175
Graneles Líquidos	64	65	65	76	76	70	72	68	86	35	41	39
Graneles Sólidos	28	39	38	7	5	3	43	52	63	14	75	828
Tráfico Total * (miles Tn)	566	602	625	864	874	1.032	835	829	802	470	359	1.101
Contenedores (TEUs)	5.712	7.919	11.276	17.955	22.206	34.356	22.389	22.148	18.049	6.134	856	-
TOTAL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL												
Carga Total (miles Tn)	547.954	532.069	505.577	551.946	550.458	488.428	418.023	467.979	326.335	232.400	212.494	133.080
Mercancía General	271.169	276.231	261.514	274.012	267.373	224.405	190.355	200.707	109.186	51.105	38.725	22.093
En contenedor	187.568	198.283	193.783	195.290	191.028	159.276	137.813	139.350	66.860	22.913	10.357	-
Convencional	83.601	77.948	67.732	78.723	76.344	65.129	52.542	61.357	42.327	28.192	28.367	-
Graneles Líquidos	182.615	170.857	166.991	187.090	180.719	168.051	149.023	150.411	124.845	118.330	114.374	75.340
Graneles Sólidos	94.169	84.981	77.071	90.844	102.366	95.972	78.644	116.861	92.304	62.965	59.395	35.648
Otros tráficos (miles Tn)	15.420	12.351	9.997	12.558	13.099	14.010	13.305	15.158	12.114	15.635	14.494	13.007
Pesca fresca	147	163	163	205	224	220	235	230	282	947	1.325	1.219
Avituallamiento	11.488	9.506	7.899	10.047	10.295	10.182	9.715	10.953	8.444	7.788	9.492	9.656
Tráfico local	3.785	2.682	1.935	2.306	2.579	3.607	3.355	3.975	3.388	6.900	3.677	2.131
Tráfico Total * (miles Tn)	563.374	544.420	515.574	564.504	563.557	502.438	431.327	483.137	338.449	248.035	226.988	146.087
Contenedores (TEUs)	17.161.676	17.735.438	16.792.659	17.509.574	17.203.134	14.293.243	12.500.043	13.188.879	7.051.787	2.416.820	1.157.370	-
Buques mercantes	157.020	138.889	117.829	170.944	167.119	146.732	122.695	130.211	119.790	98.530	107.482	104.469

Datos 2022 provisionales. (*): Incluye pesca fresca, avituallamiento y tráfico local. (**): Motril formó parte de la A.P. de Almería hasta 2005. Fuente: Puertos del Estado.





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

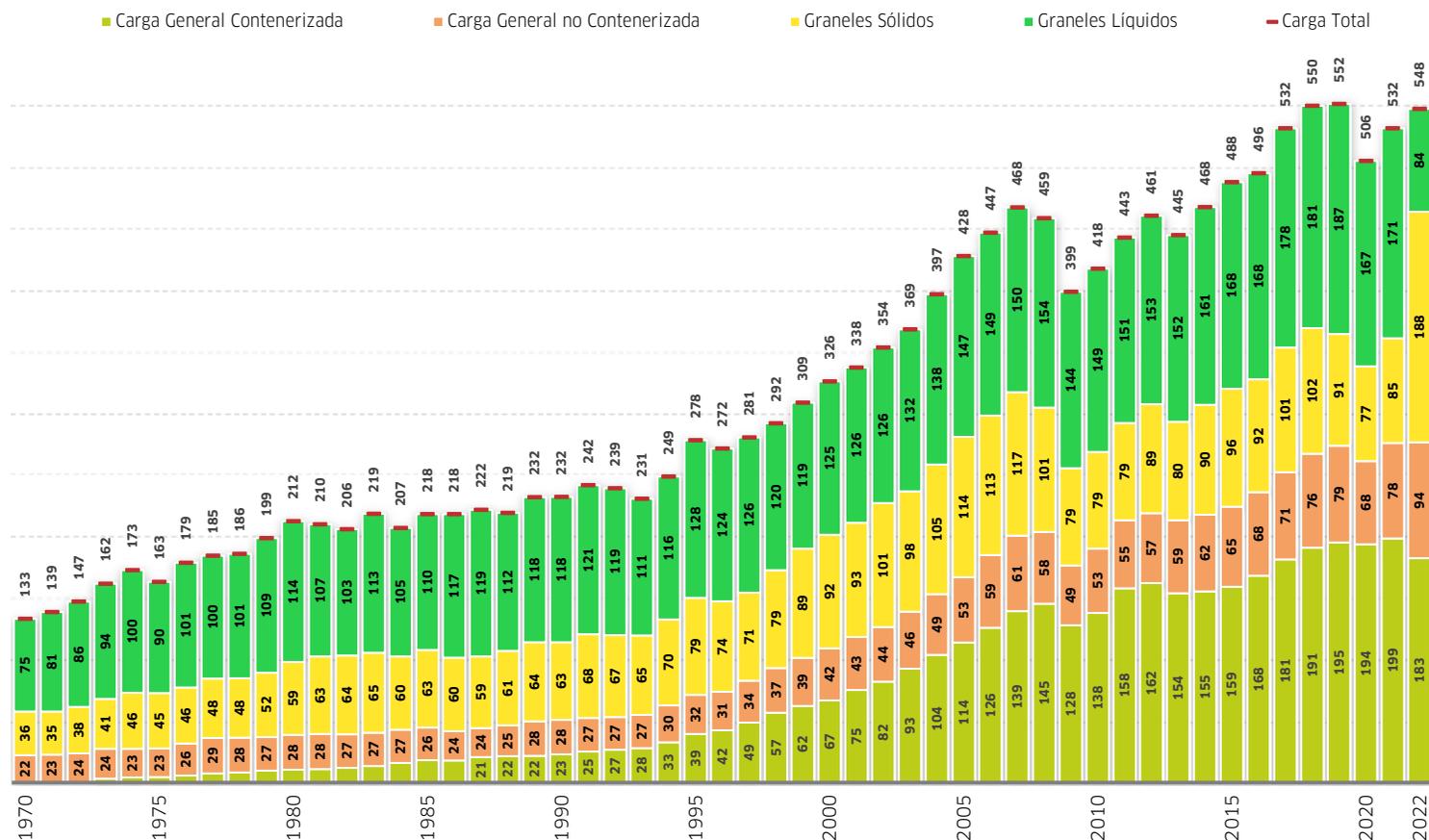
TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

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	-	-
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	62,78	170,944	4,236	10,665
2020	515,57	505,58	166,99	77,07	261,51	193,78	67,73	16.793	9.382	5.606	1.804	7,90	6,54	1,93	57,08	117,829	744	1,369
2021	544,42	532,06	170,85	84,98	276,23	198,28	77,94	17.735	9.414	6.311	2.010	9,50	8,13	2,68	65,29	138,889	2,104	2,219
2022	563,74	547,95	182,61	94,16	271,16	187,56	83,60	17.161	8.823	6.244	2.094	11,48	9,78	3,78	70,89	157,020	4,525	8,151

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

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CARGA TOTAL EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



Millones de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



En un año, los barcos que lleguen al Port de Barcelona ya podrán conectarse a la red eléctrica y detener sus motores una vez amarrados

La transición energética transformará el Port de Barcelona en un hub de energías renovables

La movilidad del futuro será sostenible o no será. Las ventas de coches eléctricos ganan cada año más peso en el mercado automovilístico y a nivel industrial el hidrógeno producido con electricidad procedente de fuentes renovables se perfila como la mejor opción para impulsar camiones y autobuses. El transporte marítimo no es ajeno a esta transformación y las grandes navieras han desplegado planes para que sus flotas funcionen con combustibles 100% respetuosos con el medio ambiente, como el amoníaco o el biometano.

El objetivo es eliminar las emisiones que genera el comercio marítimo, tanto los barcos en sus viajes como en la operativa en los puertos. Y es en este punto donde el Port de Barcelona contribuye a descarbonizar la actividad portuaria, con la electricidad como protagonista. Todavía no se ha llegado a un consenso sobre cuál es el mejor combustible para impulsar los barcos en sus largos trayectos oceánicos, pero lo que está claro es que, una vez llegados a puerto, la reducción de las emisiones pasa por parar sus motores y funcionar con energía verde de origen renovable mientras estén atracados.

La flota mundial ya dispone de barcos equipados con sistemas de conexión en muelle y el Port de Barcelona trabaja desde hace años en la construcción de la infraestructura para suministrar esta energía. Bautizado como proyecto Nexigen y con una inversión de 110 millones de euros, el puerto desplegará una red de media tensión por todo el recinto portuario y equipará las principales terminales con sistemas OPS (*Onshore Power Supply*), es decir, las conexiones necesarias para suministrar electricidad a los barcos.

Este mes de abril empezarán las obras del primer OPS, una prueba piloto que se instalará en la terminal BEST del Port de Barcelona y que, junto con un segundo OPS en la terminal de ferris, estará funcionando a finales de año. En paralelo, sin embargo, el Port de Barcelona también ha dado un paso fundamental con el inicio de la licitación de la subestación eléctrica que se encontrará en el corazón de toda esta red para descarbonizar la actividad portuaria.

Una vez obtenido el permiso para conectarse a la futura subestación que Red Eléctrica Española

la construirá al lado de la Ronda Litoral, la subestación del puerto estará operativa en el año 2025 y será piedra angular de la electrificación de los muelles. La red, de hecho, se desplegará en paralelo a la construcción de la Subestación Port e incluye importantes obras de ingeniería, como una perforación submarina que permitirá crear una galería de servicios por debajo del canal principal del puerto, conectando el muelle de la Energía y el muelle Adosado.

El objetivo es ejecutar las diferentes piezas del proyecto al mismo tiempo para poder conectar los barcos a la red lo antes posible. En el año 2026 se conectarán los primeros cruceros. Cuatro años más tarde, en el 2030, estarán electrificados todos los puntos de atraque del muelle Adosado, el muelle Prat de contenedores y las terminales de ferris de la dársena de Sant Bertran y el muelle de Costa, eliminando 66.000 toneladas de CO₂ y 1.234 toneladas de NO_x de las emisiones de la actividad portuaria, mejorando la calidad del aire en torno al recinto.

El puerto catalán se convertirá en un hub que produce y suministra energía renovable a la vez que descarboniza la actividad portuaria

Energía de Km.0

Nexigen, sin embargo, es mucho más que una red eléctrica. Es un cambio de paradigma a nivel energético con el que el Port de Barcelona no sólo aspira a suministrar energía limpia, sino que la producirá. Las más de 1.100 hectáreas que ocupa el recinto portuario tienen un potencial fotovoltaico de entre 92 y 100 MW de potencia y unos 120 GWh/año, si se instalaran placas solares en todos los tejados y superficies disponibles actualmente, una energía que permitiría cubrir el 50% del consumo eléctrico estimado del puerto.

La Comunidad Portuaria ya está remando en esta dirección, con un goteo constante de nuevas instalaciones fotovoltaicas en las numerosas naves e instalaciones existentes. Una de las últimas en estrenarse ha sido la de las casetas del muelle de Pescadores, la primera de una serie de innovadoras comunidades energéticas que, en este caso, permitirá que la fábrica de hielo y otras instalaciones del muelle de Pescadores funcionen con energía renovable.

La energía fotovoltaica, sin embargo, no es la única fuente de energía renovable de la que dispondrá el Port de Barcelona. En un claro ejercicio de economía circular y con el biometano perfilándose como uno de los combustibles de futuro para el transporte marítimo, el Port de Barcelona construirá una planta para generar este combustible en el recinto portuario, aprovechando los residuos orgánicos procedentes de los barcos, de Mercabarna, de restaurantes de la zona y de los trabajos de jardinería que se realizan en el recinto. Según los primeros estudios, se podrán producir unos 15.900 metros cúbicos de biometano, lo que representa el 25% del combustible que se suministra anualmente a los barcos que hacen *bunkering* en Barcelona.

La innovadora instalación fotovoltaica del muelle de Pescadores ha sido una de las últimas en inaugurarse en el recinto portuario



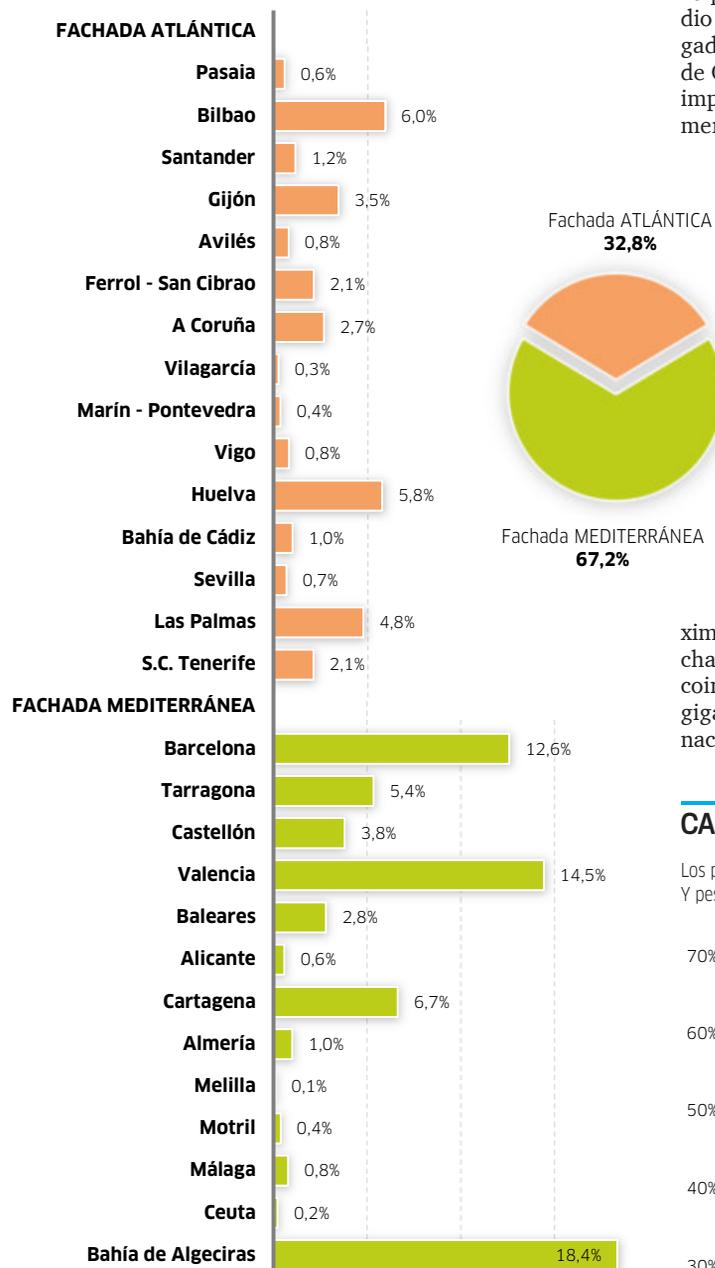
ESPAÑA PORTUARIA | FACHADAS MARÍTIMAS

LOS PUERTOS ESPAÑOLES NAVEGAN ENTRE DOS AGUAS

LAS RESTRICCIONES EN CHINA PARA FRENAR LA NUEVA OLEADA DE CORONAVIRUS PASA FACTURA A LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LA FACHADA MEDITERRÁNEA, QUE RALENTIZAN SU CRECIMIENTO

EL ATLÁNTICO PISA EL ACELERADOR

Los puertos enclavados en esta fachada ganan un poco de protagonismo al disparar su tráfico un 6,6% el pasado año, frente al crecimiento del 1,3% de los muelles bañados por el Mediterráneo.



España está bañada por dos fachadas: la atlántica y la mediterránea. Y su estratégica ubicación, en el eje de una de las principales rutas marítimas internacionales, explica la evolución del tráfico portuario a lo largo del último medio siglo. Un camino estrechamente ligado a la globalización y la irrupción de China como uno de los actores más importantes en la producción y el comercio mundial. Los resultados de 2022 son un claro ejemplo.

El transporte marítimo estaba empezando a recuperarse de la crisis sanitaria, pero regresó la congestión portuaria y los retrasos debido a los confinamientos en China a lo largo del pasado año para frenar las nuevas oleadas del coronavirus, que causaron estragos en Shanghái, el mayor puerto de contenedores del mundo. Una nueva 'tormenta perfecta', que, en España, afectó sobre todo a los muelles bañados por el Mediterráneo, los más próximos en las rutas Asia-Europa. Esta fachada, tras dar el sorpaso en 1979, coincidiendo con el protagonismo del gigante asiático en el escenario internacional, sigue siendo la gran domina-

dora de los tráficos, con un peso del 67,2 por ciento. Pero en 2022, fruto de las nuevas tensiones de la cadena de suministro, frenaron su crecimiento. Los enclaves localizados en la fachada mediterránea cerraron el pasado ejercicio con un movimiento de 368 millones de toneladas, un 1,3 por ciento más que un año antes, situándose aún por debajo de los niveles prepandemia. Por el contrario, los puertos de la fachada atlántica, con un tráfico de 180 millones de toneladas, dispararon su crecimiento un 6,6 por ciento, el doble que la media nacional, superando las cifras de 2019. De este modo, elevan del 31,7 al 32,8 por ciento su cuota de mercado.

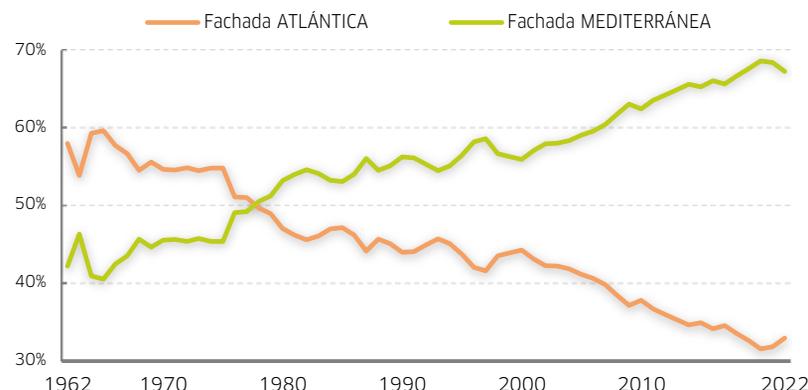
Trío de ases

En la fachada mediterránea sobresalen los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona, que suman 249 millones de toneladas, lo que supone el 45,4 por ciento del tráfico del sistema portuario español, sin incluir tráfico interior, pesca y avituallamiento.

El primero del ranking, a bastante distancia, es Algeciras, que volvió a superar los 100 millones de toneladas, sumando graneles líquidos y sólidos y mercancía general, con un crecimiento del 1,4 por ciento respecto al ejercicio anterior.

CAMINOS DISTINTOS

Los puertos de la fachada mediterránea y atlántica siguen una ruta diferente desde la década de los sesenta. Y pese a que la brecha se ha reducido un poco en 2022, aún les separan casi 190 millones de toneladas.



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

A continuación se sitúa Valencia, con 79 millones de toneladas, un 6,7 por ciento menos que en 2021, lastrado por los problemas derivados de la congestión portuaria, que provocó la pérdida de más de medio millón de TEUs.

Completa el podio Barcelona, que disparó su tráfico un 6,3 por ciento en 2022, hasta superar los 69 millones de toneladas.

Bilbao, líder en el atlántico

En el arco atlántico destaca el puerto de Bilbao, quinto del sistema portuario español y líder de esta fachada. En 2022, la dársena movió 32,8 millones de toneladas, con un crecimiento del 5,1 por ciento respecto al año anterior, aunque aún sigue lejos de los niveles prepandemia (-7,6 por ciento).

En segunda posición, dentro de los puertos bañados por el Atlántico, se encuentra Huelva, en el sur de España, con un movimiento de casi 32 millones de toneladas y un crecimiento del 4,8 por ciento. Una cifra que tampoco le da para superar los registros de 2019 (-5,1 por ciento). En esta fachada también destaca la buena evolución de los puertos de A Coruña (+25,6 por ciento), Ferrol-San Cibrao (+18,4 por ciento) y Gijón (+14,6), todos ellos en el norte de España, y con cifras muy por encima de los niveles prepandemia.



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



DISTRIBUIDOR AUTORIZADO

900 230 022
gamrentals.com

ESPAÑA PORTUARIA | INVERSIONES

APUESTA PÚBLICO-PRIVADA

LOS PUERTOS ESPAÑOLES ACTIVARÁN PROYECTOS POR VALOR DE 11.800 MILLONES DE EUROS HASTA 2026 PARA PONER EN SERVICIO MÁS TERMINALES Y MODERNIZAR LA RED CON DIGITALIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

Los planes de inversión previstos por las 28 autoridades portuarias, que gestionan 46 puertos de interés general en España, suman un total de 1.067 millones de euros para 2023, dentro de un programa para los próximos cuatro años que supondrá un desembolso de 4.594 millones.

Junto a la previsión inversora del pasado año, la partida de inversiones suma 5.250 millones de euros, a las que se añadirán proyectos privados por va-

lor de más de 6.400 millones de euros, según los datos presentados por el organismo público Puertos del Estado en el Parlamento español. Esto supondrá activar en la red 11.800 millones en el periodo 2022-2026, “lo cual está muy bien, porque atraer inversión privada quiere decir que hay mucha gente que confía en los puertos para desarrollar sus líneas de negocio”, explica el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena.



A.P. DE BILBAO

PLANIFICACIÓN INVERSORA

Las autoridades portuarias prevén ejecutar proyectos por valor de 4.595 millones de euros en el periodo comprendido entre 2023 y 2026.

	2023	2024	2025	2026	TOTAL
Barcelona	139	195	205	173	712
Valencia	119	185	167	157	627
Balears	60	100	110	167	436
Bahía de Algeciras	67	78	78	57	281
Cartagena	52	74	78	72	276
Bilbao	44	54	86	54	238
Las Palmas	56	59	66	53	234
A Coruña	71	64	65	16	217
Huelva	65	68	43	14	190
Tarragona	43	53	42	46	185
S.C.e Tenerife	53	43	39	44	179
Castellón	30	55	47	19	150
Santander	45	33	17	18	113
Bahía de Cádiz	19	29	32	26	106
Vigo	27	33	31	13	104
Málaga	19	28	18	11	76
Ferrol - San Cibrao	35	23	9	3	69
Gijón	20	12	12	11	53
Pasaia	18	19	9	6	52
Sevilla	14	10	16	11	51
Ceuta	14	8	8	10	40
Avilés	17	11	7	4	38
Marín - Pontevedra	9	10	10	9	38
Almería	9	5	11	12	37
Motril	9	13	8	3	32
Melilla	5	9	10	7	32
Alicante	5	2	4	5	18
Vilagarcía	3	1	4	4	12
TOTAL	1.067	1.273	1.230	1.025	4.595

Millones de euros. Fuente: Planes de Empresa de las Autoridades Portuarias.

España tendrá nuevas terminales en los próximos años en abrigos ya realizados.

Dentro de las inversiones, Dapena indica que “estamos desplegando un abanico muy importante, basculando del lado mar al lado tierra. Es decir, nosotros hemos hecho la mayor parte de las dársenas de aguas abrigadas, salvo alguna excepción que queda pendiente, y estamos basculando la inversión hacia el desarrollo de terminales en aguas abrigadas. De ahí, la necesidad de fomentar la intermodalidad marítimo-ferroviaria del lado de las mercancías”.

Accesibilidad

Para ello, Puertos del Estado resalta que se están invirtiendo desde los puertos, a través del fondo de conectividad terrestre portuaria, más de 800 millones de euros en 62 actuaciones de mejora de accesos terrestres a los puertos, tanto viarios como ferroviarios.

Por otro lado, junto a la problemática de conectividad terrestre, Dapena ha señalado que en los próximos ejercicios “también se incrementan las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad ambiental”, avanzando que en el periodo

2022-2026 se destinarán 558 millones a este tipo de actuaciones, mientras que 286 millones de euros se invertirán en actuaciones puerto-ciudad.

Por último, destacan los 220 millones de euros que se han planificado para abordar una mayor digitalización e innovación, bajo el impulso del programa Puertos 4.0, “una referencia no solamente nacional, sino internacional”.

Puertos competitivos

Dapena ha explicado que los presupuestos e inversiones de 2023 están alineados con el nuevo Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, aprobado por el Gobierno a lo largo del pasado ejercicio y que “pone en pie de igualdad la dimensión ambiental y social de los puertos junto con la tradicional económica”.

El presidente de Puertos del Estado concluye afirmando que “nosotros buscamos unos puertos absolutamente competitivos en los mercados del comercio, el transporte y la logística, a la par que contribuidores de valor para la sociedad”.

ÁLVARO RDGZ. DAPENA
Pdte. Puertos del Estado

“BUSCAMOS UNOS PUERTOS COMPETITIVOS A LA PAR QUE CONTRIBUIDORES DE VALOR PARA LA SOCIEDAD”



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | GRANELES LÍQUIDOS

CERCA DE LOS FLUJOS PRECOVID

LA EVOLUCIÓN DE TRÁFICOS COMO EL GAS NATURAL NO FUE SUFICIENTE PARA ALCANZAR LOS VOLÚMENES DE 2019

Los graneles líquidos han seguido, un año más, sin llegar a los tráficos prepandemia. Eso sí, por poco. No fue suficiente la evolución de productos como el gas natural, que creció el 39,7 por ciento, las gasolinas, un 18,1 por ciento, o el petróleo crudo, un 12,3 por ciento, para alcanzar los flujos de 2019.

El conjunto del sistema portuario español canalizó un total de 182,61 millones de toneladas de graneles líquidos en 2022, el 6,88 por ciento más que en 2021, pero el 2,4 por ciento menos que en 2019, cuando llegó a los 187,10 millones de toneladas. Aunque con un crecimiento modesto (+0,84 por ciento) en comparación con 2021, el puerto de Algeciras siguió liderando estos flujos al captar 28,36 millones de toneladas.

Huelva y Cartagena intercambiaron plazas el año pasado, y no fue la primera vez. El puerto de Cartagena saltó de la tercera a la segunda posición al registrar un incremento de dos dígitos, el 16,39 por ciento

más respecto a 2021, sumando 27,98 millones de toneladas. Y este crecimiento se debió, en buena medida, a la importación de gas natural, que aumentó el 47,78 por ciento, alcanzando los 16,2 millones de toneladas. El puerto de Huelva, por su parte, retrocedió a la tercera posición con 24,80 millones de toneladas movidas y un crecimiento del 2,57 por ciento. En este sentido, ganará capacidad en el futuro con la nueva terminal para graneles líquidos que proyecta. La consejería de Sostenibilidad de la Junta de Andalucía dio luz verde ambiental, el pasado mes de enero, al proyecto, que ocupará una superficie de 46.000 metros cuadrados. Terminal Puerto Tartessos, sociedad creada por Exolum (antigua CLH) y Cepsa, es la adjudicataria de la concesión para desarrollar el proyecto. La nueva terminal permitirá inicialmente el atraque de buques de 5.000 hasta 80.000 TPM. En una segunda fase, está prevista la operativa de buques de hasta 110.000

EL 7% MÁS

El conjunto del sistema portuario movió 182,6 millones de toneladas de graneles líquidos en 2022, es decir, 11,7 millones más que en 2021.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Bahía de Algeciras	28,4	+1%	-7%	28,1	28,3
Cartagena	28,0	+16%	+8%	24,0	25,2
Huelva	24,8	+3%	-7%	24,2	23,5
Bilbao	20,5	+15%	-2%	17,8	18,2
Tarragona	17,7	-16%	-17%	21,1	18,3
Barcelona	15,5	+26%	-4%	12,3	12,9
Castellón	10,3	+4%	-3%	9,9	9,8
A Coruña	8,5	+6%	-5%	8,0	7,1
Las Palmas	7,8	-6%	-3%	8,3	7,8
Valencia	5,8	+51%	+87%	3,9	2,7
Ferrol - San Cibrao	3,9	+24%	+70%	3,2	2,9
S.C. Tenerife	3,7	+22%	-23%	3,0	3,4
Baleares	1,5	+37%	-1%	1,1	1,0
Bahía de Cádiz	1,5	+36%	+11%	1,1	1,3
Motril	1,3	-17%	+0%	1,6	1,4
Gijón	0,8	+10%	-7%	0,8	0,6
Ceuta	0,7	+43%	-22%	0,5	0,7
Avilés	0,7	+8%	-9%	0,6	0,7
Sevilla	0,4	+17%	+43%	0,4	0,3
Vilagarcía	0,3	+10%	+64%	0,3	0,2
Santander	0,2	+16%	-25%	0,2	0,2
Málaga	0,1	-52%	+37%	0,2	0,2
Almería	0,1	-26%	+84%	0,1	0,1
Melilla	0,1	-1%	-15%	0,1	0,1
Vigo	0,0	-38%	-32%	0,1	0,1
Alicante	0,0	-28%	-4%	0,0	0,0
TOTAL	182,6	+7%	-2%	170,9	167,0

Millones de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

LOS GRANELES LÍQUIDOS CRECIERON UN 7% EN 2022

CARTAGENA SALTA AL SEGUNDO PUESTO

TPM, siempre y cuando la navegabilidad del canal lo permita, y dos buques atracados simultáneamente de hasta 20.000 TPM y 110.000 TPM.

También hubo baile en el cuarto y quinto puesto. El puerto de Bilbao saltó de la cuarta a la tercera plaza

en detrimento del puerto de Tarragona.

Y es que la dársena vasca sumó 20,45 millones de toneladas y un crecimiento del 15,13 por ciento, mientras que la catalana retrocedió casi en la misma proporción (-16,42 por ciento), hasta los 17,67 millo-





DEPOSA
Depósitos Portuarios

ALMACENAMIENTO PARA LÍQUIDOS A GRANEL EN EL PUERTO DE BILBAO



Tanques de acero inox y acero al carbono aislado calorifugados



Instalaciones in-bond de almacenamiento



32.000 metros cúbicos de capacidad



500 metros de muelle para buques



Más de 70 años de experiencia



Instalaciones accesibles por mar, tren y carretera

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

nes de toneladas. El puerto de Bilbao ha ganado recientemente capacidad para este tipo de flujos al finalizar Depósitos Portuarios (Deposa), especializada en el almacenamiento de graneles líquidos agroalimentarios, la ampliación de su terminal en la dársena. El proyecto ha consistido en la construcción de seis tanques de 2.000 metros cúbicos de capacidad cada uno. La instalación ac-

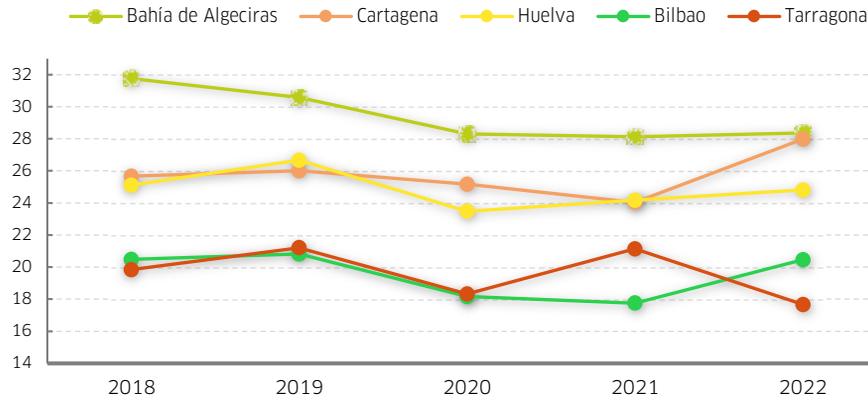
BILBAO SEGUIRÁ GANANDO CAPACIDAD

tualmente los 32.000 metros cúbicos. Además, continuará este año su expansión en la dársena. La compañía construirá cuatro tanques más, con una capacidad total de cerca de 8.500 metros cúbicos, con lo que superará los 40.000 metros cúbicos.

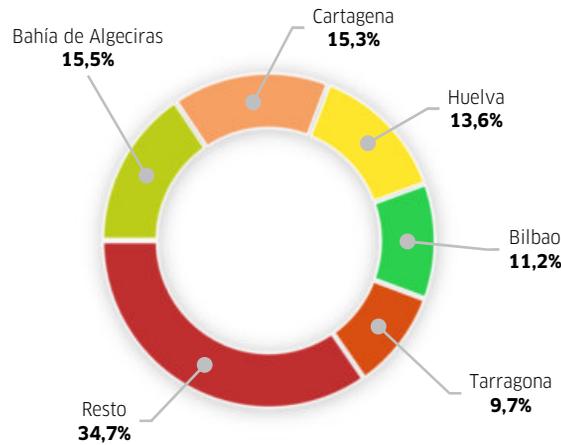
Sin salir del puerto de Bilbao, DBA Bilbao Port, filial de Grupo Hafesa, invertirá 3,95 millones de euros en la construcción de cuatro nuevos tanques en su terminal del puerto para almacenar gasolina, gasóleo y biodiésel.

CASI DOS MILLONES MÁS

Cartagena es la única las primeras dársenas del sistema portuario en estos tráficos que ha superado, y con holgura, los tráficos prepandemia. El enclave incrementó en un 27,98% los flujos respecto a 2019.



AÑO 2022



Millones de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

DOS PROYECTOS EN TARRAGONA

Los terminales que operan graneles líquidos en el puerto de Tarragona, Tepsa y Vopak Terquimsa, están en fase de crecimiento en la dársena catalana. El consejo de administración del Puerto de Tarragona adjudicó, el pasado noviembre, una nueva concesión de 10.616 metros cuadrados y por un plazo de 42 años, a Tepsa. La terminal de graneles líquidos, propiedad de Rubis Terminal, sumará así su cuarta ampliación en la dársena catalana, donde ya contaba con 43.530 metros cuadrados de superficie repartidos en tres concesiones. Por su parte, Vopak Terquimsa construirá dos nuevas tuberías en una de sus concesiones para flexibilizar la operativa y proyecta nuevas ampliaciones para ganar capacidad.

RUBIS TERMINAL

Sustainable storage solutions for everyday life.

We connect industries with people through safe storage solutions. We preserve essential products in sustainable ways.

www.rubis-terminal.com
FRANCE - SPAIN - NETHERLANDS - BELGIUM

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | GRANELES SÓLIDOS

LA MEJOR COSECHA

EL FLUJO QUE MÁS CRECE, FAVORECIDO POR LA SITUACIÓN ENERGÉTICA DERIVADA DE LA GUERRA

9,2 MILLONES DE TONELADAS MÁS

Los graneles sólidos sumaron 94,2 millones de toneladas en 2022. Y ello supone un crecimiento del 11% en relación a 2021.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Gijón	16,9	+19%	+16%	14,2	13,6
Tarragona	9,3	+20%	-4%	7,7	6,5
Castellón	9,2	-2%	+29%	9,4	6,7
Cartagena	7,5	+24%	+9%	6,0	6,5
Ferrol - San Cibrao	6,9	+14%	-15%	6,0	6,4
Huelva	5,7	+14%	-1%	5,0	4,9
A Coruña	5,4	+84%	+55%	2,9	2,5
Barcelona	4,5	+2%	+12%	4,5	4,0
Almería	3,9	-7%	-11%	4,2	3,5
Bilbao	3,8	-19%	-20%	4,7	3,7
Santander	3,4	-4%	-6%	3,5	3,0
Avilés	2,8	-3%	-0%	2,9	2,5
Valencia	2,3	+8%	+6%	2,2	1,9
Bahía de Cádiz	1,9	+45%	+2%	1,3	1,4
Sevilla	1,8	-17%	-22%	2,2	2,2
Alicante	1,7	+28%	+15%	1,3	1,4
Málaga	1,4	-8%	-6%	1,5	1,4
Bahía de Algeciras	1,4	+107%	+41%	0,7	0,6
Marín - Pontevedra	1,0	+9%	+17%	1,0	0,9
Pasaia	0,9	-18%	-12%	1,1	1,0
Motril	0,7	-9%	+10%	0,7	0,5
S.C. Tenerife	0,4	-9%	-3%	0,4	0,4
Vilagarcía	0,4	-6%	-16%	0,4	0,3
Baleares	0,4	+7%	-69%	0,4	0,5
Las Palmas	0,4	-14%	-20%	0,4	0,4
Vigo	0,3	-10%	+2%	0,3	0,3
Melilla	0,0	-30%	+288%	0,0	0,0
Ceuta	0,0	-63%	-76%	0,0	0,0
TOTAL	94,2	+11%	+4%	85,0	77,1

Millones de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

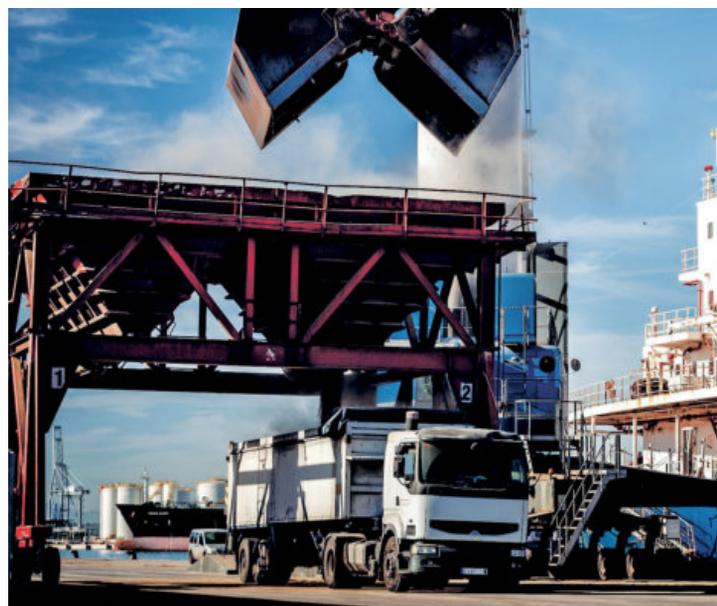
Los tráficos de graneles sólidos han resultado claramente beneficiados de la situación energética derivada de la guerra en Ucrania. Es el flujo que más ha crecido, el 10,81 por ciento, hasta los 94,16 millones de toneladas, con respecto a 2021. Ha llegado, incluso, a superar en un 3,6 por ciento los volúmenes pre-pandemia, los 90,81 millones de toneladas registrados en 2019.

El nuevo contexto geopolítico ha supuesto una oportunidad para que algunos de los principales puertos graneros de España aumenten sus tráficos de carbón y coque de petróleo, con alzas de dobles dígitos, tras el último cuatrienio en caída libre por la política europea de descarbonización. El tráfico de carbón y coque de petróleo registró un incremento, ni más ni menos, que del 72 por ciento el año pasado en comparación con 2021. Otro tráfico que se ha beneficiado de la situación, pero menos, ha sido el de cereales y sus harinas, con un crecimiento del 39,5 por ciento.

El puerto de Gijón sigue liderando el tráfico de graneles sólidos con un total de 16,89 millones de toneladas movidas el año pasado, el 18,91 por ciento más que en 2021. Su terminal granelera European Bulk Handling Installation (Ebhi) movió 3,2 millones de toneladas de carbón térmico en 2022, el 106 por ciento más que en 2021. Este crecimiento ha compensado, y con diferencia, la bajada del carbón siderúrgico y del mineral

de hierro, como consecuencia de la parada de un alto horno de Arcelor Mittal. La terminal granelera movió globalmente 902.922 toneladas más que en 2021, hasta los 10,14 millones de toneladas.

La Autoridad Portuaria de Gijón sacó a concurso, a finales de año, el asfaltado de una superficie de 23.853 metros



Los cereales y sus harinas también han favorecido la evolución de los sólidos.

cuadrados para dar respuesta al “gran aumento de la demanda de suelo para el acopio de graneles sólidos, especialmente de carbón, como reserva energética estratégica”.

El puerto de Tarragona saltó de la tercera a la segunda posición, desbancando al de Castellón, al registrar un incre-

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)

40 m

500 m

210 m

750 m

● 16 m. de calado

mento del 20,39 por ciento del tráfico de sólidos, hasta los 9,32 millones de toneladas. Un crecimiento debido a la favorable evolución tanto de los tráficos de carbón como de cereales y piensos.

Castellón, que retrocedió de la segunda a la tercera posición, fue el único de los principales puertos que saldó el ejercicio en negativo (-2,44 por ciento), hasta los 9,15 millones de toneladas, frente al avance de dos dígitos del pelotón de puertos líderes.

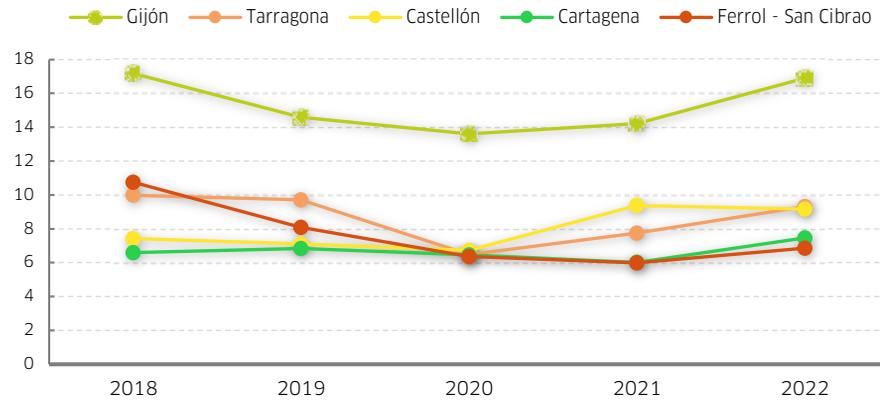
MÁS CAPACIDAD PARA SÓLIDOS

Ership Grupo ha estrenado una nueva nave para graneles en el puerto de Cartagena, que supone un incremento de 21.000 metros cuadrados de superficie de almacenamiento. La nueva instalación se suma a dos almacenes, de 10.000 metros cuadrados de superficie cada uno y 160.000 toneladas de capacidad total, que ya tenía. Terminal Marítima de Cartagena (TMC) también ganó capacidad con una nave de 24.000 metros cuadrados en la dársena de Escombreras el año pasado. Por otra parte, el puerto de Huelva va a reforzar su oferta granelera con la puesta a disposición de los operadores de nuevos espacios en el muelle de Minerales, ubicado en la margen izquierda de la ría de la dársena.

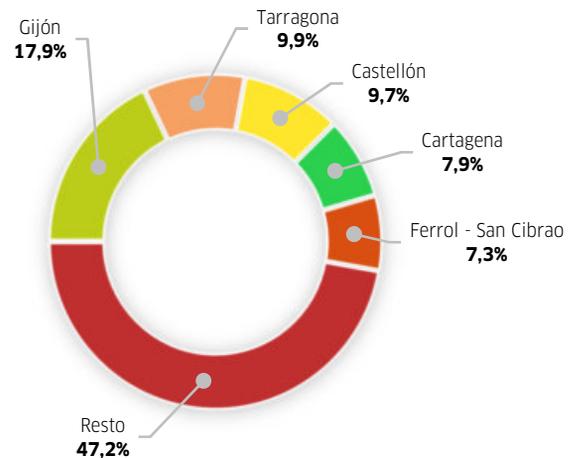


TRÁFICOS PREPANDEMIA

El puerto de Castellón superó, y con holgura (+28,8%), los tráficos prepandemia. Al igual que el puerto de Cartagena (+9,8%), mientras que Gijón, Tarragona y Ferrol-San-Cibrao, todavía no.



AÑO 2022



Millones de toneladas. 2022, 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



La mercancía general movida en contenedores supone casi el 70% del total de este envase.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | MERCANCÍA GENERAL

LA PAGANINI

EL FLUJO MÁS NUMEROSO, PERO EL DE PEOR EVOLUCIÓN

La mercancía general no siguió la misma dirección que los tráficos de graneles líquidos y sólidos. La situación de incerteza económica pasó factura al principal

envase, que supone casi la mitad del total de flujos del sistema portuario español.

Al sumar 271,16 millones de toneladas en 2022, la mercancía general no su-

peró el récord histórico, los 276,23 millones de toneladas, que alcanzó en el ejercicio precedente. Y ello supuso una caída del tráfico del 1,83 por ciento, per-

NO PUDO SER

El sistema portuario, con 271,2 millones de toneladas en 2022, se quedó a cinco millones de toneladas de superar el récord histórico de 2021.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Valencia	71,0	-10%	-6%	78,8	76,0
Bahía de Algeciras	71,0	+1%	-3%	70,6	74,7
Barcelona	49,0	+2%	+7%	48,2	41,6
Las Palmas	18,2	+5%	+16%	17,2	15,2
Baleares	13,5	+10%	-2%	12,3	10,8
Bilbao	8,6	-2%	-14%	8,8	7,7
S.C. Tenerife	7,6	+5%	+5%	7,2	6,7
Vigo	4,2	-1%	+10%	4,3	4,0
Málaga	2,8	+6%	+47%	2,7	1,1
Santander	2,8	-8%	+7%	3,0	2,6
Tarragona	2,4	+5%	+34%	2,3	1,5
Pasaia	2,4	-1%	+9%	2,4	2,0
Bahía de Cádiz	2,2	-10%	+90%	2,4	1,6
Sevilla	1,6	-5%	-11%	1,7	1,6
Alicante	1,5	+18%	+7%	1,3	1,3
Castellón	1,5	-22%	-50%	1,9	2,0
Almería	1,5	+2%	+36%	1,5	1,2
Huelva	1,3	+11%	+16%	1,2	1,3
Gijón	1,3	-20%	-30%	1,7	1,8
Marín - Pontevedra	1,0	-13%	-33%	1,2	1,2
Avilés	1,0	-12%	-37%	1,1	0,9
Cartagena	1,0	+2%	-21%	1,0	1,1
Ferrol - San Cibrao	1,0	+26%	+28%	0,8	0,7
A Coruña	0,9	+5%	-11%	0,9	0,8
Vilagarcía	0,8	-2%	+21%	0,8	0,7
Ceuta	0,6	-5%	-32%	0,6	0,6
Melilla	0,5	-4%	-39%	0,5	0,5
Motril	0,1	-14%	-82%	0,2	0,3
TOTAL	271,2	-2%	-1%	276,2	261,5

Millones de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



HOLDING M. CONDEMINAS

ERGRANSA
SILOS CONDEMINAS



DISTRICENTER
Logística a medida



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.districter.es

- Flexibilidad de gestión.
- Gran capacidad de almacenaje.
- Aplicamos la tecnología más avanzada.
- Identificación por código de barras.
- Clasificación automática.
- Sistema de reconocimiento de voz.
- Servicio de entrega a domicilio.
- Gestión de picking y packing.
- Manipulaciones y 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
districter@districter.es



diendo los muelles españoles alrededor de cinco millones de toneladas.

Un resultado negativo debido al comportamiento de la mercancía general movida en contenedores. Y es que supone casi el 70 por ciento del total de la mercancía general al sumar 187,56 millones de toneladas, registrando un retroceso del 5,4 por ciento, es decir, casi 11 millones de toneladas menos que en 2021. La otra cara de la moneda, la mercancía general convencional, que experimentó un incremento del 7,25 por ciento, hasta los 83,60 millones de toneladas movidos.

Valencia mantuvo el liderato en este tipo de flujos a pesar de experimentar un retroceso de casi el 10 por ciento (-9,91 por ciento), hasta los 71 millones de toneladas canalizadas, 7,8 millones menos

que en 2021. El puerto valenciano resultó doblemente damnificado por la coyuntura económica, en general, y por la congestión de sus muelles, en particular. Y esto último provocó el desvío de tráficos a otras dársenas.

El puerto de Algeciras, segundo, mantuvo volúmenes, moviendo poco menos que Valencia, con 71 millones de toneladas canalizadas, el 0,59 por ciento más que en 2021.

Por su parte, el puerto de Barcelona, tercero, registró un modesto avance del 1,75 por ciento, hasta los 49,01 millones de toneladas. Pequeño avance, pero suficiente para superar en un 7 por ciento los flujos prepandemia y, por lo tanto, marcar un nuevo récord en este tipo de tráficos.

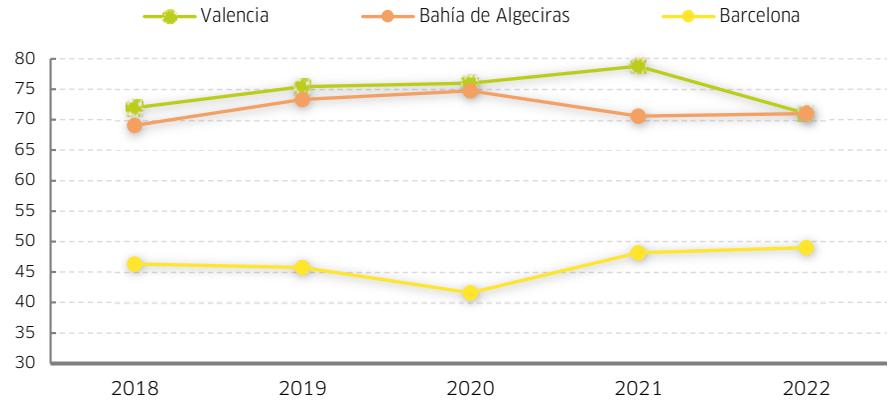
Entre los primeros puertos, destaca el crecimiento de dos dígitos de Baleares, quinto, con 13,49 millones de toneladas movidas, el 10,10 por ciento más que en el ejercicio precedente. Gracias, en buena parte, a la recuperación del turismo, al igual que ocurre en otro puerto isleño, como es el de Las Palmas, cuarto, que registró un crecimiento del 5,28 por ciento, con 18,15 millones de toneladas de mercancía general.

VALENCIA MANTUVO SU LIDERAZGO

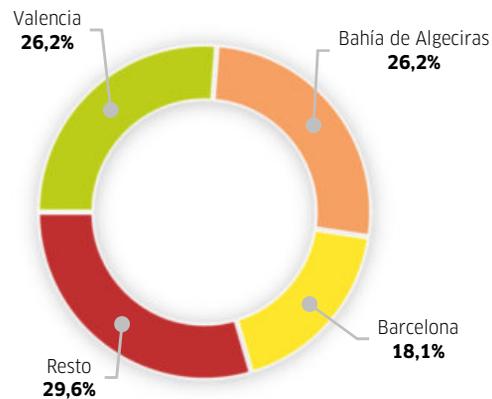
BARCELONA MARCÓ NUEVO RÉCORD EN MERCANCÍA GENERAL

CONCENTRACIÓN DE TRÁFICOS

Los tres principales puertos, Valencia, Algeciras y Barcelona, sumaron más de 191 millones de toneladas de mercancía general movida, lo que supone una cuota de casi el 71% del total de estos flujos.



AÑO 2022



Millones de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

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

Grupo Davila

grupodavila.es

"Tu socio de confianza desde 1917"



TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | CONTENEDORES

LA CONGESTIÓN, LA ESTRELLA DE UN 'AÑO MALO'

EL 'IMPORT-EXPORT' RESISTE FRENTE A LA CAÍDA DE TRÁNSITOS

Mal año para el contenedor en España. Los puertos movieron un total de 17,2 millones de TEUs, un dato que supone un descenso del 3 por ciento frente al máximo histórico establecido en 2021.

La crisis del comercio internacional, agravada por los precios energéticos, la subida de precios de materias primas y fletes, encadenaron un "efecto torbellino", que afectó a los tránsitos desde y hacia terceros países a lo largo del año, así como a los flujos del 'import-export', cuyo comportamiento fue más resistente dentro de un escenario de desaceleración económica.

"Por congestión hemos perdido contenedores", se

lamentaba un transitario con implantación nacional. "Hay que resolver ciertas operativas en puertos como Valencia, Algeciras o Barcelona, porque los buques no esperan y desvían flujos en cuanto ven el mínimo problema", añadió.

El caso que ilustra la congestión es Valencia, "culpable" del fuerte descenso del tráfico de contenedores en la red, protagonizando más del 95 por ciento de los flujos perdidos por los puertos españoles a lo largo de 2022.

El desplazamiento de tránsitos, en su mayoría de la naviera MSC, a puertos como Gioia Tauro, Tánger Med y Barcelona, está en la explicación de la caída, como subrayó Aurelio Martí-

nez, presidente del puerto de Valencia. Además, no hay que olvidar que la desaceleración de la exportación de sectores como el cerámico o el agroalimentario ha pasado factura a los tránsitos portuarios. Y eso, en un año marcado por "una coyuntura compleja por la guerra de Ucrania, el mayor neoproteccionismo, la alta inflación y el alza en combustibles y las materias primas", explicó Martínez.

Estancamiento

Frente al 'batacazo' de flujos en Valencia, los puertos de Algeciras y Barcelona salieron menos perjudicados, ya que sus volúmenes totales de contenedores se mantuvieron estabilizados.

Desde la dirección de

VALENCIA MANTIENE SU POSICIÓN DE LÍDER

El puerto se afianza como primer puerto español en tráfico de contenedores, pese a su caída, mientras Algeciras y Barcelona repiten sus flujos de 2021.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Valencia	5.076	-9%	-7%	5.604	5.428
Bahía de Algeciras	4.763	-1%	-7%	4.799	5.108
Barcelona	3.522	-0%	+6%	3.531	2.958
Las Palmas	1.162	-1%	+15%	1.177	1.033
Bilbao	497	-8%	-21%	539	486
S.C. Tenerife	480	+10%	+17%	436	377
Málaga	228	-4%	+9%	237	124
Vigo	226	-6%	+4%	239	229
Bahía de Cádiz	218	+1%	+276%	215	109
Alicante	210	+22%	+23%	173	158
Sevilla	141	+4%	+3%	136	126
Castellón	103	-20%	-49%	130	131
Baleares	97	-9%	-19%	107	92
Tarragona	83	+52%	+74%	55	44
Huelva	80	-0%	+9%	81	84
Cartagena	50	-1%	-26%	51	57
Gijón	46	-20%	-39%	58	85
Marín - Pontevedra	46	+12%	-40%	41	44
Ferrol - San Cibrao	37	+120%	+348%	17	12
Vilagarcía	33	-2%	-20%	34	36
Santander	30	-22%	+106%	38	26
Almería	22	-13%	-6%	25	24
Melilla	6	-28%	-68%	8	11
Ceuta	5	-9%	-50%	6	6
Motril	0	-	-98%	0	0
A Coruña	0	+233%	+67%	0	0
Avilés	0	-100%	-100%	0	0
Pasaia	0	-	-	0	4
TOTAL	17.162	-3%	-2%	17.735	16.793

Miles de TEUs. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ifs **International Forwarding S.L.U.**
Operador Logístico Neutral
+ de 35 años al servicio del transitario

NLO
NEUTRAL LOGISTICS OPERATOR

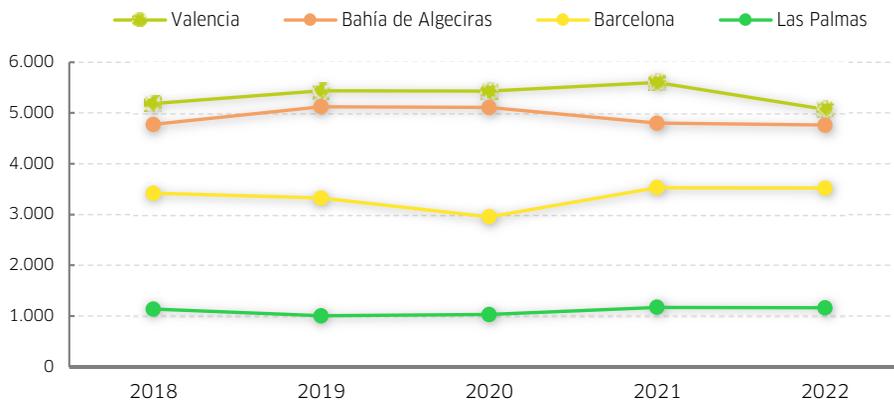
- Servicios Import y Export + de 165 líneas directas
- 11 Oficinas en Península y Canarias
- Servicios Aduaneros
- Presencia en 8 puertos peninsulares

www.ifs.es

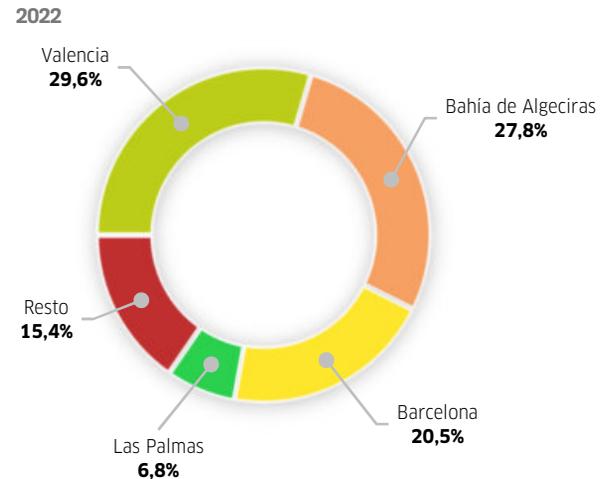
MSL **CARGO**

FLUJOS AGRUPADOS EN CUATRO PUERTOS INTEROCEÁNICOS

Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas movieron 85 de cada 100 contenedores que pasaron por España en 2022.



Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



ambos enclaves preocupa este estancamiento y su continuidad a la baja en 2023, “un año de turbulencias, con una situación en China que no está clarificada”, reconoció Gerardo Landaluze, presidente del puerto de Algeciras.

ESPAÑA AGUANTA LA CRISIS GLOBAL

La caída del comercio marítimo mundial, cifrada en un 10 por ciento, ha frenado el crecimiento de los tráficos de contenedores en los puertos españoles. Responsables portuarios y operadores explican que el fin de la guerra de Ucrania y la mejora de producción en China deberán ir aclarando la situación a los largo de 2023, “un año que se antoja complicado, con una pequeña desaceleración en los primeros meses” dentro de la tendencia del último semestre.

HUTCHISON PORTS BEST

THE GREENEST TERMINAL IN THE MED

BESTustainable

AFLAS AWARDS

Sustainability SIL Award 2022

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | CONTENEDORES

ESTANCAMIENTO

EL 'IMPORT-EXPORT' SE FRENA ANTE EL INCREMENTO DE STOCKS

Los puertos de Valencia y Barcelona, los dos principales enclaves españoles en flujos de importación y exportación, mantuvieron sus volúmenes en 2022, tras un año 2021 en el que sus terminales crecieron a doble dígito gracias a una fuerte evolución de la actividad exportadora.

El pasado año, en ambos enclaves se vislumbra “una atonía, ensombrecida por el descenso de volúmenes en el segundo semestre del año”, coinciden en explicar transitarios que operan en ambos enclaves. “La bajada del tráfico de exportación es un síntoma de la salud económica del *hinterland* y refleja que estamos en una crisis donde los principales mercados a los que vende España están pasándolo mal”, indican desde el Puerto de Valencia, que en 2022 detuvo su crecimiento, con un descenso del 1 por ciento.

Tanto en Valencia como en Barcelona, cuyo tráfico

cayó un 3 por ciento, el ‘import-export’ se detuvo por un aumento de *stocks*. Las empresas “se aprovisionaron más durante el primer semestre” ante una incerteza en el precio de materias primas o productos acabados en un escenario salpicado por la guerra de Ucrania, políticas autárquicas, la inflación y el alza en los precios de los combustibles, junto a unas tarifas marítimas por encima de los flotes de los últimos años de bonanza económica.

Ejercicio positivo

Pese a la desaceleración del tráfico en 2022, el ejercicio supone un nuevo “año positivo” en el camino trazado por el sistema portuario para convertir los muelles españoles en facilitadores del comercio internacional, liderando entre continentes un tráfico de 6,24 millones de TEUs en el competitivo escenario del sur de Europa, explican operadores consultados. El sector vie-

FRENO A LA BONANZA DEL EJERCICIO 2021

Las terminales de contenedores en los puertos españoles frenaron su ritmo de crecimiento y se mantienen a la expectativa de la evolución económica.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Valencia	2.482	-1%	+8%	2.502	2.164
Barcelona	1.776	-3%	+5%	1.829	1.568
Bahía de Algeciras	816	+14%	+15%	715	677
Bilbao	447	-9%	-19%	492	441
Vigo	194	-9%	+23%	214	203
Castellón	96	-18%	-50%	118	124
Las Palmas	70	+7%	-17%	65	73
Tarragona	47	+3%	+18%	45	33
Marín - Pontevedra	41	+13%	-37%	37	38
S.C. Tenerife	41	+18%	+3%	35	33
Gijón	37	-25%	-34%	50	65
Cartagena	36	-7%	-33%	39	48
Bahía de Cádiz	30	-21%	+205%	38	20
Santander	30	-22%	+106%	38	26
Alicante	28	+7%	+42%	26	21
Ferrol - San Cibrao	22	+41%	+174%	16	12
Almería	19	-14%	-10%	22	20
Málaga	18	+16%	-29%	15	15
Huelva	11	-19%	-23%	14	18
Vilagarcía	2	+22%	+26%	2	2
Sevilla	1	-5%	-65%	1	1
Ceuta	0	-13%	-96%	0	0
Melilla	0	-18%	-99%	0	1
Baleares	0	-20%	-68%	0	0
Motril	0	-	-98%	0	0
A Coruña	0	+233%	+67%	0	0
Avilés	0	-100%	-100%	0	0
Pasaia	0	-	-	0	4
TOTAL	6.244	-1%	+3%	6.311	5.606

Miles de TEUs. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

EL PUERTO DE ALGECIRAS CRECE UN 14%, MIENTRAS LOS FLUJOS EN VALENCIA Y BARCELONA SE ESTANCAN

CSP Spain
The Ports for ALL

Operador portuario líder en España

Map of Spain showing port locations.

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

Website: cspspain.com

ne de un crecimiento en los flujos, obtenido en el ejercicio 2021, donde el sistema portuario marcó un récord tras registrar un movimiento de 6,31 millones de TEUs.

Progresión de Algeciras

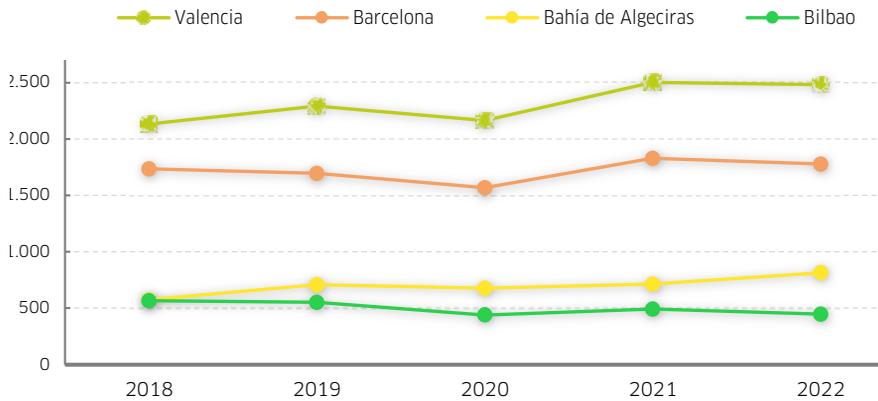
Los mismos interlocutores se detienen en señalar el ‘caso de éxito’ del puerto de Algeciras para el desarrollo de exportaciones e importaciones.

Es “una nueva puerta alternativa en el sur de España que se beneficia de una alta conectividad marítima” gracias a su corriente tradicional en el tránsito internacional de contenedores. Y es que los flujos ‘import-export’ avanzaron un 14 por ciento en 2022 en Algeciras, creciendo en 0,81 millones de TEUs, una cifra inédita para sus terminales. Estas instalaciones progresan cada año en esta tipología de tráfico, con la novedad de “la apertura de servicios intermodales” para productos perecederos o mercancías *just in time*, explican operadores locales.

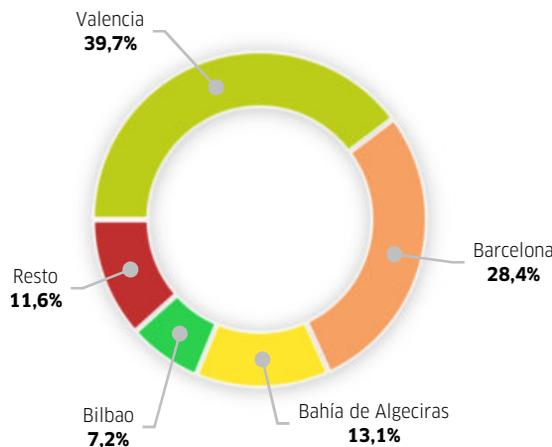
La entidad portuaria de Algeciras apuesta por incentivar el ferrocarril con el objetivo de ganar mercado en el interior peninsular gracias a la potencialidad de sus líneas marítimas.

ESPAÑA TIENE CUATRO PUERTAS PARA EL COMERCIO EXTERIOR

Los puertos de Valencia, Barcelona y Algeciras, en el Mediterráneo, y Bilbao, en el Atlántico, mantienen sus fortalezas.



AÑO 2022



Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

PUERTOS CON VALOR AÑADIDO

Los puertos españoles disponen de una extensa capacidad para dar una sólida respuesta a las necesidades logísticas de importadores y exportadores. La red de terminales ha venido apostando no solo por una renovación o ampliación de infraestructuras y servicios, sino por la incorporación de las tecnologías más modernas en sistemas de información para atender a un volumen diario de más de 17.000 camiones que llevan o traen contenedores. Una cadena de distribución donde el ferrocarril está llamado a ser una piedra angular en la próxima década, fruto de la estrategia de descarbonización impulsada por la CE. Junto a ello, los puertos deben trabajar en la eliminación de ‘problemas’ con la aligeración de controles de inspección con un mayor uso de la digitalización y de la automatización de procesos para desterrar cuellos de botella en los muelles.



Fabrisem
... worldwide

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 2022 | CONTENEDORES

VAIVENES EN LOS TRÁNSITOS

LA FALTA DE ESPACIOS Y ATRAQUES PRODUCE DESVÍOS Y PÉRDIDA DE TRÁFICOS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

DESACELERACIÓN DE LOS VOLÚMENES

Las terminales de Algeciras, Valencia, Las Palmas y Málaga registraron descensos en 2022, mientras Barcelona y Tenerife crecieron en tráficos.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Bahía de Algeciras	3.947	-3%	-11%	4.084	4.431
Valencia	2.394	-17%	-18%	2.888	3.061
Barcelona	1.551	+5%	+11%	1.477	1.175
Las Palmas	575	-10%	+29%	642	536
Málaga	202	-5%	+18%	211	97
S.C. Tenerife	66	+59%	+427%	41	25
Bahía de Cádiz	32	-30%	>999%	45	31
Tarragona	27	>999%	>999%	0	1
Vigo	13	+24%	+44%	11	10
Ferrol - San Cibrao	4	-	-	0	0
Bilbao	4	+74%	+122%	2	2
Castellón	3	-48%	-61%	6	3
Cijón	2	+888%	>999%	0	0
Alicante	2	-25%	+192%	2	4
Cartagena	1	>999%	+575%	0	0
Marín - Pontevedra	0	-89%	-93%	3	4
Vilagarcía	0	+138%	+714%	0	0
Resto	0	+75%	+80%	0	0
TOTAL	8.823	-6%	-6%	9.414	9.382

Miles de TEUs en tránsito. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

2022 fue un año negativo para el comportamiento del tránsito de contenedores en los puertos españoles. Las cifras muestran una afección del 6 por ciento en los volúmenes operados, con varios puertos donde se redujo el ritmo de las operaciones marítimas de tránsito de las grandes navieras interoceánicas.

El recorte de volúmenes afectó a Bahía de Algeciras, en menor medida, mientras que Valencia y Las Palmas sufrieron bajadas de flujos de dos dígitos. Por su parte, la evolución que había tenido en 2021 el puerto de Málaga se estancó en 2022, con una reducción del 5 por ciento en los tráficos marítimos operados en la dársena.

La principal causa de la afección global a los tránsitos de los puertos españoles “está en la crisis económica” que ha envuelto a muchos países que operan sus volúmenes a través de España, “con una reducción de las compras a mercados lejanos y un aumento del abastecimiento o producción interna”, explican transitarios consultados. Hay que destacar que la reducción de tránsitos afecta a materias primas y productos elaborados, donde

“empieza a haber una relocalización de actividades ante la necesidad de posicionar una logística de proximidad en los mercados europeos”, indican los medios consultados. Aparte de afecciones particulares como las producidas por la invasión rusa de Ucrania o la crisis diplomática entre España y Argelia, añaden.

Relocalización

En este sentido, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, señaló que en los mercados “empieza a haber una pauta de relocalización, con una logística más próxima. De ahí el crecimiento en países como India, Pakistán o Turquía”. Dapena comentó que “hay una basculación hacia el este desde Extremo Oriente, con un incremento de tráfico hacia el Mediterráneo respecto al Atlántico, una brecha clara”, a la que hay que añadir el auge del comercio electrónico, “una irrupción que tensa la logística en los territorios”.

Pese al frágil desarrollo de la economía en 2022, parte del comportamiento del tránsito fue debido a la congestión, fruto de la prioridad en puertos como Valencia de dar mayor faci-

LOS PUERTOS PERDIERON 591.000 TEUS DE TRÁNSITO DURANTE 2022

lidad al tráfico *import-export*. Esta decisión de las navieras provocó desvíos de buques. Una huida, que Aurelio Martínez, presidente del Puerto de Valencia, localiza: “Gioia Tauro, Tánger Med y Barcelona” se vieron beneficiados de la congestión sufrida por la dársena en 2022, un aspecto que “ha sido clave” para que se produjera un vaivén de flujos a otros puertos que se vieron beneficiados por tener línea de atraque o espacios disponibles para operar los tránsitos a terceros países.

“Son operaciones que las navieras cuidan para que no haya un desvío considerable de las cargas, abriendo alternativas de *feeders* marítimos o servicios intermodales que puedan compensar el desplazamiento”, aclara un operador logístico. Estos medios indican que “la volatilidad del tránsito es enorme, pero no es problema. La cuestión que preocupa es si estos desvíos dañan a la carga local”.

SERVICIOS LEGALES INTEGRALES

360°
LEGAL SERVICES

Aiyon

ABOGADOS

Equipo de abogados profesional,
trato personalizado
y atención inmediata.

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

EL CABOTAJE AFIANZA SU VÍA DE CRECIMIENTO

BUEN AÑO PARA LOS TRÁFICOS ENTRE PENÍNSULA Y CANARIAS

La mejor noticia del año para la mayoría de puertos españoles fue el mantenimiento de un comportamiento positivo en los flujos de cabotaje, tráficos interportuarios en contenedores, que suponen el 12 por ciento del volumen global operado en la red de terminales.

Los puertos vuelven a consolidar un volumen superior a los 2 millones de TEUs, con una participación clave de los puertos canarios, que gestionaron un flujo de 0,89 millones de TEUs, cifra que supone el 42 por ciento del cabotaje.

Los operadores consultados afirman que navieras españolas como Boluda, Nisa y JSV Logistic "tuvieron un buen año dentro de una coyuntura diferenciada de fletes respecto a otra tipología de tráficos, con crecimiento de volúmenes fruto de un mejor comportamiento de la industria local y el turismo, que incrementó el consumo de productos en Canarias". Asimismo, las navieras internacionales continúan una estrategia de atracción de volúmenes de carga entre los puertos península-

res y los insulares, dentro de sus líneas regulares internacionales que acompañan en sus bodegas volúmenes de carga entre dársenas nacionales.

Redistribución

Alrededor de 5.600 TEUs se mueven entre los puertos españoles, dentro de una cadena de distribución que se mantiene al alza, junto a los tráficos de carga rodada, donde empieza a tener un protagonismo el flujo de contenedores, con apuestas directas de los armadores nacionales.

En ese mapa de tráficos Península-Canarias, hay una redistribución de flujos hacia el mercado de Andalucía respecto a Cataluña y Comunidad Valenciana, donde solo sobresale en 2022 el destacado crecimiento de Alicante.

Por su parte, los puertos andaluces aumentan su protagonismo, como son los casos de Cádiz, Sevilla y Huelva.

En el lado atlántico, destaca el aumento de flujos nacionales por el puerto de Vigo, un 25 por ciento más que en 2021.

EL TRÁFICO INTERPORTUARIO, EN POSITIVO

Los flujos marítimos entre puertos españoles crecieron un 4% en 2022 de la mano de la buena temperatura de los tráficos entre Península y las Islas Canarias, consolidando una tendencia alcista.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Las Palmas	517	+10%	+9%	469	425
S.C. Tenerife	373	+4%	+4%	360	319
Valencia	200	-7%	-6%	214	203
Barcelona	195	-13%	-16%	225	215
Alicante	181	+25%	+20%	145	133
Bahía de Cádiz	156	+18%	+230%	132	58
Sevilla	140	+4%	+5%	134	125
Baleares	97	-9%	-19%	107	92
Huelva	69	+4%	+16%	67	66
Bilbao	45	+1%	-39%	45	44
Vilagarcía	31	-4%	-22%	32	34
Vigo	18	+25%	+26%	15	16
Cartagena	13	+9%	-4%	12	9
Ferrol - San Cibrao	11	+775%	+3763%	1	0
Tarragona	9	+3%	+11%	9	9
Málaga	8	-17%	-40%	10	12
Gijón	7	-4%	-63%	8	19
Melilla	6	-28%	-60%	8	10
Ceuta	5	-9%	-36%	6	6
Marín - Pontevedra	4	+217%	-26%	1	3
Castellón	4	-41%	+22%	7	4
Almería	3	-7%	+25%	3	3
Bahía de Algeciras	0	-13%	-44%	0	0
TOTAL	2.094	+4%	+4%	2.010	1.804

Miles de TEUs. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

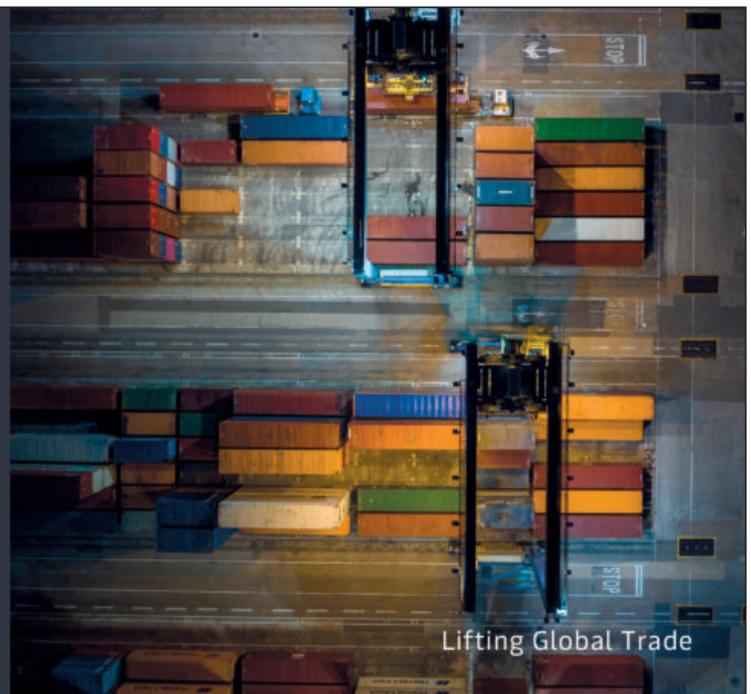
CANARIAS SUPONE EL 42% DE LOS TRÁFICOS DE CABOTAJE

APM TERMINALS

In Spain,
we lift more
than containers



Learn more on [apmterminals.com](https://www.apmterminals.com)



TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | CONTENEDORES

TERMÓMETROS DIARIOS DE LA ECONOMÍA

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REFLEJA UN AÑO MARCADO POR LA IRREGULARIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR

“Año de más a menos, complicado coyunturalmente para acertar con una planificación, ante la turbulencia de los precios energéticos”. Así lo puso de manifiesto un directivo de una transitaria española con un fuerte volumen en su negocio de tráficos con Asia, a la hora de hacer balance del ejercicio 2022.

“El mayor crecimiento nos vino con la importación de Extremo Oriente, aunque es cierto que empezamos a ver una relocalización de las cadenas logísticas en lugares más cercanos de Europa, como India y el norte de África, así como una Turquía que venía creciendo antes del grave terremoto de hace unas semanas”, explica.

Junto a esto, un operador logístico señala que “hemos visto una reducción de las exportaciones fruto de la desaceleración económica y conflictos diplomáticos como el de Argelia, que ha roto la dinámica que teníamos con este país desde España”.

En este sentido, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, apunta que “los puertos españoles, en relación con otras latitudes, han demostrado mucha robustez en cuanto a la variabilidad de los tráficos, no solamente durante la pandemia, sino en la pospandemia, en que se desestabilizó el comercio exterior”.

Dapena matiza que “las líneas regulares de contenedores se volvieron irregulares y, frente a tiempos de espera de buque de más de un mes en la costa oeste norteamericana o en el mundo hanseático europeo, en nuestro caso el máximo fue de diez o doce días en los puertos de interés general por unas infraestructuras muy sólidas”.

Así las cosas, la media mensual del tráfico total en el ejercicio 2022 superó los 1,43 millones de TEUs. Cada día pasó por la red portuaria un flujo superior a 47.600 TEUs. Del conjunto anual, sobresale el comportamiento de



Cada día pasan por la red de terminales en España un flujo de 47.600 TEUs.

los tráficos durante el mes de mayo, periodo en el que se movieron más de 1,6 millones de TEUs, el mejor dato del ejercicio y una marca a la que no llegó tampoco durante 2021, cuando el máximo mensual fue de 1,5 millones de TEUs. Por su parte, noviembre obtuvo el registro más bajo, con un flujo de 1,23 millones de TEUs.

De este global, sobresale el comportamiento de los flujos de tránsito en los ocho primeros meses del ejercicio, donde esta actividad obtuvo un mayor protagonismo, aunque en niveles bastante más reducidos que en el ejercicio 2021. Hay que tener en cuenta la for-



Logística · Comercial · Inmobiliaria · Renovables

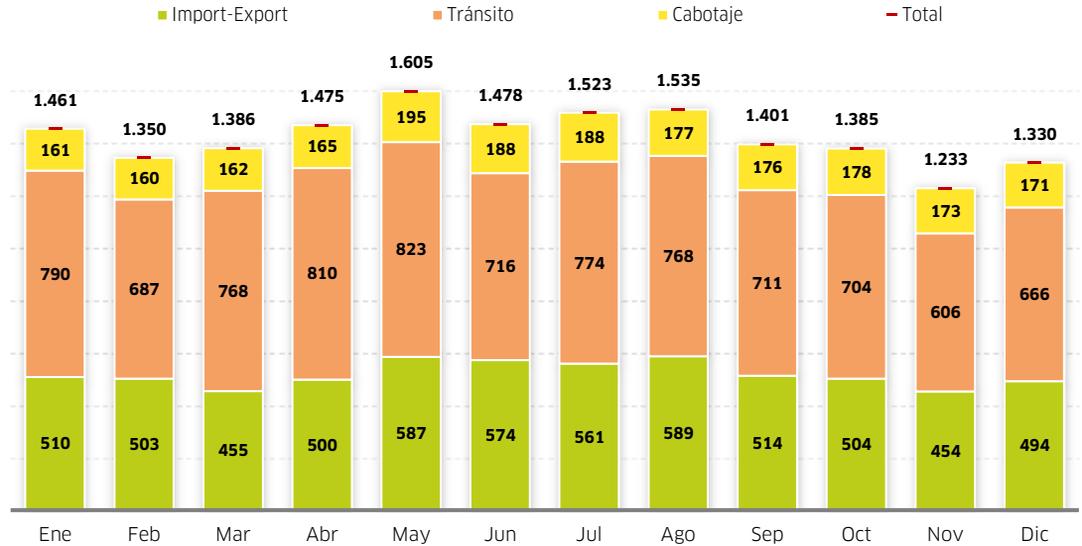
Marín | Vilagarcía | Cee | A Coruña | Ferrol | Ribadeo | Cartagena | Madrid | Viana do Castelo | São Paulo | Paracas



BOLUDA

MAYO FUE EL MES CON MAYOR FLUJO DE CONTENEDORES EN 2022

La irregularidad de los tráficos, salvo el comportamiento aceptable del cabotaje, muestra una fuerte desaceleración de los volúmenes en la red de terminales de los puertos españoles, que generaron una media mensual de 1,43 millones de TEUs.



Miles de TEUs, año 2022. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: Transporte XXI.

taleza del tránsito en el comportamiento del flujo de contenedores, ya que supone el 51 por ciento del global, con un movimiento diario de más de 24.500 TEUs. En tránsito, el mejor mes fue mayo, con un movimiento de 0,82 millones de TEUs, mientras que noviembre, con 0,61 millones de TEUs, obtuvo la cifra más baja del año.

Por su parte, en los datos globales de 2021, destaca el comportamiento positivo de los tráficos de cabotaje, que suponen el 12 por ciento de los volúmenes de contenedores gestionados en los puertos españoles. La media mensual fue de 174.500 TEUs, con una mayor

LA MEDIA MENSUAL DEL TRÁFICO TOTAL EN 2022 SUPERÓ LOS 1,43 MILLONES DE TEUS

fortaleza de los flujos en los meses de mayo, junio y julio. El máximo anual se logró en mayo, con un tráfico de 195.012 TEUs. Cada día transitan entre los puertos españoles más de 5.800 TEUs.

Estabilidad en el import-export

En cuanto a los flujos import-export, el comportamiento fue muy estable en comparación con 2021. La importación y exportación supone el 36 por ciento del tráfico total, con una media men-

sual de más de 0,52 millones de TEUs. El tráfico se mostró muy inestable, con continuas caídas y subidas a lo largo del ejercicio. El máximo anual se logró en agosto, con 0,59 millones de TEUs en un año que también destacó el flujo obtenido en mayo. En el último tercio del año, las cifras obtuvieron cierta regresión y en noviembre se obtuvo el peor registro del año, con 0,45 millones de TEUs. Durante 2022, se trataron más de 17.300 TEUs a diario en las diferentes terminales españolas.

YILPORT IBERIA

GAME CHANGER IN PORT OPERATIONS & TERMINAL MANAGEMENT



Una fuerte Red en la Península Ibérica

Terminales excelentes en Andalucía y Galicia

www.yilport.com







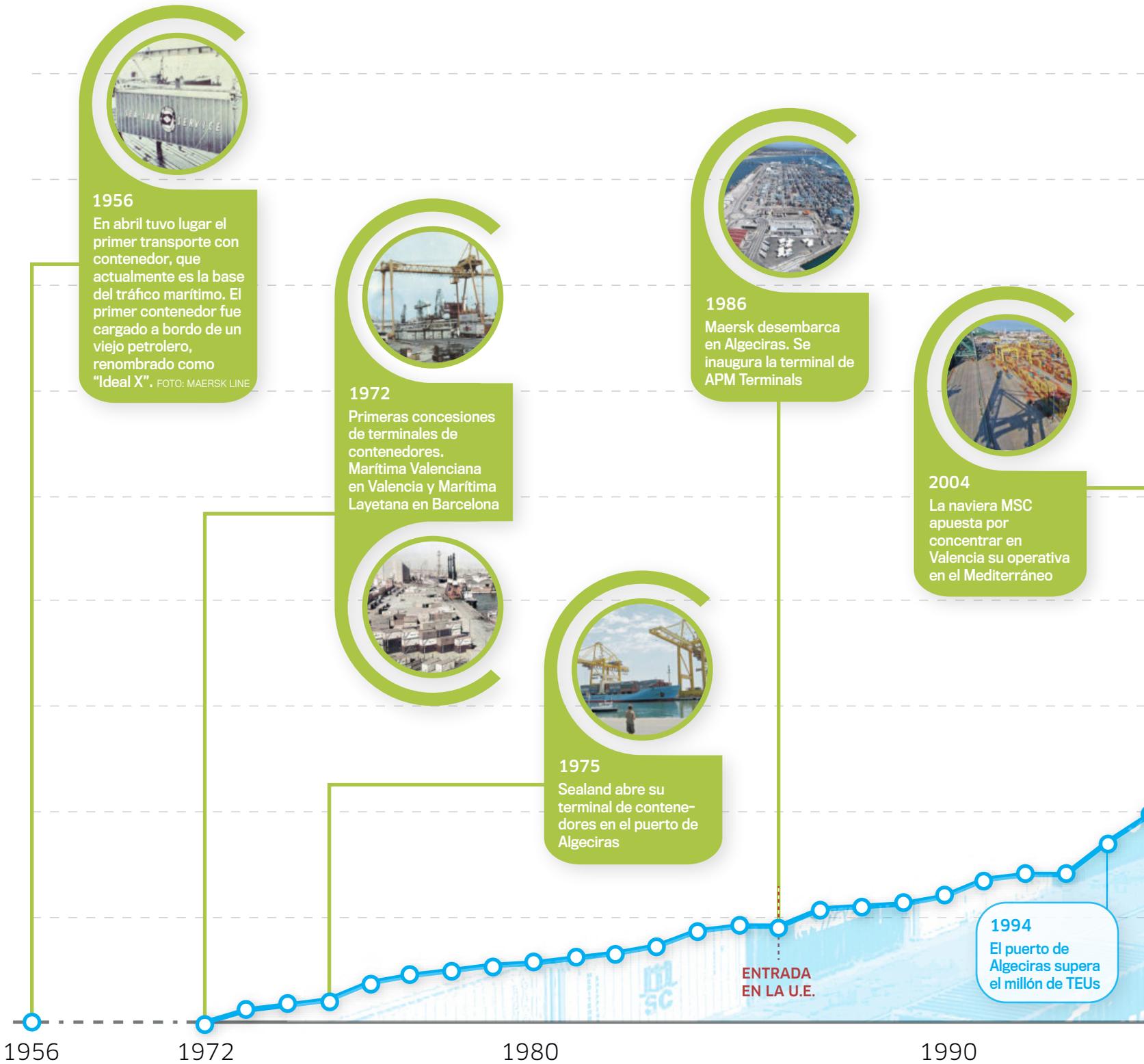


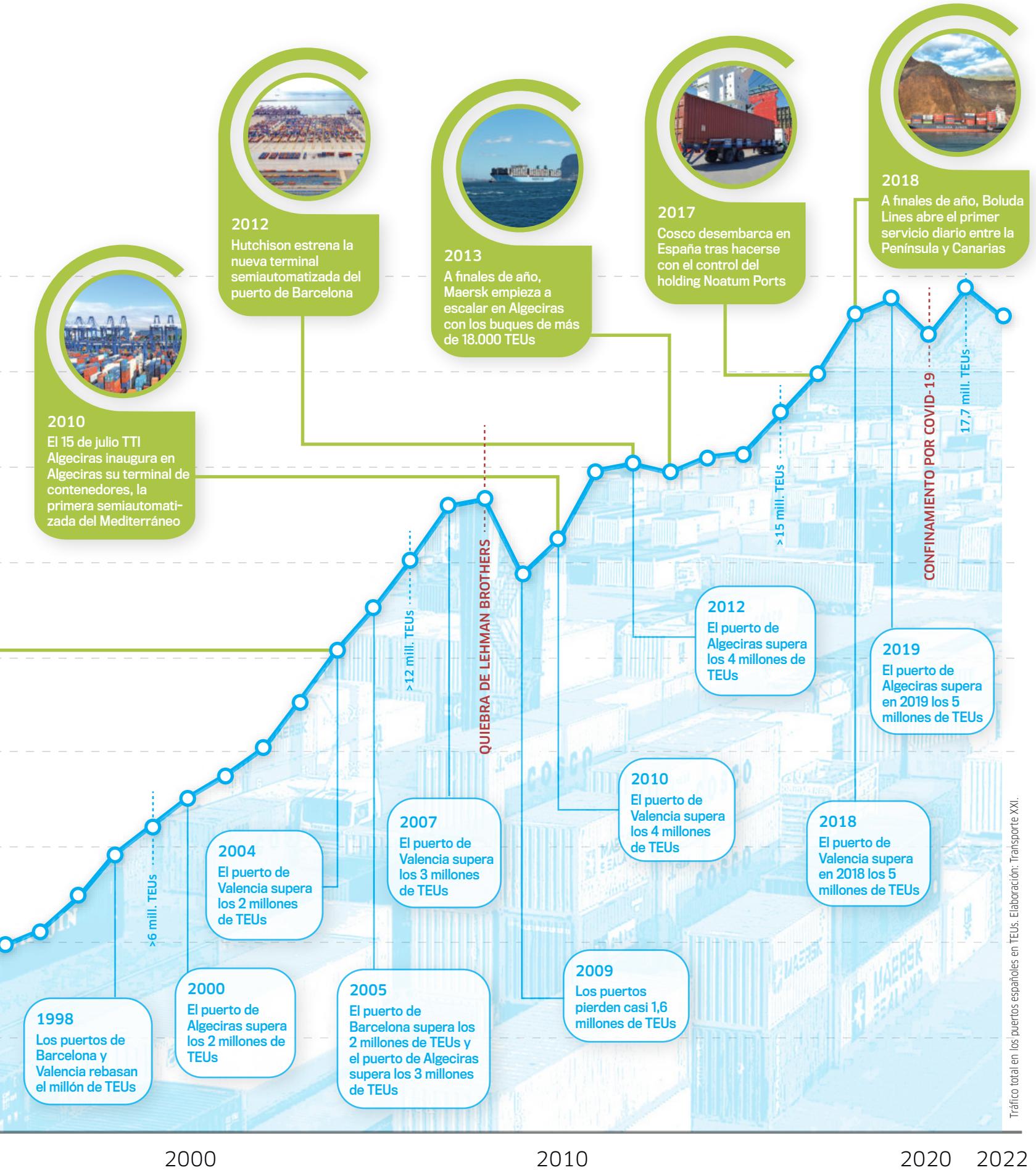




PRINCIPALES HITOS | CONTENEDORES

EL PESO DE LA HISTORIA





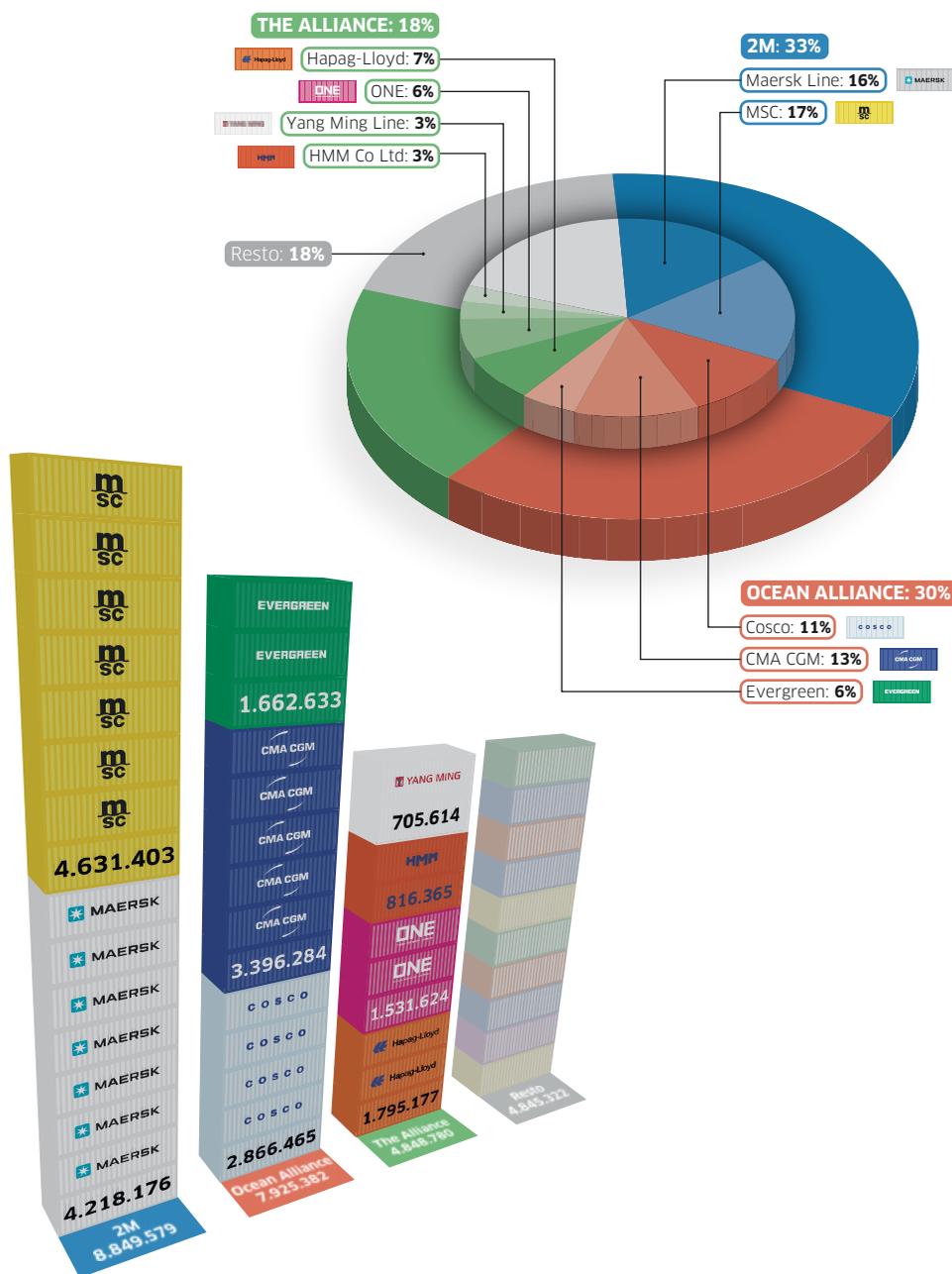
EL NEGOCIO DEL CONTENEDOR | ALIANZAS NAVIERAS

ESPAÑA, PUENTE ENTRE CONTINENTES

LOS TRES CONSORCIOS NAVIEROS INTERNACIONALES RESPALDAN LA POSICIÓN DE LOS PUERTOS DE BAHÍA DE ALGECIRAS, VALENCIA Y BARCELONA

EL 82% DE LA OFERTA GLOBAL NAVIERA, EN MANOS DE TRES CONSORCIOS

Cuatro grupos navieros, MSC, Maersk, CMA CGM y Cosco, gestionan el 57% de la bodega del transporte marítimo de contenedores, un mercado mundial que gestiona un volumen global de 26,4 millones de TEUs, con una flota de 6.526 buques.



El control de la mayoría del comercio mundial está en manos de tres consorcios navieros. Bajo sus decisiones operativas, los puertos españoles han desarrollado sus infraestructuras y el comercio exterior se ha visto beneficiado de sus servicios directos para lograr un intercambio de mercancías con los mercados internacionales.

Los armadores vienen siendo los “posibilitadores” de que el planeta esté conectado a diario por decenas de servicios marítimos regulares. Y en este escenario, España se muestra como un eje eficaz entre continentes gracias al respaldo que vienen ofreciendo los tres consorcios navieros internacionales a través de su negocio, consolidado en los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona, los tres enclaves con el mayor número de servicios regulares.

MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco y Hapag-Lloyd vienen siendo protagonistas directos de la evolución de los puertos españoles a través de una concertación en alianzas arrancada hace ocho años. Una política que en el caso de MSC y Maersk no irá más allá de 2025, al haber decidido ambas dejar de trabajar juntas en la alianza 2M, para competir tanto en mar como en tierra.

Un mercado global en el que emerge el precio de los fletes. 2022 fue “un año de grandes ingresos para todas las navieras”, explican fuentes del colectivo transitario “por los fletes, aunque es verdad que, en el segundo semestre, se fueron corrigiendo los mismos”. Y es que el último trimestre fue testigo de una demanda de carga mucho más débil “porque los cargadores se apresuraron a reconstruir los stocks”.

LAS DIEZ PRIMERAS NAVIERAS CONTROLAN EL 83% DE TODA LA FLOTA MUNDIAL

En este sentido, operadores confirman que “hay importadores que adelantaron sus pedidos durante el primer semestre para adelantarse a los posibles cuellos de botella de la cadena de suministro interior”, lo que redujo las operaciones de las navieras a partir del verano de 2022 y durante el primer tercio del presente ejercicio.

Las navieras esperan un 2023 “con fluctuaciones” tras la bonanza lograda el pasado año. Por ejemplo, el presidente de Boluda Corporación Marítima, Vicente Boluda Fos, avanza que el precio de los fletes no tardará mucho “en volver a subir” por las limitaciones introducidas para el sector. Indican que por la normativa ambiental, desde el pasado 1 de enero los buques tienen que re-

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

ducir en dos o tres nudos su velocidad por hora, por lo que se necesitarán “más buques para transportar la misma cantidad de mercancía”. Esto elevará su precio, aparte de que si un buque cubre su cuota de contaminación anual, hay que parar el barco “hasta el año siguiente”.

Más optimista se muestra el presidente de MSC España, Francisco Lorente, al anunciar que la previsión de la naviera suiza de China a Occidente, “es que se está normalizando la situación, y el tráfico se va incrementar bastante, por lo que nos van a inundar de producto chino en los próximos meses, porque es más competitivo que el nuestro”.

133

**BUQUES
PLANEA MSC
AÑADIR A SU
FLOTA**

MSC, líder sólido

Y es que las previsiones de MSC, la primera naviera mundial, muestran una fuerte apuesta por aumentar la

bodega de la compañía en los próximos años, dentro de su objetivo de navegar en solitario a partir de 2025, una vez finiquitada su alianza con Maersk.

La naviera suiza tiene en astillero un total de 133 buques que añadirán una capacidad de 1,8 millones de TEUs a su flota. Un brutal aumento de bodega solo comparable al que CMA CGM, Cosco y Evergreen suman, entre los tres miembros de la *Ocean Alliance*, que colocarán 2 millones de TEUs en el mercado con un flota de 172 buques. Maersk solo crecerá en 0,36 millones de TEUs, con 29 nuevos buques.

MSC AÑADIRÁ UNA OFERTA DE 1,8 MILLONES DE TEUS A SU FLOTA, CON 133 BUQUES

Los pedidos de nuevos buques de las 25 primeras compañías aumentarán la oferta de transporte marítimo de contenedores en 607 buques, con una bodega de 6,3 millones de TEUs en los próximos años.

	TOTAL		EN PROPIEDAD		CHÁRTER		PEDIDOS	
	CAPACIDAD	BUQUES	CAPACIDAD	BUQUES	CAPACIDAD	BUQUES	CAPACIDAD	BUQUES
1 Mediterranean Shg Co	4.631	721	2.165	427	2.466	294	1.825	133
2 Maersk	4.218	700	2.532	342	1.686	358	358	29
3 CMA CGM Group	3.396	595	1.598	232	1.798	363	660	77
4 COSCO Group	2.866	465	1.569	177	1.298	288	884	46
5 Hapag-Lloyd	1.795	248	1.111	120	684	128	362	18
6 Evergreen Line	1.663	209	952	128	711	81	463	49
7 ONE (Ocean Network Express)	1.531	204	788	90	744	114	418	30
8 HMM	816	75	556	37	260	38	184	17
9 Yang Ming Marine	706	93	216	51	489	42	0	0
10 ZIM	534	138	29	8	505	130	378	43
11 Wan Hai Lines	434	143	346	113	87	30	274	37
12 PIL (Pacfic Int. Line)	297	91	194	71	104	20	88	8
13 SITC	158	104	143	90	14	14	41	25
14 KMTC	149	65	86	32	62	33	0	0
15 Zhonggu Logistics Corp.	138	104	83	36	55	68	65	14
16 IRISL Group	137	30	137	30	0	0	0	0
17 X-Press Feeders Group	135	86	70	38	65	48	111	24
18 UniFeeder	135	82	0	0	135	82	0	0
19 TS Lines	109	49	78	32	31	17	100	24
20 Antong Holdings (QASC)	102	93	75	46	27	47	5	2
21 Sinokor Merchant Marine	95	75	82	63	13	12	90	25
22 Sea Lead Shipping	85	22	0	0	85	22	0	0
23 China United Lines (CULines)	74	29	12	7	62	22	25	6
24 Global Feeder Shipping LLC	72	25	48	16	24	9	0	0
25 Emirates Shipping Line	71	15	3	1	68	14	0	0
TOP 10	22.156	3.448	11.516	1.612	10.641	1.836	5.532	442
TOP 25	24.347	4.461	12.873	2.187	11.473	2.274	6.331	607
TOTAL FLOTA MUNDIAL	26.469	6.526						

Capacidad en miles de TEUs. Fuente: Alphaliner. Datos a 31/01/2023.

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

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

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

Una empresa de movilidad inteligente, segura y sostenible

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

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

OPINIÓN | DESAFÍOS LEGISLATIVOS

PUERTOS AUTOMATIZADOS

**IRANTZU
SEDANO**
Abogada
AIYON Abogados



Los continuos avances en la tecnología influyen de manera importante en la automatización de buques, así como en la automatización de los puertos en los que estos trabajan. De hecho, la navegación autónoma trae como consecuencia directa y principal la necesidad de atraques y amarres autónomos en los puertos, obligando así a los puertos a centrar sus esfuerzos en esta nueva realidad que cada vez nos queda más cerca, y que sin duda no se puede obviar.

Es por ello que la mayor parte de los puertos españoles ya están automatizados en muchas de sus funciones; es decir, utilizan tecnologías avanzadas para mejorar la eficiencia y productividad en sus operaciones, ya sean las de carga y descarga, de transporte y almacenamiento de mercancías, de accesos al puerto, etc. La automatización reduce los costes operativos, optimiza el espacio, mejora la seguridad de las operaciones, además de permitir el manejo de grandes volúmenes de carga y la reducción de los tiempos de espera de los buques y camiones en el puerto.

Sin embargo, este escenario también plantea abundantes desafíos legislativos, que se habrán de ir abordando con prudencia y tenacidad para garantizar un desarrollo seguro y sostenible de esta nueva realidad marítima. Y ello porque:

a) Gran parte de la regulación preexistente no es adecuada para abordar las cuestiones relacionadas con la automatización de los puertos, debiéndose esta actualizar, o incluso, desarrollar nueva normativa específica. Hablamos de: (i) las normas de seguridad ya preexistentes y tradicionales como

el PBIP (Código Internacional para la Protección de Buques y las Instalaciones Portuarias), que se han actualizado para tener en cuenta los riesgos por dicha automatización de puertos y buques, la seguridad cibernética y la protección de datos, etc.; (ii) las recomendaciones de la OMI; (iii) las normas ISO que establece un marco para la gestión de la seguridad de la información; (iv) los estándares SAE J3016 relativos a los niveles de automatización de vehículos, que se han adaptado para su uso en buques; (v) las guías SNAME (Sociedad Internacional de Ingeniería Marina).

b) El desarrollo de un marco legal debe definir el régimen de responsabilidades en caso de accidentes o daños en el contexto de los sistemas autónomos.

c) Se requiere regulación de la privacidad y protección de

datos, en cuanto al respeto de los derechos de privacidad y protección de los datos personales compartidos.

d) Debe darse la modernización y adaptación de los actuales puestos de trabajo. Sin duda, la automatización reducirá la necesidad de intervención humana por lo que será necesario regular el reentrenamiento y la reubicación de

los trabajadores cuyas funciones han sido automatizadas. Por tanto, la automatización y robotización tendrán que coexistir con el factor humano, siempre y cuando se establezcan medidas adecuadas para garantizar la seguridad, redistribución de tareas y adaptación de la fuerza laboral.

e) Habrá que garantizar la ciberseguridad de las operaciones, estableciendo para ello normativas que afiancen la seguridad de los sistemas autóno-

mos y la protección de datos en todo momento. Es una realidad que los ataques de *malware* a infraestructuras automatizadas marítimas han aumentado ante esta nueva forma de trabajo que se ha ido implementando.

No solo habrá de darse una implementación de protocolos y sistemas de seguridad punteros por todos los operadores y las autoridades competentes, sino que el fenómeno de los ciberseguros deberá convivir con esta nueva realidad, ya que al final del día esta será la única forma de transferir el riesgo de posibles incidentes de ciberseguridad a un tercero que nos cubra esta eventualidad.

En conclusión, tal y como ha ocurrido hasta el momento, pero ahora, si cabe, con más fuerza, será importante que las autoridades reguladoras de ámbito nacional a internacional, la industria marítima y portuaria, y el resto de actores del sector, trabajen de común acuerdo para desarrollar un marco legal y normativo actualizado y adaptado a las nuevas realidades del sector portuario y de la navegación marítima.

**SERÁ
IMPORTANTE
TRABAJAR DE
COMÚN
ACUERDO PARA
DESARROLLAR
UN MARCO
LEGAL Y
NORMATIVO
ACTUALIZADO
Y ADAPTADO
A LAS NUEVAS
REALIDADES
DEL SECTOR**



ACCESS WORLD, PROVEEDOR DE SERVICIOS LÍDER PARA LOS MERCADOS DE METALES FERROSOS, NO FERROSOS, FERROALEACIONES Y OTRAS *COMMODITIES* QUE NUTREN NUESTRA RED PRODUCTIVA DIARIAMENTE, HA PENETRADO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, DE UNA MANERA EXITOSA, EN OTROS MERCADOS COMO EL DE LA MADERA, ENERGÍAS RENOVABLES, PRODUCTOS QUÍMICOS, AGROALIMENTARIOS Y CARGA DE PROYECTOS.

Esta diversificación nos ha llevado a consolidarnos como uno de los principales proveedores para los mercados de los productos básicos, prestando nuestros servicios a productores, comerciantes, entidades financieras y consumidores.

Uno de los segmentos de mayor crecimiento dentro de nuestra empresa es el sector de los productos alimenticios. En concreto, el cacao, el café verde y las conservas, donde contamos con un profundo conocimiento en el almacenamiento y manipulación de este tipo de mercancías. Sabedores de la importancia de trabajar con mercancías alimentarias, nos esforzamos siempre en adaptarnos a diferentes operativas y personalizar soluciones que satisfagan a nuestros clientes en particular y al mercado en general. De esta manera, nos comprometemos constantemente en poder proporcionar y mejorar servicios innovadores, como el del embalaje, loteado por calidades, gestión de control de plagas, muestreo y control de humedades, entre otros.

Los servicios que ofrecemos incluyen desde estudios

de viabilidad y de itinerarios, inspecciones previas al envío, despacho y documentación de aduanas, inspección de cargas y registro de buques, informes de descarga, planificación de carga, autorización y modificación de rutas, transporte especializado, alquiler de grúas y descarga, hasta la gestión *in situ* de la logística de proyectos.



Para poder gestionar diferentes mercados, así como *commodities* tan variadas, **Access World** está equipado para manejar grandes cantidades de productos a

través de nuestros más de 300 almacenes. Estamos presentes en más de 25 países y empleamos a más de 1.000 personas en todo el mundo. La compañía manipula aproximadamente 20 millones de toneladas de productos al año y en nuestras instalaciones se encuentran almacenadas una media de 3 millones de toneladas de diversas materias primas.

En España contamos con diferentes puntos logísticos alrededor de la península para poder garantizar a nuestros clientes las mejores conexiones posibles. En Bilbao, contamos con almacén propio el cual está situado dentro del recinto portuario y a escasos 500 metros de la terminal de contenedores. El almacén cuenta con depósito aduanero y distinto del aduanero y una superficie diáfana de 8.700 metros cuadrados.

MEJORA CONTINUA

El objetivo es seguir mejorando en la calidad de sus servicios, así como ofrecer nuevos servicios con valor añadido. Por ello, se ha adquirido nueva maquinaria para poder manipular productos de gran volumen, así como la potenciación de su actividad transitaria para ofrecer servicios puerta a puerta de importación y exportación.

Con esas ganas de expansión nace la necesidad de creación de una nueva plataforma logística en el sur de España, en Algeciras. Este almacén contará con un espacio de 9.000 metros cuadrados y estará situado en el muelle de Isla Verde.

Además de los servicios de almacenamiento, descarga y carga de contenedores, barcos convencionales y camiones, **Access World** ofrece servicios aduaneros, *chartering* y transportes por vía férrea y aérea.

A escala global, contamos con licencia NVOCC en Estados Unidos y China, entre otros países. Por otro lado, Access World es un proveedor logístico reconocido por todas las mayores entidades financieras internacionales, lo cual facilita la financiación de las mercancías mientras se encuentran bajo nuestra custodia. Como empresa global, podemos ofrecer y garantizar que sus mercancías van a estar bajo las mismas manos mientras viajan por el mundo.

Access World cuenta, a su vez, con las certificaciones de OEA e ISO 9001 además de un programa de seguridad en el trabajo conocido como SafeAccess que está entre los más desarrollados y estrictos del mundo.



Access World también apostó hace tiempo por ser protagonista en la cadena de suministro de las energías renovables. Ahora que el mundo avanza hacia un futuro más verde, encontrar al proveedor logístico adecuado es esencial para planificar y ejecutar correctamente los proyectos de energías renovables, así la empresa provee servicios para proyectos de energía fotovoltaica, proyectos eólicos o para equipos de generación de energía.

Además, dentro del compromiso con la transición energética, no solo tenemos un programa propio de descarbonización, sino que ayudamos a nuestros clientes a medir y reducir su huella con herramientas como, por ejemplo, *carbon neutral services*.

Access World es una marca de calidad en el sector de la energía renovable, capaz de ofrecer excelentes soluciones integrales a sus clientes que abarcan todo el proceso logístico, desde la fábrica hasta el emplazamiento del proyecto final.



A.P. DE ALGECIRAS

El puerto de Algeciras se mantiene al frente del ranking por tráfico de productos agroalimentarios.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | MERCANCÍA PERECEDERA

CAÍDA DE FLUJOS

LOS PUERTOS REDUCEN EL RITMO DE CARGA HORTOFRUTÍCOLA, QUE ACUSA EL FUERTE INCREMENTO DE LOS FLETES MARÍTIMOS

No fue 2022 un año de alegría para los flujos agroalimentarios. La estadística portuaria ofrece un descenso del 15 por ciento de los tráficos, incluidos los tránsitos a terceros países, como consecuencia de “un escenario donde hubo un importante incremento de los costes de embarque y la escasez de contenedores”, explican operadores consultados por Transporte XXI.

Con 7,4 millones de toneladas gestionadas en 2022, los exportadores e importadores tuvieron que vencer una coyuntura de mercado en el que, en muchos casos, “los costes logísticos por vía marítima se dispararon hasta un 200 por ciento”, indican los medios consultados.

Así las cosas, las exportaciones se relajaron debido “a una subida de precios realmente insostenible”. Las fuentes consultadas detallan que “a principios del ejercicio, el coste por kilo

de un contenedor marítimo con carga hortofrutícola con destino al mercado norteamericano, con fruta o verdura, podría estar rondando los 0,20 euros, unos costes logísticos que han llegado a superar los 0,50 euros por kilogramo”. Y esto lo que produce es que no se transporte o se eviten exportaciones, dado que “el precio del transporte supera el precio por kilogramo del producto a enviar, lo que hace insostenible que alguien pague por nuestras mercancías”, indica un transitario especializado en distribuir este tipo de carga perecedera.

Concentración

En este escenario, los puertos de Algeciras y Valencia se mantienen, un año más, al frente de los enclaves con un volumen significativo de flujos agroalimentarios. Entre ambos enclaves concentran el 71 por ciento del mercado portuario

AMINORACIÓN DE LOS VOLÚMENES

El tráfico de productos agroalimentarios en contenedores registró un flujo de 7,4 millones de toneladas anuales, incluidos los tránsitos a terceros países.

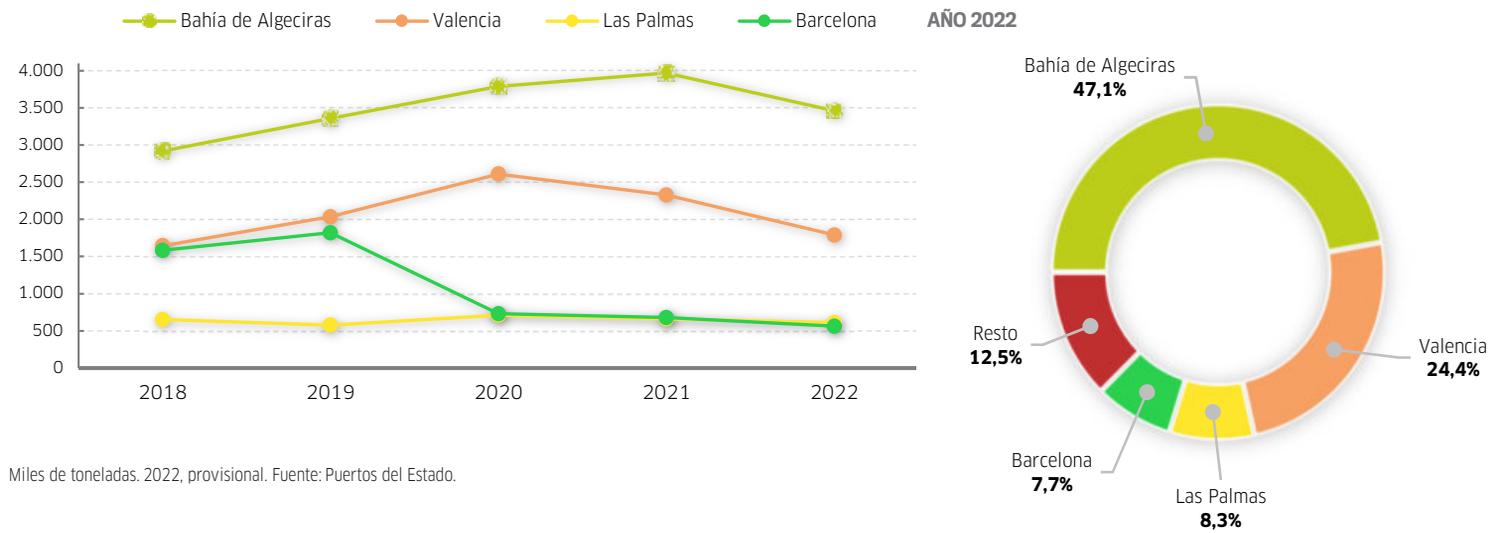
	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Bahía de Algeciras	3.463	-13%	+3%	3.972	3.790
Valencia	1.789	-23%	-12%	2.330	2.612
Las Palmas	608	-8%	+5%	661	714
Barcelona	564	-17%	-69%	678	732
S.C. Tenerife	189	-14%	-8%	219	190
Vigo	175	-1%	>999%	177	153
Alicante	106	+8%	-23%	98	113
Málaga	94	-9%	+252%	104	43
Bahía de Cádiz	90	-13%	>999%	103	45
Gijón	65	-8%	-27%	71	101
Tarragona	62	+18%	+18%	52	44
Bilbao	46	-35%	-66%	71	82
Cartagena	36	+154%	+31%	14	24
Sevilla	17	+25%	+11%	14	11
Castellón	14	+21%	-5%	11	15
Huelva	10	-28%	-53%	14	21
Santander	7	-39%	>999%	12	2
Vilagarcía	4	-65%	-77%	12	17
Almería	2	+3%	+70%	2	1
Ferrol - San Cibrao	1	-	-	0	0
Baleares	1	-82%	-59%	4	1
Melilla	1	+90%	-92%	0	1
Marín - Pontevedra	0	-33%	-100%	0	6
Ceuta	0	-52%	-99%	0	0
TOTAL	7.346	-15%	-16%	8.620	8.718

Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ALGECIRAS Y VALENCIA CONCENTRAN EL 71% DEL TRÁFICO DE FRUTAS Y HORTALIZAS POR VÍA MARÍTIMA

ALGECIRAS ES EL PRIMER PUERTO ESPAÑOL EN TRÁFICOS AGROALIMENTARIOS, CON EL 47% DEL VOLUMEN TOTAL

El puerto redujo sus movimientos un 13% en este nicho del tráfico de contenedores, con un flujo de 3,46 millones de toneladas.



LOS TRÁNSITOS DETUVIERON EL AVANCE LOGRADO EN 2021

para esta logística, que aporta valor añadido a los puertos y para la que es necesario tener instalaciones adecuadas.

La concentración del mercado portuario se man-

tiene, pese a que ambos enclaves sufrieron un debilitamiento de volúmenes, con caídas a doble dígito, más acusada en el caso de Valencia. Junto a la tendencia de reducción de las ex-

portaciones, tuvo un notable descenso los flujos de tránsitos de mercancías a terceros países dentro de una coyuntura internacional de reducción del comercio agroalimentario.



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 siempre los ha querido; ¡deliciosamente!

- Capacidad adicional en los puertos de Algeciras y Valencia (España), Leixões y Sines (Portugal)
- Localización privilegiada también en Barcelona (España), Lisboa e Porto (Portugal)
- Capacidad de 'blast freezing' en Barcelona

¡Veamos como podemos ayudarlo a crecer!

americold.com
comercial.iberia@americold.com



Aprende mas!
Usa tu Smart phone
para escanear
nuestro código QR



RETOS DE FUTURO | SMART PORTS

LOS PUERTOS, CON RUMBO TECNOLÓGICO

LOS ENCLAVES SACAN PECHO DEL PROGRAMA DE INNOVACIÓN DE PUERTOS DEL ESTADO QUE EMPIEZA A DOTAR A LAS EMPRESAS DE MODERNAS HERRAMIENTAS

Prueba de la importancia de la innovación es que uno de los actos centrales del 30 aniversario del sistema portuario español, el año pasado, fue la celebración de la jornada monográfica "Puertos 4.0. Los puertos del futuro". Más de 500 personas entre asistentes y conexiones *online* participaron en el evento, lo que demostró el gran interés que la innovación despierta entre la comunidad portuaria.

Fue una cita en la que Administración, emprendedores y empresas de innovación compartieron intereses y debatieron sobre las cuestiones más relevantes. Los proyectos en marcha y las posibilidades de nuevos desarrollos ocuparon parte de la jornada.

Los puertos españoles encaminan su futuro con

estrategias disruptivas y encaminadas a la sostenibilidad. Así lo recalcó el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, en la jornada.

Rodríguez Dapena indicó que el programa Puertos 4.0 "es un caso de éxito" y "motivo de orgullo" al poner en común las futuras semillas tecnológicas en la logística portuaria española, con una apuesta decidida por la robótica, la tecnología, la economía circular, la energía y la sostenibilidad, entre otras.

José Llorca, responsable de Innovación de Puertos del Estado, resaltó que el programa demuestra que "ha dado resultado la apuesta de los presidentes de los puertos y queda claro que en España hay mucho talento". Falta por ver, añadió, "si alguno de los

proyectos puede terminar siendo un unicornio".

En este sentido, Llorca anticipó que "los puertos serán automatizados y robotizados y deberán ofrecer una compatibilidad con los vehículos y buques autónomos, algo que no va a tardar en ser una realidad y que cambiará el modelo de servicios portuarios".

Asimismo, explicó que la tecnología va a hacer desaparecer procesos de intermediación con la generación de *marketplaces*, "que van a cambiar las relaciones comerciales y los modelos de gobernanza, públicos y privados".

A continuación, Llorca dio paso a un abanico de los principales proyectos que viene impulsando el programa Puertos 4.0, que está suponiendo una herramienta fundamental e in-



VODAFONE

JOSÉ LLORCA

Puertos del Estado

"LOS PUERTOS SERÁN AUTOMATIZADOS Y ROBOTIZADOS"

novadora para escenificar el rumbo tecnológico de los puertos españoles en el futuro.

Además, la jornada integró una mesa redonda en la que varios representantes de la comunidad por-



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





Imagen de una aplicación de la tecnología 5G en el puerto de Algeciras.

tuaria y logística trataron los diferentes cuellos de botella para la introducción efectiva de la innovación en el sector. Guillermo Belcastro, consejero delegado de Hutchison Ports BEST, centró el tiro en su intervención en “las rigideces que tiene la cadena entre los distintos actores”, indicando que, a día de hoy, “la única innovación es el contenedor”. Junto a ello, Belcastro explicó que la generación de “nuevas alianzas servirá para aumentar la semilla de la innovación”. También mostró su preocupación porque “el cambio energético va a producir una innovación pero fruto de una normativa que hay que cumplir”.

Enric Ticó, presidente de la patronal Feteia-OLTRA, agregó que el sector ha asistido “a un cambio tremendo, pasando de un se-

ñor con su camión al *blockchain* en un escenario en el que nosotros aportamos inteligencia”. Ticó indicó que “hay que aprovechar para hablar de valores y, hoy, la inteligencia va por delante de las mejoras”, señalando que “la cooperación y la competencia deben ir de la mano porque si no se hunde el barco”.

NUEVAS ALIANZAS SERVIRÁN PARA HACER CRECER LA INNOVACIÓN

Desde las navieras, Ignacio Ballester, director general de MSC España, manifestó que “la competencia es la que genera la innovación y, hoy, hay tantos problemas como elementos tiene la cadena”. Este directivo abogó porque “la tecnología tiene que estar al servicio de las personas, pero tenemos que estar estandarizados. Nadie lo controla todo”.

Además, en el foro no faltó la visión de las autoridades portuarias.

CRECIMIENTO Y SOSTENIBILIDAD


Autoridad Portuaria
Santa Cruz de Tenerife


2030
UN PUERTO SOSTENIBLE

RETOS DE FUTURO | ELECTRIFICACIÓN DE MUELLES

LOS PUERTOS ESPAÑOLES SE PONEN EN 'MODO ELÉCTRICO'

EL GOBIERNO SE MARCA COMO OBJETIVO QUE EN 2030 TODAS LAS AUTORIDADES PORTUARIAS PUEDAN SUMINISTRAR ELECTRICIDAD A LOS BUQUES DESDE MUELLE, UN PASO MÁS HACIA LA DESCARBONIZACIÓN



A.P. DE VALENCIA

Los puertos españoles navegan con rumbo firme hacia la descarbonización del transporte marítimo. Y junto a la apuesta por fuentes de energía más limpias, entre las actuaciones en marcha destaca el suministro de electricidad a los buques desde muelle, lo que les permite apagar por completo sus motores, con una importante reducción de los gases de efecto invernadero y de ruidos.

El Organismo Público Puertos del Estado, que preside Álvaro Rodríguez Dapena, está preparando el camino para el despliegue de la tecnología OPS (*Onshore Power Supply*), también conocida como *cold ironing*, a través del proyecto europeo 'OPS Masterplan'.

Esta acción, cofinanciada por la UE, concluyó en 2021 con la ejecución de tres instalaciones piloto (toma eléctrica en muelle) en Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Palma de Mallorca. Una vez analizadas y evaluadas las operaciones para la elaboración de un plan director, se han seleccionado un conjunto de 20 instalaciones a ejecutar entre los años 2023 y 2025 (ver cuadro adjunto). El objetivo

El Puerto de Valencia quema etapas para la electrificación de los muelles.

es que para el año 2030 todos los puertos españoles estén electrificados.

Las numerosas iniciativas en marcha dentro de este ámbito, impulsadas en su mayor parte por las autoridades portuarias, ya están empezando a tomar forma, a velocidad de crucero.

Es el caso, por ejemplo, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que saca a licitación, por 14 millones de euros, la nueva subestación eléctrica, piedra angular de su Plan de Electrificación de Muelles, que supone una inversión global de 110 millones de euros. Una vez desarrollado, los barcos (portacontenedores, ferris y cruceros) podrán enchufarse a la red eléctrica general mientras permanecen atracados en la dársena catalana, utilizando energía completamente renovable. Ya ha adjudicado la primera prueba piloto en BEST y está a punto de adjudicar la segunda en Terminal Ferry Barcelona.

La Autoridad Portuaria de Bilbao, por su parte, ha firmado recientemente con la CE el contrato de subvención

del proyecto denominado 'BilbOPS', dentro del programa de ayudas CEF Transport 2021-2027, tras lo cual ya se han ingresado 5 millones de euros de prefinanciación europea para comenzar los trabajos. Esta iniciativa requiere una inversión de 51,8 millones de euros, de los cuales el 30 por ciento, es decir 14,2 millones, serán subvencionados mediante la presente convocatoria de CEF Transport. Cuenta, además, con una subvención de 4,3 millones de euros para el nuevo muelle A5 a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Gracias a esta inversión estratégica, en 2025 la dársena contará con 30 MW de potencia

instalada para OPS en los muelles en los que atracan las líneas, tanto de contenedores como de cruceros y ferris.

El primer puerto español por tráfico total de mercancías, Algeciras, también ofrecerá OPS antes de 2025. Primero llegará a los muelles de pasajeros, para extenderse de forma paulatina hasta 2030 a las terminales de contenedo-

PUERTOS DEL ESTADO PREPARA EL CAMINO PARA EL DESPLIEGUE DEL SISTEMA OPS

res y resto de atraques. La entidad, que preside Gerardo Landaluce, ha lanzado a principios de año el contrato para la redacción de la asistencia técnica que se encargará del proyecto de electrificación en los muelles dedicados a la actividad de carga rodada y pasaje en los muelles de la Dársena de La Galera.

Dos etapas

En el Puerto de Valencia la electrificación de los muelles está cada vez más cerca. La entidad portuaria, que preside Aurelio Martínez, ha adjudicado la construcción, la acometida y la dirección de obra de la subestación eléctrica, que absorberá una inversión próxima a los 7,8 millones.

El proyecto contempla la instalación -en dos etapas- de dos transformadores de una potencia aparente en total de 60 MV, que permitirán reducir la tensión recibida a 132 kV hasta los 20 kV, como paso previo para hacer llegar esta tensión a los diferentes puntos de las instalaciones de la autoridad portuaria. Entre ellos, los muelles de las terminales para facilitar la conexión de los buques a la red, utilizando energía limpia. Con ello, se eliminará miles de toneladas anuales de gases de efecto invernadero y se reducirán significativamente las emisiones de otras partículas, según destacan desde el organismo portuario.

La Autoridad Portuaria de Huelva también navega hacia la descarbonización. La entidad, que preside Pilar Miranda, ha lanzado un concurso para la redacción de los proyectos constructivos que permitan dotar a los muelles de Levante Sur y Muelle Sur de la infraestructura eléctrica necesaria para suministrar energía eléctrica a los bu-

ENCHUFADOS A LA RED ELÉCTRICA

En base a la experiencia adquirida en el desarrollo del proyecto 'OPS Masterplan', se han seleccionado un conjunto de 20 instalaciones a ejecutar entre 2023 y 2025.

PUERTO	TERMINAL	DISPONIBILIDAD
Algeciras	AMP Terminals	2024
	TTIA	2024
	La Galera: atraques 7 y 8	2024
Tarifa	Tánger: atraques 2 y 3	2023
Alicante	Terminales 11, 13, 15 y 17	2023
Almería	Muelle nº 6	2021
Barcelona	BEST	2023
	San Beltrán	2023
	Espigón Central	2024
Bilbao	Contenedores	2024
	Cruceros	2024
	Alfonso XIII-Reina Sofía-Ciudad	2025
Cádiz	Costa Sur	2024
Motril	Pasajeros	2021
Pasaia	Capuchinos	2024
Sevilla	El Centenario	2024
	MSC	2024
Valencia	Pasajeros	2025
	Paraires	2021
Palma de Mallorca		2021
Ibiza		2024
Formentera		2024
Las Palmas	Antiguo muelle de la pesca	2021
Las Palmas	Muelle Grande	2024
Santa Cruz La Palma	Adosado Dique	2021
Gomera	Adosado Dique	2021
Santa Cruz de Tenerife	Pasajeros	2021
	Pantalán	2021
Melilla	Sur	2024
	Pasajeros	2021

Fuente: Puertos del Estado.

ques atracados, atendiendo a cargueros de mercancía ro-ro y en contenedor. Los proyectos deberán comprender toda la instalación, desde el punto de conexión con Endesa Distribuidora de Energía hasta el sistema de gestión de cables y conexión a buques.

Igualmente, el Puerto Tarragona probó a finales de 2020 un innovador sistema de conexión eléctrica al barco de Salvamento Marítimo Punta Mayor, que permite conectar diferentes sistemas eléctricos de los barcos al muelle y de este modo desconectar sus motores de combustión interna, reduciendo la contaminación y ahorrando combustible mientras se encuentran atracados a las instalaciones. La experiencia abre la puerta a la futura electrificación de los muelles y supone un paso más en la implementación del Plan de Sostenibilidad Agenda 2030 para reducir su impacto ambiental.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por su parte, ha recibido la solicitud de tramitación de una concesión administrativa por parte de la empresa Endesa X para la construcción y explotación de una instalación OPS, destinada al suministro energético a buques en el muelle Alfonso XIII, en la dársena comercial de la capital.

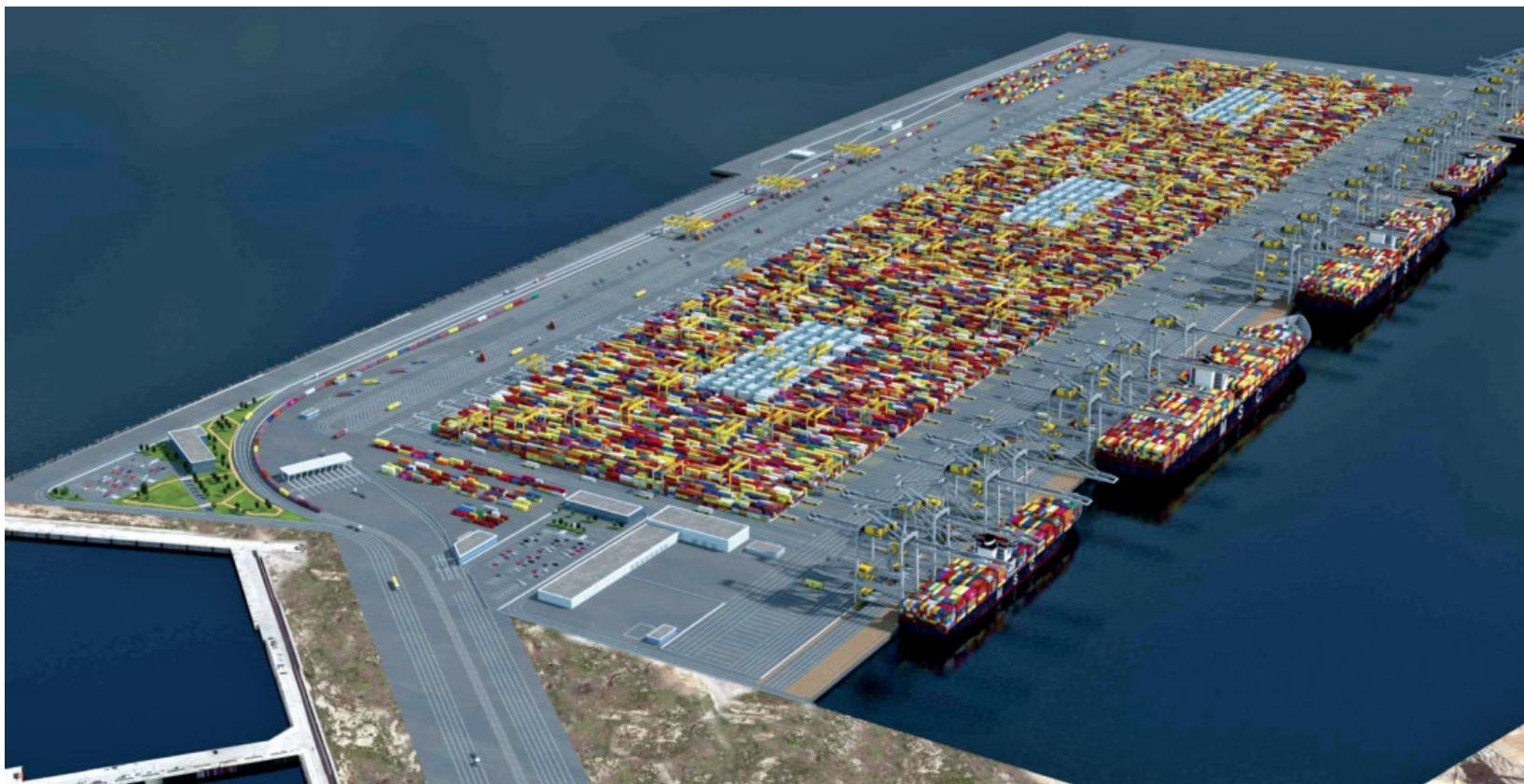
En el caso del Puerto de Vigo, los proyectos del grupo de Energía Azul podrían generar una inversión de unos 45 millones en los próximos años.

52

MILLONES,
LA INVERSIÓN
DEL PROYECTO
BILBOPS

Una Nueva Terminal de Contenedores para un Nuevo Horizonte





La terminal robotizada de MSC en el puerto de Valencia sigue dando pasos para ser una realidad.

RETOS DE FUTURO | ROBOTIZACIÓN

MÁS DIGITALIZACIÓN

LA AUTOMATIZACIÓN EN EL ENTORNO PORTUARIO ES UN PROCESO CONTINUO, QUE AVANZA A UN RITMO INTENSO

La robotización, los vehículos autónomos y conectados, la toma de decisiones basadas en inteligencia artificial o la automatización de documentación electrónica están cada vez más presente en los puertos.

Con su desarrollo, implantado a diferentes velocidades según las distintas tecnologías, se logra minimizar errores al simplificar la intervención humana. Otras de sus fortalezas son aumentar la eficiencia, disminuir el coste de operación de una terminal, incrementar la seguridad, así como reducir la huella de carbono. “Las terminales marítimas serán automatizadas y robotizadas y deberán ofrecer una compatibilidad con los vehículos y buques autónomos”, anticipó José Llorca, responsable de Innovación del Organismo Público Puertos del Estado. Esta transformación “no va a tardar en ser una realidad y cambiará el modelo de servicios portuarios”, señaló durante la jornada Puertos 4.0 “Los puertos del futuro”, organizada entre los actos del 30 aniversario del sistema portuario.

En dicho encuentro, la empresa TEC Container presentó los avances de su pro-

totipo de robot encargado del destrincaje de contenedores. Su director general, Rafael Moragón, explicó que “el trincaje y destrincaje es una tarea que no ha evolucionado desde la aparición del contenedor y sigue en manos de los estibadores, a los que queremos alejar de ese trabajo tan penoso y que produce tantos accidentes”. TEC Container implantará este robot en MSC Terminal Valencia a partir del primer trimestre de 2023.

La dársena valenciana también dio otro gran paso para que la terminal robotizada de MSC, que explotará Terminal Investment Limited (TIL) con una inversión comprometida de 1.021 millones de euros, sea una realidad. La Autoridad Portuaria, que preside Aurelio Martínez, aprobó, el pasado diciembre, el proyecto de construcción del muelle que saldrá a concurso por 542,7 millones de euros y cuya primera fase podrá ser entregada en 2026.

El objetivo del puerto valenciano es entregar la primera fase comprometida a TIL de 1.000 metros lineales de muelle en un plazo máximo de 24 meses desde el inicio

de las obras, que podrían arrancar antes del próximo verano de 2023. La instalación podrá simultanear la escala de cinco buques y tener un área de intercambio con el ferrocarril, con seis vías de mil metros de longitud cada una. Junto al muelle principal, se construirán dos auxiliares, de 315 y 405 metros, con calado de 14 metros.

La terminal, robotizada y electrificada, permitirá atender a los buques de más de 24.000 TEUs, aumentando en 5 millones de TEUs la capacidad del puerto. Uno de los objetivos de la actuación es lograr un movimiento medio superior a 2.500 TEUs anuales por metro lineal.

Infraestructura tecnológica

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha invertido 5 millones de euros en mejorar la infraestructura tecnológica del port community system (PCS). La renovación de la plataforma tecnológica Portic incorpora mejoras, tanto en la capacidad y velocidad de procesamiento de las operaciones como en ciberseguridad, para optimizar el rendimiento, la seguridad y la resiliencia ante posibles incidentes.

Asimismo, el puerto de Barcelona ha presentado en las últimas semanas un estudio que revela que la digitalización mejora notablemente la productividad en los procesos de gestión y de operaciones portuarias. Una optimización que se traduce en un ahorro anual directo para las empresas de la comunidad portuaria de Barcelona de 450 millones de euros anuales. “La digitalización permite que Barcelona sea

un puerto más competitivo, gracias al ahorro de costes y al aumento de la productividad. Estos beneficios han provocado que la actividad comercial del puerto haya aumentado y se logre un nivel de ocupación de mayor capacidad y calidad”, explicaron los mismos responsables.

Las mejoras introducidas en los sistemas informáticos de gestión de toda la operativa en las terminales de contenedores (TOS) han reducido el tiempo de atraque en 2,2 millones de minutos, equivalentes a 4,2 años, y un ahorro del 40 por ciento en las emisiones de cada contenedor.

En el caso de los camiones, por ejemplo, la implementación de las puertas automáticas ha reducido en un 37 por ciento el tiempo de acceso. La automatización de las salidas aduaneras con la implantación del Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD) reduce los tiempos de salida en un 15 por ciento. Ambas medidas permiten ahorrar 2,4 millones de euros en combustible, 23 toneladas de emisiones de contaminantes y 6.978 toneladas de CO2.

También la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras, dentro de su proceso de automatización, continúa avanzando con el proyecto PROAS (Port Risk Optimized Advanced System), que está enfocado en el desarrollo de un sistema avanzado de predicción de la operatividad del buque y la infraestructura. El objetivo principal de este desarrollo es facilitar una herramien-

ta predictiva de los niveles de seguridad y eficiencia de las operaciones portuarias a partir de información particularizada para cada atraque (predicciones del medio físico, planificación de la escala de buques y las operaciones previstas).



La digitalización recorta los tiempos de atraque.

Igualmente, la Autoridad Portuaria de Bilbao, dentro programa europeo Fenix, presentó a principios de 2023 los resultados del proyecto piloto del corredor atlántico centrado en la optimización y agilidad en la entrada y salida de la dársena del transporte ferroviario y de las mercancías peligrosas. En este desarrollo han participado, junto con la Autoridad Portuaria de

Bilbao, Atos, Indra y el Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi. El proyecto se ha centrado, concretamente, en desarrollar una serie de servicios telemáticos en la plataforma *epuertobilbao* para dar soporte al transporte ferroviario de mercancías.

Además, utilizando la tecnología innovadora de AllRead MLT basada en inteligencia artificial, se ha logrado optimizar el control automatizado de la entrada de mercancías peligrosas por tren y carretera. Esta solución, permite obtener diferente información a partir del análisis de vídeo de una sola cámara. Por carretera revela su tipología (turismo, camioneta, camión), el número del contenedor, la matrícula del vehículo y del remolque, y la presencia, o no, de la señalización de mercancías peligrosas. Por tren registra el número de vagón, contenedor y la presencia o no de la placa de mercancías peligrosas.

Por último, la Autoridad Portuaria de Sevilla, en colaboración con la Universidad de Sevilla y las empresas tecnológicas Serviport y Thales, también ha desarrollado un nuevo concepto para la explotación y automatización de las maniobras ferroviarias en el interior del puerto. Ferroport System (FPS) es una herramienta digital que utiliza soluciones tecnológicas para monitorizar en tiempo real las operaciones ferroviarias, en un entorno controlado, a una velocidad máxima de 30 km/h y para trenes de mercancías.

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 García 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



NOTABLE CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD

Los puertos de Bahía de Algeciras, Las Palmas y Barcelona progresan a doble dígito y logran agrupar el 72% del avituallamiento nacional

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Bahía de Algeciras	3.975	+28%	+66%	3.109	1.982
Las Palmas	2.526	+11%	+0%	2.278	2.330
Barcelona	1.823	+27%	+5%	1.435	1.024
Ceuta	673	+40%	-13%	479	556
S.C. Tenerife	603	+36%	-7%	445	498
Valencia	396	-5%	+18%	418	336
Cartagena	193	+9%	+6%	177	186
Huelva	177	-16%	-18%	211	157
Bahía de Cádiz	147	+44%	+72%	102	75
Vigo	129	-1%	-10%	130	122
Bilbao	123	+5%	+7%	116	101
Tarragona	114	+11%	+48%	102	66
Baleares	86	+98%	-70%	43	38
Almería	79	+77%	+2%	45	41
Málaga	73	+13%	-30%	64	62
A Coruña	70	+6%	-9%	66	61
Avilés	56	-2%	+22%	57	53
Marín - Pontevedra	37	+27%	+19%	29	29
Santander	35	+39%	+36%	25	24
Castellón	32	+1%	+62%	32	32
Sevilla	32	+26%	-13%	26	27
Pasaia	26	+8%	+3%	24	23
Alicante	22	+78%	+1%	12	15
Gijón	21	-40%	+29%	35	19
Motril	18	+2%	-53%	17	19
Ferrol - San Cibrao	14	-5%	+30%	15	14
Vilagarcía	8	-1%	+46%	8	5
Melilla	1	-78%	-70%	6	5
TOTAL	11.488	+21%	+14%	9.506	7.899

Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | AVITUALLAMIENTO

AVANZANDO A TODA VELOCIDAD

LAS NAVIERAS AUMENTAN UN 21% SUS REPOSTAJES EN ESPAÑA

Excelente ejercicio, el pasado año 2022, para el negocio del avituallamiento de buques mercantes y de pasaje en los puertos españoles, una actividad estratégica para un buen desempeño de la operativa de las navieras en los muelles.

Con un tráfico consolidado de 11,49 millones de toneladas, la red portuaria española obtuvo un crecimiento del 21 por ciento en esta actividad que viene siendo “muy discontinua”, no solo por los precios de los combustibles, sino por los tiempos de escala de los buques en los puertos, explican operadores con larga experiencia en esta actividad.

Para el fuerte aumento del avituallamiento ha sido clave la progresión del número de escalas de los buques en el sistema portuario, con un crecimiento del 13 por ciento y un movimiento global de 157.020 barcos. En concreto, los más de 18.000 buques tratados sobre el total de 2021 han generado un ‘extra’ de actividad para dar salida a las necesidades de buques y tripulaciones, no solo en el consumo de hidrocarburos, sino en la adquisición de provisiones a bordo para alimentar a los marineros y a los pasajeros, así como accesorios y recambios para una correcta navegación marítima.

En este sentido, hay que apuntar que durante 2022 la parte del negocio que más progresó fue la del avituallamiento de provisiones, pertrechos y consumibles en los

buques, que creció un 24 por ciento, con 1,7 millones de toneladas, mientras que el aprovisionamiento de combustibles generó un avance del 20 por ciento, con 9,8 millones de toneladas. Esta cifra que supone el 85 por ciento del negocio del avituallamiento de buques en la red portuaria.

Posición estratégica

El negocio del avituallamiento de buques en España viene realizándose, con una alta demanda, en cinco puertos que comparten empresas suministradoras de alta tradición con una posición estratégica que les otorga un valor añadido por encima de otros enclaves donde sí que existe la actividad, pero de forma residual respecto al tráfico total de los puertos.

En este sentido, las cifras realzan el poderío de Bahía de Algeciras, puerto que ha logrado un extraordinario crecimiento en la actividad en los dos últimos años, fruto del importante aumento del negocio de suministro de combustibles.

Y es que el enclave ha logrado duplicar sus flujos en solo dos años, reposicionándose en el mercado como la primera alternativa peninsular para las labores de avituallamiento, gestionando el 35 por ciento de la actividad del sistema portuario. Su flujo anual está a las puertas de los 4 millones de toneladas.

Por su parte, en segunda posición, des-



11,5
MILLONES DE TONELADAS MOVIERON LOS PUERTOS

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.

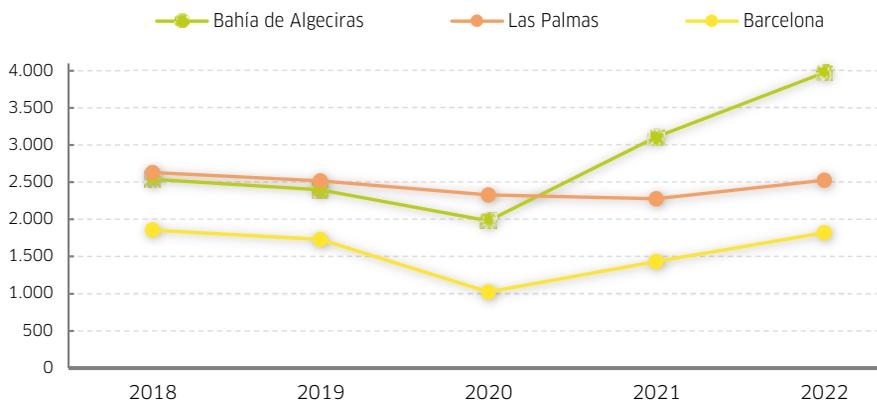
www.grupoibaizabal.com

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



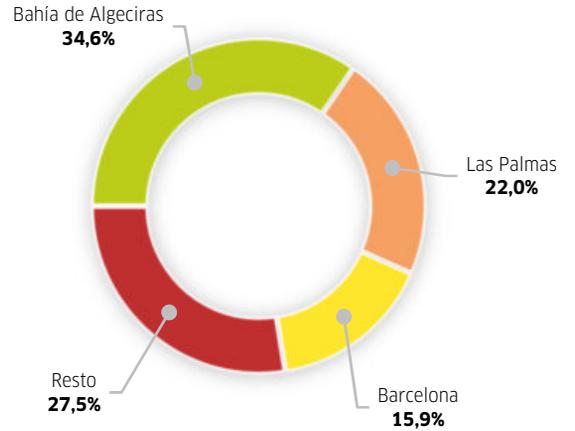
ALGECIRAS MUEVE 35 DE CADA CIENTO TONELADAS DE AVITUALLAMIENTOS

La dársena andaluza se configura como el principal centro de suministro en España, rozando los 4 millones de toneladas anuales.



Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2022



EL AUMENTO DEL NÚMERO DE ESCALAS DE LOS BUQUES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES, CLAVE PARA EL AVANCE DEL NEGOCIO

taca el comportamiento de Las Palmas, que, con 2,5 millones de toneladas, logra avanzar en sus cifras de avituallamiento en un 11 por ciento durante el pasado año. Por su parte, el otro enclave canario, Santa Cruz de Tenerife, obtiene una importante aceleración en los flujos, progresando un 36 por ciento, con un tráfico de 0,63 millones de toneladas durante el pasado ejercicio.

En tercer lugar, de un tiempo a esta parte, destaca el avance que se viene produciendo en la actividad de avituallamiento en el puerto de Barcelona. Solo en dos años, el enclave ha aumentado su posicio-

namiento en este negocio en un 78 por ciento, con un flujo de 1,8 millones de toneladas.

Asimismo, entre los cinco primeros enclaves de la clasificación de puertos con mayor tráfico de avituallamiento, destaca el crecimiento del negocio en Ceuta, con un avance del 40 por ciento y 0,67 millones de toneladas.

Por último, otras dársenas como Cádiz, Cartagena, Tarragona y Baleares fueron enclaves que registraron el pasado año incrementos en la actividad, fruto del aumento de las escalas de buques en sus respectivas terminales.

PARTIDA

LOGISTICS
SINCE 1923

REPRESENTANTE
ADUANERO

CUSTOMS AGENCY IN SPAIN

partidalogistics.com

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | BUNKERING

ACELERACIÓN

EL AUMENTO DE ACTIVIDAD MARÍTIMA REFUERZA UN 20% LOS FLUJOS DE APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLES EN ESPAÑA

El crecimiento del trasiego de buques por los puertos españoles impulsó en 2022 de una forma notable la actividad de suministro de combustibles.

Las cifras muestran un crecimiento del negocio del 20 por ciento, en la frontera de los 10 millones de toneladas, una situación que ha venido a reactivar al sector en un escenario de bonanza que arrancó en 2021, ejercicio en el que se manejaron 8,1 millones de toneladas.

Hay que destacar que 2022 viene a reconfirmar la reanimación que se ha producido en un sector y que “lo pasó mal” durante el periodo de la pandemia, reconocen fuentes portuarias.

En la recuperación de flujos ha sido clave el incremento de las escalas de buques mercantes y pasaje, como ya se ha advertido anteriormente en este informe, un proceso que “podría ralentizarse en 2023,

dado que los primeros indicadores en el primer trimestre aventuran un descenso en las operaciones”, explican operadores del puerto de Algeciras.

Y es que el enclave cerró el ejercicio 2022 con excelentes marcas, con un aumento del 30 por ciento en sus volúmenes operados de suministro de buques, lo que supuso alcanzar un flujo de 3,8 millones de toneladas.

En la actividad realizada en este enclave, resalta el avitallamiento en fondeo con un movimiento registrado de 2,6 millones de toneladas y un crecimiento del 48 por ciento. Por su parte, el suministro de combustible en atraque solo aumentó un 0,18 por ciento, con un volumen de 1,13 millones de toneladas.

Operadores constatan que la fortaleza de Algeciras para esta actividad de *bunkering*, junto a la de otros puertos como Las Pal-

AVANCE DEL 50% EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS

De la red portuaria española sobresale el crecimiento de la actividad en Bahía de Algeciras, con un aumento del 30% en 2022 y 3,8 millones de toneladas. El enclave andaluz ha ganado 2 millones de toneladas en dos años.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Bahía de Algeciras	3.814	+30%	+74%	2.943	1.808
Las Palmas	2.294	+10%	+1%	2.078	2.114
Barcelona	1.559	+22%	+10%	1.279	905
Ceuta	657	+42%	-13%	464	541
S.C. Tenerife	476	+28%	-9%	373	383
Valencia	341	-8%	+35%	371	283
Huelva	157	-18%	-16%	190	136
Vigo	68	+7%	-3%	64	61
Bilbao	65	+7%	+3%	61	54
Tarragona	55	+2%	+247%	54	20
Cartagena	43	+164%	+252%	16	20
Almería	41	+67%	-5%	25	24
A Coruña	30	+11%	-2%	27	27
Bahía de Cádiz	30	-10%	+127%	33	22
Málaga	25	+10%	-34%	23	28
Gijón	21	-39%	+29%	34	19
Marín - Pontevedra	21	+17%	+16%	18	17
Avilés	17	-6%	+50%	18	18
Santander	15	+19%	+55%	13	12
Sevilla	14	-4%	+20%	15	15
Motril	11	+24%	-43%	9	9
Pasaia	11	+19%	+23%	9	9
Ferrol - San Cibrao	9	+20%	+80%	7	6
Alicante	2	-15%	-30%	3	2
Vilagarcía	2	+12%	+113%	2	2
Baleares	2	-47%	-71%	4	5
TOTAL	9.781	+20%	+22%	8.132	6.540

Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

EL BUNKERING AUMENTÓ UN 30% EN 2022 EN ALGECIRAS HASTA UN FLUJO DE 3,8 MILLONES DE TONELADAS

EVOS

Ubicación estratégica

Evos Algeciras es una terminal independiente con una ubicación geoestratégica privilegiada en El Estrecho de Gibraltar. Centro de exportación y comercio del Mediterráneo, proporciona a sus clientes instalaciones para el almacenamiento de energía y suministro de combustible para barcos desde el Puerto de Algeciras, uno de los puertos más importantes de Europa que conecta el continente con el resto del mundo.

Con una red de infraestructuras Premium, el grupo Evos conecta los cinco continentes con recursos energéticos cruciales a través de sus terminales situadas en los principales puertos de Europa en Alemania, Bélgica, Malta, Países Bajos y España.



mas o Barcelona “genera negocios alternativos como el aprovisionamiento de piezas y recambios, el cambio de tripulaciones y la reparación naval”; toda una serie de servicios de valor añadido que está permitiendo generar mayores actividades en los puertos españoles.

Avanzando a doble dígito

Por otro lado, de acuerdo a los datos de 2022, el puerto de Las Palmas avanzó un 10 por ciento en su actividad de suministro de combustibles a buques, registrando un flujo de 2,3 millones de toneladas, un salto cuantitativo respecto al ejercicio 2021.

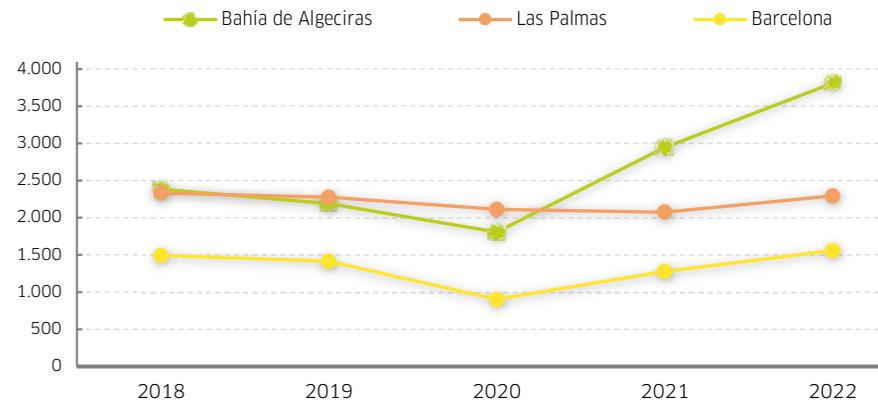
Por su parte, también destaca la fuerte evolución de tráficos en otros tres enclaves, Barcelona, Ceuta y Tenerife.

En el caso del puerto catalán, la actividad progresó un 22 por ciento, con 1,6 millones de toneladas, fruto de la mayor actividad mercante y de buques de pasaje en las terminales de la dársena.

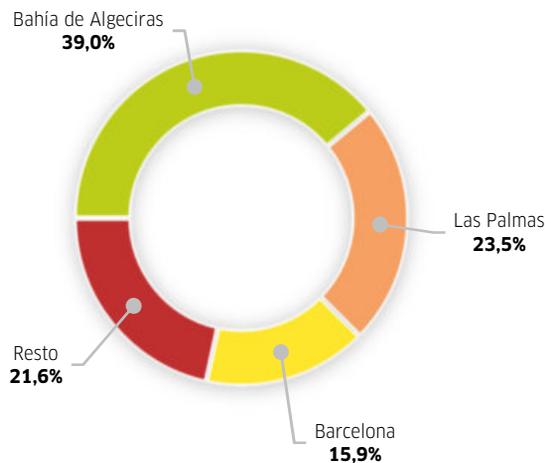
Por su parte, Ceuta ganó posiciones, con un avance del 42 por ciento, y 0,66 millones de toneladas, mientras que Tenerife creció un 28 por ciento, con 0,48 millones de toneladas.

BUNKERING, UN NEGOCIO ESTRATÉGICO MUY CONCENTRADO

Los puertos de Algeciras, Las Palmas y Barcelona gestionan el 78% del aprovisionamiento de combustibles en España.



AÑO 2022



Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

LA TRANSICIÓN DE UN MODELO

Al igual que el resto de enclaves mundiales, los puertos españoles encaminan la transición de un modelo de evolución en la forma del suministro energético de los buques. En solo unos pocos años, y tras la puesta en marcha de infraestructuras y nuevos vectores energéticos, los buques serán respetuosos con el medio ambiente en sus escalas, consumiendo electricidad mientras realizan sus operaciones de carga y descarga, y navegarán con combustibles neutros en carbono, dentro del objetivo sectorial de alcanzar la descarbonización completa antes de 2050. Para ello, los principales puertos ya preparan proyectos en energías como el hidrógeno verde, el metanol o el gas natural que irán reconduciendo al sector hacia una política energética verde.

Grupo Mestre
 Consignación y Fletamento s.l.
 Logística integrada marítimo portuaria

Consignación y Fletamento: Edificio Mestre, Muelle Príncipe de España s/n
 Puerto de Barcelona 08039 Barcelona
 Barcelona: Tel. 93 298 64 00 • Fax 93 298 64 01
 Valencia: Tel. 96 331 94 40 • Fax 96 331 94 46

grupomestre.com

RETOS DE FUTURO | GAS NATURAL LICUADO

EL GNL CRECE EN LA CRISIS

LAS NAVIERAS QUE OPERAN A GAS MANTIENEN SU APUESTA POR ESTE RECURSO, A PESAR DE SU ENCARECIMIENTO

El fuerte encarecimiento del gas natural licuado, acelerado tras la invasión rusa de Ucrania, ha supuesto que las navieras que operan en España con buques propulsados por motores duales de GNL continúen tomando medidas para proteger la rentabilidad de sus actividades. Sin embargo, la flota de gas mantiene sus planes de desarrollo. En este ámbito, Baleària inició el pasado mes de octubre la construcción de un segundo *fast ferry* de pasaje y carga con motores duales a gas natural en los astilleros Armon en Gijón. El nuevo buque, que prevé comenzar a operar en 2024 con el nombre de "Margarita Salas", será una versión mejorada de su gemelo "Eleanor Roosevelt", activo desde 2021. "Se convertirá en el décimo barco de Baleària con motores duales a gas natural, una tecnología versátil que también puede consumir en su totalidad biometano, así como mezclas de hidrógeno verde de hasta un 25 por ciento", destacaron desde la naviera española que preside Adolfo Utor.

Por su parte, Brittany Ferries ha incor-

porado recientemente el buque "Santoña" en el puerto de Santander para conectar, dos veces por semana, con la dársena británica de Portsmouth. Este nuevo ro-pax, de la clase E-Flexer, cuenta con motor dual de GNL, y ofrece 2.700 metros lineales de carga, con capacidad para transportar más de un centenar de remolques, al igual que su gemelo "Salamanca", que arrancó el pasado año su operativa en el puerto de Bilbao en sus enlaces semanales con Portsmouth.

AUMENTA LA FLOTA CON MOTORES DE GNL QUE OPERA EN ESPAÑA

Asimismo, UECC también incorporó en los últimos meses su tercer PCTC híbrido de batería de GNL multicomcombustible "Auto Aspire", que al igual que sus gemelos "Auto Advance" y "Auto Achieve", así como de los buques "Auto Eco" o el "Auto Energy", disponen de motores de gas natural licuado para desarrollar unas rutas con escalas regulares en los puertos de Vigo, Santander y Pasaia.

Otro de los grandes hitos en el desarrollo del GNL ha sido la incorporación, a principios de este año, del buque "Haugesund Knutsen". Fletado por Shell España,



"Haugesund Knutsen" opera en el puerto de Barcelona en bunkering.

ofrece servicios de *bunkering* desde la terminal de Enagás en Barcelona, la dársena referente de los 13 enclaves del sistema portuario español que suministraron este combustible a barcos en 2022.

"Haugesund Knutsen", con una capacidad de almacenamiento de 5.000 metros cúbicos de gas natural licuado, ya se encuentra operativo en el puerto de Barcelona, tras ser construido por Astilleros Armon en sus instalaciones de la dársena de Gijón. Este buque forma parte de la iniciativa 'LNGhive2 Barcelona', coordinada por Enagás y que tiene como socios a su filial Scale Gas, la naviera Knutsen, y al Puerto de Barcelona.

El barco, propulsado por GNL, cuenta



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



con una eslora de 92,75 metros, una manga de 16,90 metros y un calado de 4,25 metros. "Haegesund Knutsen" se une a la operativa de *bunkering* de GNL que ofrece desde 2018 el "Oizmendi". Este buque, enmarcado dentro del proyecto "CORE LNGas Hive", cuenta con una capacidad de 600 metros cúbicos, y está fletado por Cepsa para operar desde el puerto de Huelva.

También dentro del proyecto 'LNGhive2', Enagás, a través de Scale Gas, y Península, recibirán este año un nuevo buque de *bunkering* de GNL, de 12.500 metros cúbicos de capacidad. Este barco, denominado "Levante LNG" y construido en los astilleros Hyundai Mipo Dockyard de Corea del Sur, desarrollará su actividad en el Estrecho y tendrá a Algeciras como puerto base.

Avance del *bunkering*

El avance del *bunkering* en España se enmarca en un crecimiento global de la flota con motores de gas natural licuado. La sociedad de clasificación DNV reveló el pasado mes de diciembre que 339 buques propulsados por GNL ya están en funcionamiento, mientras que otros 518 se encuentran en la cartera de pedidos, de los cuales 203 fueron demandados en 2022. Los portacontenedores y los portavehículos acaparan casi dos tercios de las nuevas construcciones encargadas durante el pasado año.

Por otra parte, a pesar del nuevo entorno de gran volatilidad en los mercados

energéticos internacionales, derivado de la invasión rusa a Ucrania, "las recargas de buques de GNL desde las terminales españolas aumentaron en 2022 un 40 por ciento respecto al año anterior. Muchas de ellas han tenido como destino otros países de la UE, como Italia o Alemania", según recogió un comunicado de Enagás.

La compañía energética resaltó que "España ha contribuido a la seguridad de suministro del resto de Europa enviando gas, tanto a través de las interconexiones como con recargas de buques de GNL". Para ello, apuntó que "el sistema gasista español ha contado con una elevada diversificación del suministro, con 19 orígenes de suministro distintos en 2022, gracias a las plantas de regasificación, que posicionan a España como un punto estratégico de entrada de GNL de Europa".

En esta línea, y dentro del Plan Más Seguridad Energética para hacer frente a la crisis provocada por la invasión rusa a Ucrania, el Ministerio para la Transición Energética (Miteco) ha dado los pasos necesarios para poner en funcionamiento durante el presente ejercicio la planta de regasificación situada en el puerto de Gijón.

El proceso para el inicio de la actividad de las instalaciones de Enagás en el puerto de Gijón, en estado de hibernación des-

de 2012 tras una inversión de 360 millones de euros, ha sido diseñado en dos fases. En su desarrollo inicial contempla que el primer tanque, con una capacidad de 150.000 metros cúbicos de gas natural licuado, pueda estar operativo a principios de 2023. El segundo tanque, de idénticas características, también habilitará su apertura durante el primer semestre del presente ejercicio.

Enagás comenzó el pasado verano un proceso de selección de profesionales para la regasificadora asturiana, tras recibir en julio la autorización administrativa del Gobierno para su utilización como planta logística. "El uso logístico de la regasificadora en el puerto de Gijón podría aportar hasta ocho millones de metros cúbicos de capacidad al año de GNL, con la operativa de hasta 100 buques, que pueden atra-

car en unos muelles diseñados para los metaneros más grandes de mundo, los QMAX, de hasta 266.000 metros cúbicos de capacidad", según detalló Enagás.

La regasificadora asturiana se sumará a las seis plantas operativas, situadas en los puertos de Ferrol, Bilbao, Barcelona, Sagunto y Cartagena, y que suman una capacidad de almacenamiento de GNL de más de 3,3 millones de metros cúbicos, el 44 por ciento del existente en Europa.

339

BUQUES
SUMA LA
FLOTA DE
GNL

ENAGÁS
PONE A
PUNTO SU
TERMINAL
DE GNL EN
GIJÓN



El Puerto de Huelva, 150 años de historia y evolución a Puerto Global

El Puerto de Huelva celebra este año el 150 aniversario de la efeméride de la **constitución de la Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva**. Sus orígenes han estado fuertemente vinculados a la actividad minera de la provincia, mientras que actualmente ha pasado a ser un nodo logístico e industrial de referencia.

Durante estos últimos años, a la actividad tradicional del Puerto de Huelva como puerto de graneles sólidos y líquidos se ha sumado la **estrategia logística intermodal** en mercancía general (contenedores y semirremolques), basada en la utilización del ferrocarril, en su interfaz marítimo-terrestre. Ésta ha posicionado al enclave como un puerto global, basado en criterios de calidad como la competitividad de los servicios portuarios, las infraestructuras, los servicios logísticos y de transporte y el servicio al cliente, todo ello, reforzado por la consistencia en la calidad del servicio y la innovación. A estas fortalezas se ha

unido su compromiso con los objetivos medioambientales globales y la protección de los recursos naturales.



La apuesta por la diversificación y la especialización del Puerto de Huelva en diferentes actividades permite el desarrollo de productos a nivel comercial, orientados a los diferentes agentes que participan en cada actividad. En este sentido, las actividades relacionadas con la gestión de graneles líquidos posicionan al Puerto de Huelva como un **puerto Hub energético de combustibles**, tanto convencionales, como de los nuevos combustibles limpios, clave

para la transición energética y la seguridad de suministro. En graneles sólidos, su amplia experiencia se refleja en su capacidad y operativa eficiente en la gestión, que se pone de manifiesto en la tipología de graneles que se mueven en sus muelles y en la generación de nuevos tráfico.

En el ámbito de su estrategia de diversificación en actividades logísticas intermodales, el Puerto de Huelva ha lanzado la marca **Ruta1400** para potenciar los tráfico con las Islas Canarias, principalmente en mercancía general y pasaje, con un balance muy positivo tras un año en marcha.

Asimismo, toda la plataforma intermodal que compone el Muelle Sur del Puerto de Huelva constituye un producto en sí con diversos servicios y ventajas competitivas, como el **Hub Logístico del Frio Sostenible**. Este innovador proyecto de economía circular consiste en aprovechar el frío inherente y residual de la terminal de GNL del Puerto para ser aprovechado en almacenes frigoríficos.

Otro proyecto inminente es la **Zona de Actividades Logísticas (ZAL)**, que nace con el objetivo de aportar valor a la mercancía que se enruta a través del Puerto de Huelva. La ZAL pretende dar respuesta a las necesidades logísticas de todo el entorno empresarial, y en especial a sectores con mucho sentido en la provincia, como el sanitario, el agroalimentario, el industrial, la distribución urbana de mercancías y actividades logísticas generalistas.

La '**Ciudad del Marisco**', cuya apertura será una realidad en breve, se trata de un espacio donde los exportadores de pescado y marisco de Huelva tienen la capacidad de ofrecer sus servicios en un entorno muy competitivo.

En el marco de las actuaciones **Puerto-Ciudad** se está trabajando activamente en la marca del **Muelle de Levante**, un proyecto que cambiará la imagen de Huelva y que ofrecerá un espacio dirigido a diferentes actividades donde los ciudadanos podrán disfrutar a través de una oferta turística, comercial, deportiva y de ocio de primer nivel, además de contribuir a ejercer un motor tractor de nuevas inversiones, que generen riqueza y empleo para la ciudad.



RETOS DE FUTURO | NUEVOS VECTORES

CON VIENTO A FAVOR

LA INDUSTRIA EÓLICA REFUERZA SU PESO EN LA RED PORTUARIA CON EL DESARROLLO DE LA OFFSHORE

“España cuenta con una posición competitiva en infraestructuras portuarias para atender la nueva demanda de las energías renovables y otras iniciativas vinculadas a la economía azul”. Así lo puso de manifiesto Manuel Arana, director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado y presidente de la Asociación Técnica de Puertos y Costas, en el marco del Congreso Eólico Marino, organizado por la Asociación Empresarial Eólica (AEE), y cuya primera edición se celebró en Bilbao en noviembre.

El desarrollo de la eólica marina es una oportunidad que cada vez más puertos están incorporando en sus muelles al ser una industria con un alto potencial de crecimiento, y que está alineada a los principales objetivos de política energéti-

NUEVOS PUERTOS BUSCAN SITUARSE COMO HUBS INDUSTRIALES Y LÓGISTICOS EN EÓLICA MARINA

ca y medioambiental de la UE, dirigidos a la descarbonización.

Entre los puertos más aventajados como hubs industriales y logísticos de la eólica offshore se encuentran Ferrol, Avilés y Bilbao, seguidos por los desarrollos en Sevilla y Cádiz.

Navantia Seanergies prevé destinar más de 50 millones hasta 2030 en su astillero Fene, en Ferrol, para capacitarlo en las cimentaciones de la eólica marina. La mayor partida, con 36 millones aportados en alianza con Windar Renovables, se dirige a la construcción de la fábrica de monopiles. Los 14 millones restantes irán para adaptar las gradas del astillero a la eólica flotante y compatibilizarla con los proyectos de las jackets. Navantia tam-

Desarrollo eólico offshore en el puerto de Cádiz.

bién construirá en Fene la sede de su centro de excelencia de energías verdes.

La Autoridad Portuaria de Ferrol también otorgó el pasado año al grupo Amper una concesión de 69.385 metros cuadrados de terreno en la dársena exterior, por un periodo de 30 años, para su división Nervión Naval Offshore. La inversión de este proyecto, destinado a la construcción de estructuras completas para la eólica marina, superará los 25 millones. Las instalaciones, localizadas entre el complejo de Endesa y la terminal de contenedores de Yilport Ferrol, contemplan su entrada en funcionamiento en el último trimestre de 2024.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Avilés, que dedica una superficie de 185.000 metros cuadrados en el muelle de Valliniello a la logística eólica y de cargas de proyecto, también está trabajando para expandir estas actividades, incorporando

más de 240.000 metros cuadrados durante el próximo quinquenio. El presidente del Puerto de Avilés, Santiago Rodríguez Vega, detalló su importancia con el movimiento anual de “unos 1.300 tramos eólicos, con 100.000 toneladas embarcadas en unos 90 buques”. Asimismo, Windar Renovables, el referente eólico en Avilés, está analizando las posibilidades para asentarse en las instalaciones portuarias anteriormente gestionadas por el grupo Alcoa.

Bilbao, hub eólico

En el puerto de Bilbao, Haizea Bilbao anunció el pasado año una inversión superior a los 100 millones de euros en la dársena vasca 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 *offshore* y monopilotes XXL. Además, Siemens Gamesa, que dispone de más de 100.000 metros cuadrados en el muelle AZ3 para la logística eólica, también se sitúa entre los referentes de la dársena junto a Lointek y Navacel. Otro de los hitos de 2022 en el puerto de Bilbao fue el ensamblaje y botadura del primer aerogenerador flotante sobre una estructura de hormigón. El proyecto piloto DemoSath, impulsado por Saitec Offshore Technologies y RWE Renewables, está probando en el Cantábrico una turbina flotante de 2MW de potencia conectada a la red.

En el puerto de Sevilla, Gri Towers y Tecade se sitúan entre las tractoras de la eólica *offshore*. La compañía del grupo Gonvarri envió el pasado año desde sus instalaciones 6 torres eólicas hasta Finlandia y otras 26 con destino al Mar del Norte. Por su parte, Tecade logró dos subestaciones eléctricas para el proyecto Coastal Virginia Offshore Wind, en Estados Unidos.

El puerto de Cádiz también tiene la eólica marina entre sus negocios estratégicos a través de Navantia y Dragados Offshore en Puerto Real. Ocean Winds, empresa creada por EDP Renewables (EDPR) y Engie, confirmó el pasado año con Navantia Seanergies un acuerdo para construir dos cimentaciones tipo *jacket* y pilotes asociados para las subestaciones de dos parques eólicos marinos en Francia.

Además, los puertos de A Coruña, Cartagena, Gijón, Las Palmas, y Tenerife tramitan numerosos proyectos para posicionarse en este segmento de las energías renovables.

El nuevo plan estratégico del puerto de A Coruña tiene entre sus ejes a la industria *offshore*, “con el objetivo de convertir el puerto exterior en un *hub* de construcción de componentes de eólica marina para la exportación”, según avanzó su presidente Martín Fernández Prado. A su juicio, “existe una importante demanda de fabricación y transporte de grandes piezas para la ejecución de parques eólicos marinos en Escocia y Francia, un contexto en el que el puerto exterior de A Coruña está posicionado por su superficie logística, grandes calados y ubicación estratégica”. El desarrollo de esta energía renovable se encuadra dentro de la iniciativa “A Coruña Green Port”, junto con el hidrógeno verde, los biocombustibles y la electrificación de las terminales.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Gijón dio luz verde el pasado año a la modificación de la Delimitación de Espacios

de Uso Portuario (DEUP), tras la solicitud presentada por Zima Equity Investments, para el otorgamiento en régimen de concesión administrativa de 128.005 metros cuadrados en el muelle norte de la ampliación del puerto. Zima contempla destinar 75 millones de euros a un centro logístico industrial de estructuras eólicas *offshore*.

La entidad que preside Laureano Lourido también tiene en tramitación la solicitud de Duro Felguera, con unas inversiones que alcanzan los 115 millones de euros, en una superficie portuaria de 380.000 metros cuadrados. Además, Moncobra también

plantea fabricar piezas de aerogeneradores, en una superficie portuaria de unos 200.000 metros cuadrados, con un desembolso de 28 millones de euros.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Las Palmas encargó a la ingeniería Ineco la elaboración de los pliegos que han de regir el otorgamiento de concesión de dominio público portuario, de 111.440 metros cuadrados con posibilidad de una segunda parcela de 7.380 metros cuadrados, con destino a un centro de reparación de elementos *offshore* de energías renovables.

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife contempla igualmente un desarrollo de eólica marina en la dársena de Granadilla de la mano de Capital Energy y BlueFloat Energy.

Por último, la Autoridad Portuaria de Cartagena, que cuenta con los astilleros de Navantia, también se ha propuesto situarse como referente de la industria *offshore* del Mediterráneo.

MARTÍN
FERNÁNDEZ PRADO
“LA INDUSTRIA
OFFSHORE ESTÁ
ENTRE LOS EJES
DE PLAN
ESTRATÉGICO
DE A CORUÑA”

Ership
Grupo

RUMBO A LA EXCELENCIA

Más de 135 años facilitando tus servicios marítimos a nivel global.

En los últimos 2 años, hemos incrementado la superficie de almacenamiento en **150.000 m²**, su capacidad en **730.000 toneladas** y contamos con **15 nuevas grúas**.

Alvargonzález Ership COMPAS FONCO PEREZ TORRES MARITIMA SA MARSHIP COMSHIP ERSHIP LISBOA ERSHIP LISBOA



H2PORTS

RETOS DE FUTURO | HIDRÓGENO

EL H2 TOMA CUERPO

EL CONJUNTO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES CONTINÚA DANDO PASOS PARA AFRONTAR EL RETO DE SU DESCARBONIZACIÓN, SITUANDO EL NUEVO VECTOR ENERGÉTICO COMO UN ELEMENTO CLAVE

En un escenario de evolución hacia los nuevos combustibles neutros en carbono, la Autoridad Portuaria de Valencia se ha posicionado como la pionera del sector en utilizar hidrógeno. La iniciativa H2Ports ha entrado en su fase operativa para poner en marcha una *reach stacker* en una terminal de contenedores y una cabeza tractora para carga ro-ro.

Los dos vehículos portuarios están alimentados a través de una estación móvil de suministro de hidrógeno, que proporciona el abastecimiento necesario para garantizar los ciclos de trabajo continuo de los dos equipos mencionados.

El proyecto demostración H2Ports está siendo desarrollado con la participación de la Fundación Valenciaport, la Autoridad Portuaria de Valencia, los centros de investigación Centro Nacional del Hidrógeno y Atena Distretto Alta Tecnología Energía Ambiente y las empresas privadas MSC Terminal Valencia, Grupo Grimaldi, Hyster-Yale, Ballard Power Systems Europa, Carburos Metálicos y

Enagás. Por otra parte, el puerto de Gijón también ha logrado otro hito al testar el remolcador "Hydrotug", pionero en disponer de dos motores de propulsión por hidrógeno y gasóleo. Esta embarcación, construida por Astilleros Armon, realizó las pruebas de mar en la dársena asturiana antes de su entrega a CMB Tech, filial de Compagnie Maritime Belge (CMB), para su operativa en el puerto de Amberes-Zeebrugge.

El desarrollo del hidrógeno portuario también se refleja en actuaciones industriales. Así, Petronor, del grupo Repsol, inició, el pasado año, las obras de su *hub* de descarbonización. Este proyecto, englobado en el Corredor Vasco del Hidrógeno, es desarrollado en colaboración con Enagás, el Ente Vasco de la Energía (EVE) y Aramco.

Estas instalaciones, que supondrán una inversión de 103 millones de euros, contarán con una planta de producción de combustibles sintéticos, que podrán ser utilizados en camiones, barcos o aviones. Su proceso de fabricación irá alimen-

tado por hidrógeno renovable producido a través de un electrolizador de 10 MW.

En el puerto de Cartagena, Repsol también está progresando con las obras de construc-

ble. El acuerdo está alineado con el proyecto H2MED, que tiene entre sus objetivos desarrollar un corredor de hidrógeno que enlace la dársena catalana con Marsella.

Otra de las iniciativas en curso es el memorando de entendimiento (MoU) acordado entre Cepsa y el Puerto de Róterdam para establecer el primer corredor de hidrógeno verde entre la dársena neerlandesa y Algeciras. El grupo energético español prevé exportar, a partir de 2027, el hidrógeno producido en su Parque Energético San Roque, situado cerca de la Bahía de Algeciras, a través de vectores energéticos como el amoniaco o el metanol, hasta Róterdam. Cepsa también pretende desarrollar una cadena de suministro similar desde su Parque Energético La Rábida, en Huelva.

Maersk también se fijado en Andalucía y Galicia para lograr un abastecimiento de su flota de portacontenedores, con una producción de hasta 2 millones de toneladas de metanol, generado a partir del hidrógeno ver-

10.000

MILLONES
INVERTIRÁ MAERSK
EN ESPAÑA EN
METANOL

ción de una planta de biocombustibles avanzados de España. Una inversión de 200 millones de euros destinada a fabricar 250.000 toneladas de combustibles renovables al año, empleando hidrógeno verde.

Corredores de hidrógeno

Enagás y el puerto de Barcelona han firmado un Memorandum de entendimiento (MoU) para impulsar conjuntamente proyectos de hidrógeno renova-



Operación de llenado en la planta de hidrógeno del puerto de Valencia.

de. Para ello, la naviera danesa firmó, el pasado noviembre, un protocolo general de colaboración para explorar las oportunidades de producción de combustibles verdes a gran escala en España, con una inversión

estimada que ronda los 10.000 millones de euros.

Maersk calcula que necesita aproximadamente 6 millones de toneladas de metanol verde por año para alcanzar su objetivo de emisiones de la flota de 2030 y un volumen aún mayor para 2040 para que su flota alcance el cero neto.

Proyectos en Galicia

Los puertos de A Coruña, Ferrol y Vigo tienen en curso diversas iniciativas vinculadas al hidrógeno verde. Enerfín, filial de Elecnor; Fistera Energía, vinculada al fondo Blackstone; y Armonía Green Galicia, respaldada por el grupo Ignis, han presentado proyectos para construir y operar plantas de producción de hidrógeno verde y amoniaco verde en la dársena exterior de A Coruña.

En el puerto de Ferrol, Forestal del Atlántico avanza con el proyecto Triskelion. Una inversión de 176 millones de euros centrada en la producción de metanol verde, a partir de dióxido de carbono captado en sus instalaciones de Mugardos. También Reganosa, con sede en

FORESTAL DEL ATLÁNTICO DESTINA 176 MILLONES EN FERROL PARA PRODUCIR METANOL

EL PUERTO DE VIGO INSTALARÁ UNA HIDROGENERA

la misma terminal portuaria de Ferrol, impulsa con EDP la iniciativa "H2Pole", destinada a producir 14.400 toneladas de hidrógeno verde en As Pontes (A Coruña), tras un desembolso de 165 millones de euros.

Por su parte, el puerto de Vigo lidera el proyecto "Julio Verne" que contempla implantar una hidrogenera, para abastecer una flota de entre 35 y 45 vehículos pesados, a los que se unirán uno o dos embarcaciones de servicios portuarios.



"Hidrotug" es el remolcador de hidrógeno construido por Astilleros Armón en Gijón.

CMB TECH

GRUPO HAFESA REFUERZA SU RED DE TERMINALES PORTUARIAS EN ESPAÑA

En las empresas del sector de productos petrolíferos la disponibilidad de una red de terminales de almacenamiento es fundamental para poder garantizar de forma eficiente el suministro a sus clientes. Un ejemplo es **Grupo Hafesa**, el holding español que se dedica a la comercialización y distribución de hidrocarburos.

Como una gran parte del volumen de productos que comercializa llega por mar a través de buques petroleros, la red de terminales del Grupo presenta una fuerte componente portuaria, que facilita su distribución nacional. Esa red cuenta con cinco terminales, distribuidas por diferentes zonas geográficas de la península, desde las que se distribuyen los productos mediante una flota logística propia. Esto permite ofrecer a los clientes la máxima flexibilidad y garantía en el suministro.

Tres de las terminales están ya operativas y se encuentran en áreas portuarias (Bilbao, Motril y Cijón). A ellas se suma una nueva terminal portuaria en Ferrol, que se espera que entre en funcionamiento en 2024. Además, en los próximos meses comenzará a operar una terminal no portuaria en Ocaña (Toledo) para dar servicio a la zona centro de España.



Con la puesta en marcha de la terminal de Ferrol, la compañía contará con una capacidad de casi 500.000 m³ para el almacenamiento de hidrocarburos. Con esta capacidad y con la cifra de 667 millones de litros de combustible vendidos en 2022, el Grupo se sitúa como uno de los principales operadores al por mayor de productos petrolíferos en España.

Para Hafesa la disponibilidad de una red propia de terminales supone un valor diferencial con relación a otros operadores. Por ello, la estrategia de la compañía apuesta por seguir ampliando la red, especialmente con nuevas plantas, para aumentar su presencia e importancia en el territorio español. Además, quiere seguir mejorando y modernizando sus terminales con la incorporación de los sistemas de automatización y digitalización más avanzados del mercado.

RETOS DE FUTURO | NUEVOS COMBUSTIBLES

CEPSA APUESTA POR LOS BIOCOMBUSTIBLES EN HUELVA

CONSTRUIRÁ UNA PLANTA DE PRODUCCIÓN, ALMACENAMIENTO Y LOGÍSTICA DE ACEITE VEGETAL HIDROTRATADO EN EL PUERTO EXTERIOR PARA LA DISTRIBUCIÓN DE COMBUSTIBLE DIÉSEL SOSTENIBLE



Cepsa reforzará sus actividades energéticas en el puerto de Huelva con la puesta en marcha de una planta de producción, almacenamiento y logística de aceite vegetal hidrotratado (HVO).

El complejo, que se ubicará

en la zona de servicio del puerto exterior, dispondrá de una superficie de 26 hectáreas, una concesión que, al cierre de esta edición, se encontraba en fase de trámite de competencia de proyectos, de acuerdo a la legislación portuaria española.

Instalaciones de Cepsa en Huelva.

Tras realizar “de forma exitosa” pruebas durante los últimos meses para producir este tipo de aceite, cien por cien renovable, a lo largo del pasado ejercicio, Cepsa quiere aumentar el coprocesamiento de aceite vegetal, con el último objeti-

vo de producir diésel cien por cien renovable.

De esta forma, la instalación producirá combustible diésel con un 90 por ciento menos de sustancias contaminantes que las actuales, convirtiéndose en la base de la estrategia de bio-

ELITECROSS®
SOLUCIONES
B. DEBUSMAN

DEBUSMAN
Grupo Cepsa

Soluciones Globales
Electromecánicas y Equipamiento Portuario

debusman@debusman.es | www.debusman.es

combustibles anunciada por la compañía.

El HVO es un diésel obtenido de manera sostenible cuya materia prima es el aceite de cocina usado y se obtiene mediante un tratamiento con hidrógeno como catalizador. La energética apuesta porque el HVO sea el combustible renovable del futuro.

La nueva planta está encuadrada en un multimillonario plan inversor que Cepsa va a destinar a sus instalaciones en Huelva bajo un montante de 3.500 millones de euros, según ha confirmado la compañía.

Entre sus objetivos a corto plazo está el desarrollo de la planta de HVO, para la cual se necesitan cantidades ingentes de hidrógeno que será suministrado por las instalaciones que la propia Cepsa tiene previsto levantar en el enclave onubense con energía procedente de fuentes renovables. De hecho, para poner en marcha esta planta, Cepsa construirá una planta de producción de hidrógeno verde en el Polo Químico de Palos de la Frontera.

Cepsa dispone en Huelva de

una refinería que procesó 11,1 millones de toneladas de combustibles, flujos destinados a la demanda nacional y a la exportación, a la que se une la ubicada en Gibraltar, con un procesamiento de 12,4 millones de toneladas anuales.

Corredor de hidrógeno

Junto a esta inversión, Cepsa ha anunciado que afianzará a Bahía de Algeciras como “el puerto español energético líder” en la transición que la compañía está afrontando para descarbonizar la industria y el transporte marítimo. Para ello, además de la potenciación de sus instalaciones del Parque Energético San Roque, cerca del enclave, la compañía ha alcanzado un acuerdo con el puerto de Róterdam para establecer el primer corredor de hidrógeno entre el sur y el norte de Europa.

La intención de la firma española con este acuerdo es asegurar una cadena de suministro de esta novedosa energía entre los puertos de Algeciras y Róterdam, con la exportación del hidrógeno producido en

San Roque a través de vectores energéticos como el amoniaco o el metanol. Cepsa espera que esta ruta comercial esté operativa en 2027, a la que se sumará también otro corredor de energía limpia desde su parque energético de La Rábida, en Huelva.

En este sentido, Maarten Wetselaar, consejero delegado de Cepsa, ha destacado la posición de España “para convertirse en líder mundial en la producción y exportación de hidrógeno verde, dada su ubicación estratégica, la abundante generación de energías renovables, y sus sólidas infraestructuras energéticas y puertos clave, como los de Algeciras y Huelva”.

Por su parte, el objetivo del puerto neerlandés es establecer múltiples rutas comerciales para el hidrógeno verde, según ha asegurado Allard Castelein, consejero delegado de la entidad portuaria de Róterdam. El

enclave pretende asegurarse un tránsito de 20 millones de toneladas de hidrógeno, “de las cuales solo 2 millones se producirán localmente”, asegura.

En Róterdam, tanto el puerto como varias compañías privadas están desarrollando infraestructuras e instalaciones necesarias para la importación de hidrógeno verde, capitalizando desde el

enclave la distribución en el noroeste de Europa de 4,6 millones de toneladas anuales en 2030, gracias a la conexión a través de hidroductos de los principales centros industria-

les en Países Bajos, Bélgica y Alemania.

Cepsa apuesta por liderar la producción de hidrógeno verde en la Península, con una capacidad de 2 GW en sus parques energéticos de San Roque, cerca de Algeciras, y Huelva, lo que le permitirá ser un actor relevante en Europa en el inicio de la próxima década.

CEPSA QUIERE EXPORTAR AMONIACO Y METANOL A EUROPA DESDE EL PUERTO DE ALGECIRAS

Your reliable partner in the Port of Cartagena

Imagine the effectiveness of a relationship of trust that includes port operations, storage, customs, industry solutions, technology, regulatory and environmental compliance, expertise and global logistics services.

This is TMC, the reliable partner that understands the complexity of your supply chain.

tmcterminal.com



TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | VEHÍCULOS

AL RITMO DE LA PRODUCCIÓN

LOS PUERTOS ESPAÑOLES CERRARON 2022 CON UN TRÁFICO DE 2,7 MILLONES DE VEHÍCULOS Y UN CRECIMIENTO DEL 13%

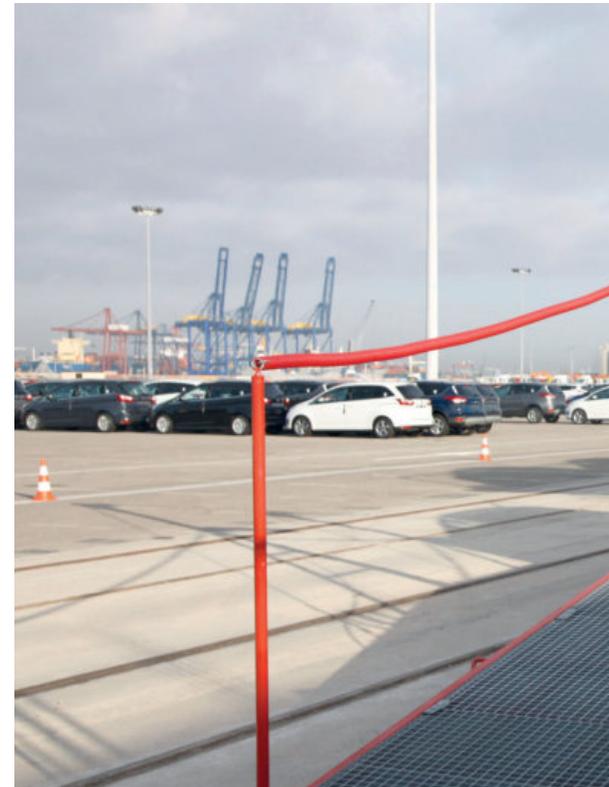
LEJOS DE LOS NIVELES PREPANDEMIA

Los puertos españoles aumentaron el tráfico de vehículos en 2022, pero continúan a años luz de los más de 3,4 millones de unidades manejadas en el año 2019.

	2022	%22/21	%21/19	2021	2020	2019
Valencia	600	+23%	-17%	489	529	721
Barcelona	589	+18%	-24%	497	478	777
Vigo	475	-6%	-2%	503	513	483
Santander	323	+16%	-31%	278	324	466
Pasaia	240	+15%	-12%	209	236	273
Tarragona	172	+27%	-18%	136	128	211
Resto	338	+11%	-29%	304	265	474
TOTAL	2.736	+13%	-20%	2.416	2.473	3.405

Miles de vehículos en régimen de mercancía. 2022, provisional.
Fuente: Puertos del Estado.

La producción española de vehículos se mantiene en la senda de la recuperación, tras registrar un crecimiento del 5,8 por ciento en 2022. En concreto, se fabricaron 2,2 millones de unidades, gracias a la mejora de los flujos de las materias primas y a un aumento de la disponibilidad de microchips en los últimos meses del año, según destacaron desde la patronal de fabricantes Anfac. Una positiva evolución que ha tenido su reflejo en la estadística de los puertos españoles. En 2022, manipularon 2,7 millones de vehículos en régimen de mercancía, lo que supone un 13 por ciento más que un año antes. No obstante, el tráfico aún sigue un 20 por ciento por debajo de los niveles de 2019, cuando se movilizaron por los muelles españoles 3,4 millones de unidades, lo que da una idea del fuerte impacto de la pandemia.



La Autoridad Portuaria de Valencia gestionó el pasado año más de 600.000 vehículos, cerca de un 23% más que en 2021.

Al frente de la clasificación regresa la Autoridad Portuaria de Valencia. Durante el pasado año, los muelles de Valencia y Sagunto gestionaron más de 600.000 unidades, cerca de un 23 por ciento más que un año antes. En cifras absolutas, se movilizaron 109.869 vehículos más que en 2021. Este tráfico de vehículos se produce principalmente con Italia, Bélgica y

170 Years in Shipping

1.853 - 2.023



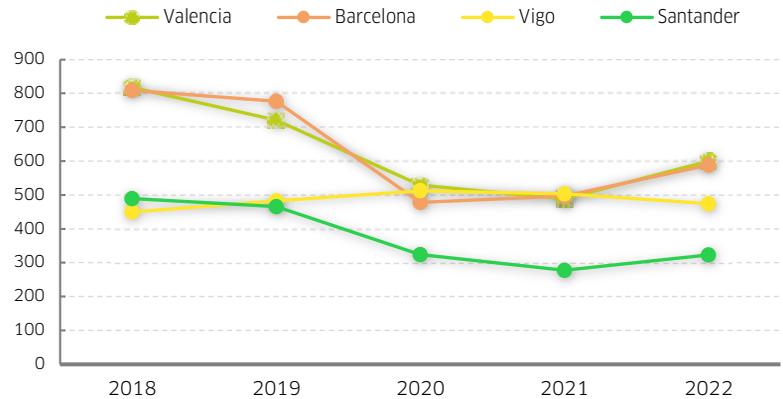
A.P. DE VALENCIA

Turquía, que aglutinan el 50 por ciento de las operaciones. A continuación se sitúa el Puerto de Barcelona, que se ha situado como *hub* europeo para la distribución de vehículos eléctricos de diversos fabricantes que producen en China. Y ello ha provocado el crecimiento del tráfico de vehículos nuevos por la dársena, eso sí, todavía lejos de los volúmenes de

2017 o 2018, años en los que superó las 800.000 unidades anuales. El pasado ejercicio cerró con más de 589.000 vehículos nuevos, el 18 por ciento más que en 2021. Las exportaciones bajaron el 7,9 por ciento, hasta las 258.788 unidades, sobre todo por la falta de microchips. En cambio, las importaciones aumentaron el 63 por ciento, debido a las nuevas

CAMBIO EN LO MÁS ALTO DE LA CLASIFICACIÓN

El Puerto de Valencia, que se encarama en lo más alto del ranking del sistema portuario en el tráfico de vehículos, intercambia posiciones con Vigo, que pasa al tercer puesto. Barcelona mantiene la segunda plaza.



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

marcas chinas o fabricantes que producen en el país asiático “que apuestan por el puerto de Barcelona para distribuir en España y Europa”, explicó José Alberto Carbonell, director general de la entidad.

Completa el podio Vigo, que llegó a liderar el tráfico de automóviles en 2021. Cerró 2022 con una caída del 6 por ciento. La entidad achaca este descenso a la “importante crisis logística que está afectando a los puertos europeos, saturados de vehículos por la dificultad en su distribución final como consecuencia de la escasez de conductores y a la menor oferta de buques en las rutas europeas”.

LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA VUELVE A LIDERAR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS

Especializado en
mercancía general de alto valor

Puerto de Vigo

...logística en el foco de nuestro negocio!

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

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | VEHÍCULOS

LAS MARCAS DAN EL 'OK' A LOS PUERTOS

LOS FABRICANTES MEJORAN LA VALORACIÓN GLOBAL Y PONEN EL FOCO EN LA MEJORA DE LOS ACCESOS, LAS CONEXIONES POR TREN Y LA DIGITALIZACIÓN



A.P. DE TARRAGONA

Los fabricantes de vehículos ponen buena nota a los puertos españoles, que mejoran su puntuación en una décima, hasta situarse en un total de 4 sobre cinco, acariando la calificación de "satisfactorio". Es más, los servicios que se vieron castigados de forma más acusada en 2020, registran una mejora, lo que indica "cierta capacidad de adaptación de los puertos españoles a las

nuevas realidades que han ido surgiendo y que exigen un mayor grado de flexibilidad".

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 2021.

Los indicadores han sido elaborados

El Puerto de Tarragona lidera el ranking de valoración, posición que comparte con el Puerto de Pasaia.

a partir de un cuestionario contestado por 19 de las empresas asociadas a la patronal, la mitad con producción industrial en España. El informe centra su análisis en los ocho puertos de relevancia para la importación y exportación de vehículos -Barcelona, Málaga, Pasaia, Vigo, Santander, Sagunto, Valencia y Tarragona-, que suman el 93,8 por ciento de los vehículos transportados por vía marítima, con más de 2 millones de unidades.

Los resultados continúan fuertemente marcados por la situación derivada de la pandemia y los efectos en la economía, tanto doméstica como internacional. De hecho, el tráfico registró un descenso del 5,3 por ciento, como consecuencia del aumento de las dificultades en el comercio internacional y, en particular, a la crisis de *microchips*, lo que provocó un recorte de la producción y exportación de vehículos.

Pasaia y Tarragona, en lo más alto

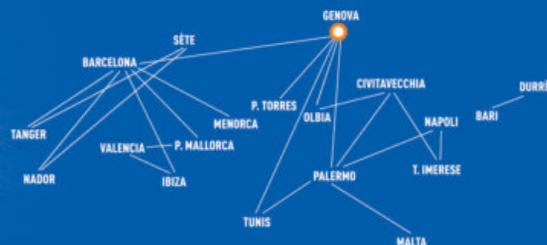
En la edición de 2021, los puertos de Pasaia y Tarragona comparten y repiten la primera posición en el ranking de valoración con una puntuación de 4,4 sobre 5. Junto con los puertos de Barcelona y Málaga, son los únicos que mejoran respecto a la edición anterior. Por su parte, el puerto de Santander, con una valoración de 4,2 sobre 5, se mantiene como segundo mejor puerto valorado por las marcas consultadas.

A pesar del contexto y del descenso del volumen de vehículos transportados, la mayoría de los indicadores logran una mejora respecto a la edición de 2020, reflejando una notable capacidad de adaptación a los retos tras la pandemia y a la nueva realidad del sec-



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.baleares@gnv.it - Tel +34 648 65 62 37 - 649 73 95 24 - www.gnv.it



NAVEGAMOS PARA CADA UNO DE VOSOTROS

tor de la automoción. En este sentido, las marcas destacaron la proactividad de los puertos en responder a las necesidades en un escenario de inestabilidad, así como en la agilidad en los trámites aduaneros.



4
PUNTOS, SOBRE 5, LA
VALORACIÓN MEDIA DE
LOS FABRICANTES
A LOS PUERTOS

Por otro lado, las marcas consultadas resaltaron una mejora en la formación y concienciación de los empleados para la mejora de la manipulación en la carga y descarga de los vehículos. De igual manera, los fabricantes volvieron a poner el foco en las conexiones ferroviarias, “especialmente mejorables”, y el acceso a los puertos, junto al progreso en la digitalización de los procesos de gestión de la mercancía. “Los puertos y sus terminales deben seguir avanzando en la implementación de soluciones digitales que permitan controlar el flujo de entrada y salida de los vehículos, el proceso de carga y descarga y la asignación en las zonas de depósito”, según destaca el informe de Anfac. Los fabricantes también piden infraestruc-

LOS PUERTOS PROGRESAN ADECUADAMENTE

De los ocho puertos analizados por los fabricantes de vehículos, hay cuatro que mejoran sus valoraciones, Pasaia, Tarragona, Barcelona y Málaga, con solo dos, Valencia y Vigo, que empeoran sus puntuaciones.



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.

turas para las nuevas tipologías de vehículos. “Es necesario que las terminales portuarias y sus servicios asociados estén preparados para las nuevas formas de propulsión en los vehículos (tanto electrificados como de gas o hi-

drógeno)”, insisten desde Anfac. En 2021, la cuota de vehículo electrificado fue del 7,8 por ciento en el mercado y del 11,1 por ciento en la producción en España, esperándose un aumento acelerado en los próximos años.

Un puerto lleno de grandes soluciones

Aprolis

www.aprolis.es info@aprolis.es +34 691 839 392

SHORT SEA SHIPPING | ESPAÑA

PUERTOS ESPAÑOLES, IMBATIBLES EN FLUJOS 'SHORT SEA'

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO SUPERA EN CASI CUATRO MILLONES DE TONELADAS LOS FLUJOS PREPANDEMIA HASTA JUNIO

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) internacional ro-ro sigue navegando con el viento en popa tras registrar una actividad histórica en los puertos españoles durante 2021. Este tráfico bate nuevo récord con un total de 15,2 millones de toneladas transportadas (sin incluir los vehículos en régimen de mercancías) en los primeros seis meses de 2022, según el último Observatorio publicado por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

Ello supone el 19,7 por ciento más que en el mismo periodo de 2021 y superar en casi cuatro millones de toneladas (+32,9 por ciento) los flujos prepandemia.

Los puertos de la fachada mediterránea continúan acaparando esta actividad al canalizar más del 88 por ciento de los tráficos (13,5 millones de toneladas) y son los protagonistas de esta evolución al crecer el triple (+21,6 por ciento) que los del arco atlántico (+6,8 por ciento) en comparación con el primer semestre del ejer-

ITALIA Y GRAN BRETAÑA, LOS PRINCIPALES SOCIOS

Los mercados italiano y británico son los principales destinos de las autopistas del mar que salen de los puertos mediterráneos, con 13 o 14 conexiones semanales, y de los atlánticos, con 9, respectivamente.



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

CINCO NAVIERAS CON AUTOPISTAS DEL MAR

Dos navieras en la fachada mediterránea, Grimaldi y Trasmediterránea, y tres en la atlántica, Flota Suardiaz, Brittany Ferries y CLdN, tienen autopistas del mar.

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

Fuente: SPC-Spain.

cicio precedente. Los mercados francés y belga son los que han tenido un mejor comportamiento para los puertos de la fachada atlántica con crecimientos del 32,2 por ciento y del 13,7 por ciento, respectivamente.

Para las dársenas del arco mediterráneo, destaca la evolución de los países del norte de África, sobre todo con Marruecos (+39,8 por ciento). Las líneas mixtas entre los puertos de la fachada mediterránea y Marruecos han regresado al poder volver a transportar pasajeros y que se suprimieron durante la pandemia.

La otra cara de la moneda es el transporte marítimo de corta distancia internacional de vehículos en régimen de mercancías. Los puertos de ambas fachadas movieron 550.000 vehículos, el 5,6 por ciento menos respecto al primer semestre de 2021.

El global del transporte marítimo de corta distancia en el

sistema portuario español, incluyendo tanto internacional como de cabotaje y todo tipo de tráficos (ro-ro, graneles y contenedores), ha saldado el primer semestre de 2022 con un total de 140 millones de toneladas movidas. Ello supone el 6,6 por ciento más en comparación con el mismo periodo de 2021. Y ello supone superar el registro prepandemia (134,7 millones de toneladas).

EL 'SHORT SEA SHIPPING' EN LA UNIÓN EUROPEA NOTÓ EL PRIMER AÑO DE PANDEMIA

El *short sea shipping* en la Unión Europea (UE) notó los efectos del primer año de pandemia. Eso sí, menos que el conjunto del tráfico marítimo.

El transporte marítimo de corta distancia sumó 1.680 millones de toneladas en 2020, cerca del 7 por ciento menos que en 2019, año en el que alcanzó un nuevo récord histórico, según los datos de Eurostat. El *short sea shipping* representó el 60,4 por ciento del transporte marítimo total de mercancías hacia y desde los puertos europeos.

SHORT SEA SHIPPING | POLÍTICAS DE APOYO

‘ECOINCENTIVOS’ PARA 16 LÍNEAS

EL TRANSPORTISTA RECIBE UNA SUBVENCIÓN DE ENTRE UN MÍNIMO DE 5,6 EUROS Y UN MÁXIMO DE 154,2 EUROS POR VIAJE POR SUBIR EL REMOLQUE AL BARCO SEGÚN EL PUERTO DE ORIGEN DONDE EMBARCA

El transporte marítimo de corta distancia ha aplaudido la primera convocatoria de ayudas del programa de ‘ecoincentivos’, dotado con 20 millones de euros, que ha publicado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma). Son subvencionables un total de 16 servicios marítimos de cinco armadores que salen de seis puertos españoles de las fachadas mediterránea y atlántica y que conectan con 11 Estados miembro de la UE. Es decir, el transportista u operador logístico recibe una ayuda por subir el vehículo o remolque al buque desde el pasado 21 de septiembre y hasta el 31 de marzo de 2023 en esta primera convocatoria.

Grimaldi es el armador con más servicios, cinco líneas que salen desde Barcelona, Valencia y Sagunto con Italia. A estas cinco suma otras cinco de Finnlines, filial del grupo italiano, que enlazan Bilbao con el norte de Europa. Suardiaz tiene tres servicios desde Vigo (con Francia y Bélgica), CLdN suma dos desde Santander (con Bélgica e Irlanda) y Brittany Ferries cuenta con uno (Bilbao-Irlanda).

Como la ayuda va en función de la distancia ahorrada por carretera entre el puerto de origen y la frontera, el ‘ecoincentivo’ abarca una horquilla por viaje que va de los 5,6 euros en las líneas de Finnlines que salen del puerto

de Bilbao a los 154,2 euros de Suardiaz desde Vigo.

Segunda convocatoria

El Ministerio activó a principios de enero el segundo ciclo para la selección de las entidades colaboradoras que participarán en la gestión de las ayudas del programa de ‘ecoincentivos’ marítimos correspondientes a la convocatoria de este ejercicio.

La segunda convocatoria cuenta también con un presupuesto de 20 millones de euros y da continuidad a la convocatoria de 2022, en curso, y cuyo plazo para solicitar las ayudas arranca el 1 de abril de 2023. Como en la primera convocatoria, los potenciales beneficiarios de los ‘ecoincentivos’ son empresas o autónomos cargadores, transportistas u operadores de transporte que pagan el flete para embarcar un camión rígido, un remolque o un semirremolque en lugar de utilizar la carretera en parte de su recorrido, cuando exista esta alternativa.

En total, los ‘ecoincentivos’ marítimos disponen de un presupuesto inicial de 60 millones de euros, distribuidos equitativamente en tres anualidades, “aunque esta cantidad puede aumentar en función de la demanda”, aseguran desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**CONECTAN
SEIS PUERTOS
ESPAÑOLES
CON 11
DE LA UE**

SUARDIAZ Group

Logística es adaptación.
Logística es SUARDIAZ.

ESPAÑA Madrid | Algeciras | Barcelona | Bilbao | Cádiz | Gijón | Huelva | Las Palmas de Gran Canaria | Santa Cruz de Tenerife | Santander | Sevilla
Tarragona | Valencia | Vigo | Zaragoza 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 2022 | CARGA RODADA

BUEN EJERCICIO PARA LA CARGA RODADA

EL SISTEMA PORTUARIO ROZA LOS 71 MILLONES DE TONELADAS, SUPERANDO EN UN 8,5% LOS VOLÚMENES DE 2021 Y GANANDO MÁS DE 5 MILLONES RESPECTO A LOS TRÁFICOS PREPANDEMIA

El año pasado fue un buen ejercicio para la carga rodada en los puertos españoles. Y es que el tráfico ro-ro alcanzó los 70,88 millones de toneladas movidas, el 8,57 por ciento más que en 2021. Es más, este tipo de flujo superó en un 7,76 por ciento los registros de 2019, ganando 5,11 millones de toneladas respecto a los volúmenes ro-ro pre-pandemia.

El puerto de Algeciras sumó un nuevo liderato en el sistema portuario al saltar de la tercera a la primera posición en estos tráfic. Y es que la dársena andaluza alcanzó los 14,50 millones de toneladas de

flujos ro-ro, siendo la que más creció, y con diferencia, entre los principales enclaves. El puerto andaluz triplicó el incremento medio del conjunto del sistema portuario al avanzar el 23,98 por ciento en comparación con 2021.

Un crecimiento que fue posible por la evolución del tráfico del Estrecho, que marcó nuevo récord al superar los 450.000 vehículos pesados que embarcaron y desembarcaron en la dársena andaluza.

Los ferris que cubren la ruta entre Algeciras y Tánger Med transportaron 432.206 camiones, el 9,79 por ciento más que en

CRECIMIENTO SUPERIOR A LA MEDIA

El puerto de Algeciras, con un crecimiento de casi el 24% respecto a 2021, triplicó el incremento medio del conjunto del sistema portuario.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Bahía de Algeciras	14.501	+24%	+60%	11.696	9.141
Baleares	13.383	+10%	-2%	12.155	10.712
Valencia	12.949	+1%	+3%	12.863	11.224
Barcelona	11.617	+5%	+1%	11.092	9.668
Las Palmas	4.726	+17%	+6%	4.038	3.686
S.C. Tenerife	3.982	+6%	-2%	3.773	3.736
Santander	2.310	-5%	+6%	2.430	2.152
Bilbao	1.043	+16%	+24%	896	717
Vigo	985	-8%	-13%	1.072	1.018
Almería	831	-3%	+28%	856	655
Bahía de Cádiz	774	+3%	-10%	748	765
Huelva	594	+30%	+37%	459	509
Pasaia	588	+5%	-12%	559	579
Ceuta	565	-5%	-32%	595	558
Tarragona	505	+11%	+66%	457	186
Melilla	473	-4%	-34%	491	505
Málaga	467	-0%	-18%	469	472
Castellón	326	-21%	-7%	411	431
Sevilla	135	-2%	-16%	138	133
Alicante	55	+435%	+94%	10	50
Motril	45	+16%	-93%	39	135
Resto	36	-22%	-29%	46	47
TOTAL	70.889	+9%	+8%	65.293	57.080

Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ALGECIRAS PASA A LIDERAR EL TRÁFICO RO-RO GRACIAS AL RÉCORD EN EL ESTRECHO

2021. El trayecto entre Algeciras y Ceuta sumó 30.212 vehículos pesados (-4,25 por ciento). Los flu-

jos entre Algeciras y el puerto marroquí "justifican el conjunto de siete iniciativas del Plan Hércules", se-



Sevitrade

WE TRUST IN GLOBAL LOGISTIC

CONSIGNATARIO DE BUQUES
ESTIBADORES
AGENTES DE ADUANA
ALMACENES
TRÁNSITOS



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

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

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

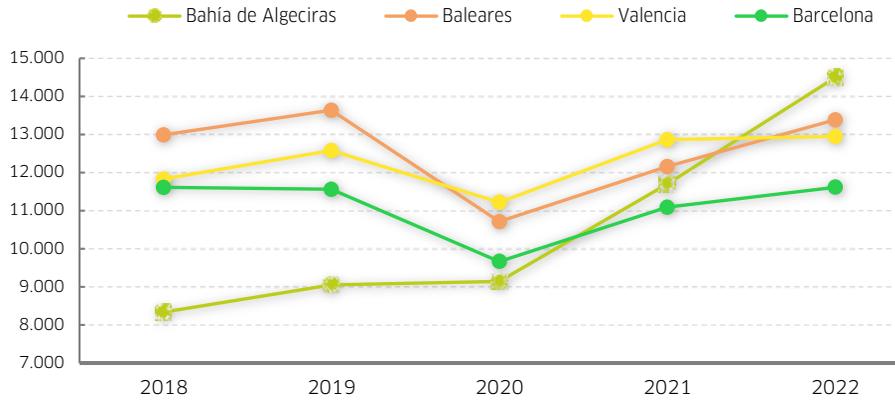
Tel: +34 955 950 810



SEVITRADE.COM

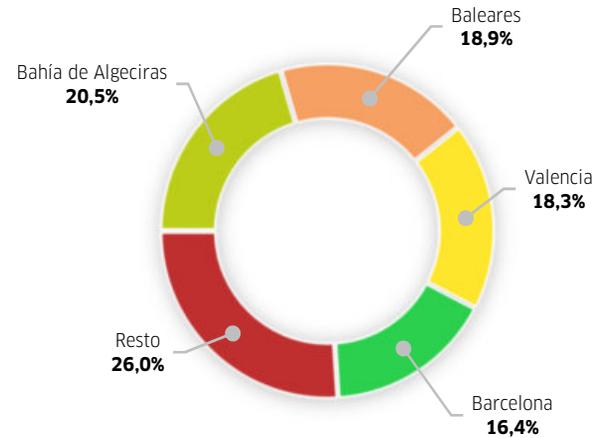
CUOTA DE CASI EL 74%

Los primeros cuatro puertos en tráficos ro-ro, Algeciras, Baleares, Valencia y Barcelona, suman un volumen global de 52,43 millones de toneladas movidas. Ello supone una cuota del 73,70% respecto al total del sistema portuario. Los dos primeros, Algeciras y Baleares, acaparan casi el 40%.



Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2022



VALENCIA BAJA A LA TERCERA POSICIÓN AL MOVER CASI LOS MISMOS TRÁFICOS QUE EN 2021

ñaló recientemente Gerardo Landaluce, presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. De hecho, varias medidas ya se han puesto en marcha, como “la segunda fase de la terminal de tráfico pesado”, que ha incrementado en un 50 por ciento la capacidad del aparcamiento para vehículos.

La dársena andaluza continuará impulsando en 2023 sus instalaciones ro-pax ante el crecimiento sostenido que viene experimentando el tráfico de pa-

sajeros, vehículos de pasaje y carga rodada. Para ello, la entidad prevé acometer una inversión de 19,3 millones de euros en las obras correspondientes al proyecto de ampliación de muelle y explanada en la dársena de La Galera, junto a la actual zona en la que se vienen operando los flujos ro-pax. Con estas obras, el enclave busca generar nuevas superficies de preembarque y nuevos tacones para rampas ro-ro para flexibilizar las operaciones de las navieras.

Tras Algeciras, Baleares mantuvo la segunda posición en tráficos ro-ro con 13,38 millones de toneladas movidas y un crecimiento del 10,10 por ciento en relación a 2021. Respecto a flujos prepandemia, casi igualó la actividad ro-ro (-1,84 por ciento).

Valencia retrocedió de la primera a la tercera posición. Y es que prácticamente movió el mismo volumen (+0,66 por ciento) que en 2021 al canalizar un total de 12,94 millones de toneladas.





Transportamos tus mercancías como lo harías tú

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

Operativa más rápida
Tiempos de escala ajustados para una operativa más eficiente.

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

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



Sostenibilidad



Fiabilidad



Digitalización



Puntualidad

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | CARGA RODADA

DOS DÍGITOS POR ENCIMA DE LOS FLUJOS PRECOVID

ESTE TIPO DE TRÁFICO CRECIÓ MÁS DEL 30% EN COMPARACIÓN CON 2021 Y SUPERÓ CASI EN UN 20% LOS VOLÚMENES DE 2019

El año pasado también fue un buen ejercicio para el tráfico ro-ro de remolques y plataformas en los servicios marítimos desde los puertos españoles.

Estos flujos registraron un incremento de dos dígitos tanto en comparación con el ejercicio precedente como con la actividad prepandemia. Seguramente, no fue ajeno al buen balance la escasez de conductores profesionales.

El conjunto de puertos movió 1,56 millones de unidades en 2022. Ello supone un crecimiento del 32 por ciento en comparación con 2021 y unas 500.000 unidades más que en 2019 (+17,5 por ciento).

Valencia lidera el tráfico

de vehículos sin acompañante con 348.928 unidades captadas y un incremento del 2,6 por ciento en relación a 2021, superando también los flujos prepandemia (318.000 unidades).

Baleares, en segunda posición, registró un crecimiento espectacular al multiplicar por diez los flujos del ejercicio precedente, hasta las 324.776 unidades. Sin duda, la recuperación del turismo fue el culpable de esta evolución y que, lógicamente, también repercutió en los tráficos de los puertos de Valencia y Barcelona, tercero de la clasificación, con las islas.

Los servicios de carga rodada entre la Península Ibérica y Baleares están to-

mando impulso con Tramed, la naviera española del Grupo Grimaldi, que cerró el pasado ejercicio con 3,1 millones de metros lineales de carga transportada.

Por otra parte, los remolques solos se suben cada vez más a los servicios de *short sea shipping* de armadores como el propio Grimaldi, que conectan Barcelona y Valencia con Italia, o de Flota Suardiaz, desde Vigo con Francia y Bélgica.

En el arco atlántico, CLdN ha estrenado el año reforzando sus conexiones desde el puerto de Santander con Dublín. Por otra parte, Brittany Ferries ha ganado capacidad al incorporar el "Salamanca" a sus

380.000 UNIDADES MÁS

El conjunto de puertos movió 1,56 millones de remolques y plataformas en 2022, frente a los 1,18 millones del ejercicio precedente.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Valencia	349	+3%	+10%	340	267
Baleares	325	+767%	+920%	37	45
Barcelona	231	+5%	+12%	219	182
Las Palmas	182	+19%	+10%	153	139
S.C. Tenerife	128	+10%	-4%	117	119
Bahía de Algeciras	113	+4%	-53%	109	104
Santander	53	+30%	+64%	40	47
Bilbao	29	+31%	+64%	22	21
Huelva	28	+25%	+38%	23	24
Bahía de Cádiz	22	+10%	-6%	20	22
Melilla	22	+1%	-19%	22	21
Málaga	21	+2%	-3%	20	19
Almería	20	+18%	+17%	17	12
Ceuta	14	-7%	-42%	15	14
Tarragona	11	-1%	-	11	0
Vigo	10	-20%	-44%	12	13
Sevilla	6	+7%	-14%	6	6
Pasaia	4	-20%	-35%	4	4
Alicante	2	+447%	+895%	0	2
Motril	2	+19%	-94%	2	6
Ferrol - San Cibrao	0	-	-	0	0
Castellón	0	>999%	-	0	0
TOTAL	1.570	+32	+18	1.189	1.067

Miles de remolques no acompañados. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

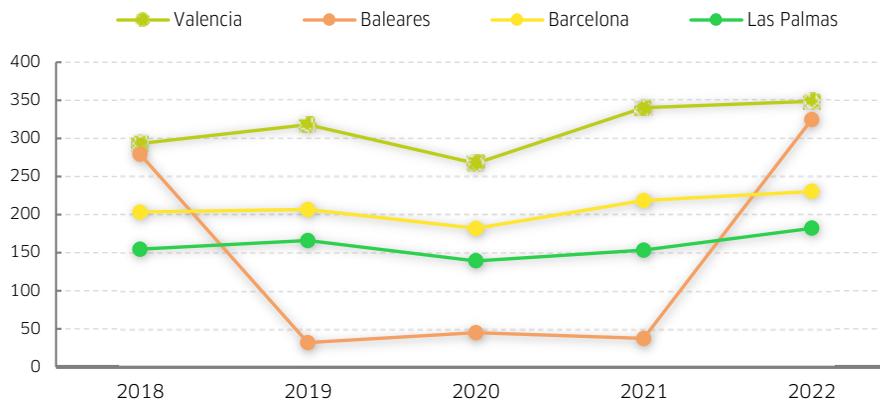
ingeconsul.sl

CONSULTORA DE INGENIERÍA Y TOPOGRAFÍA ESPECIALIZADA EN INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS, DRAGADOS Y ESTUDIOS BATIMÉTRICOS

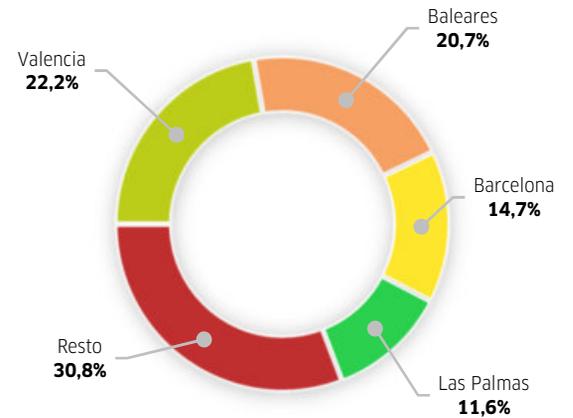
+34 942 275 304
ingeconsul.com

DOS DE CADA 10 UNIDADES

El puerto de Valencia lidera la clasificación en remolques, semirremolques y plataformas al canalizar 348.928 unidades del total de 1,56 millones, lo que supone una cuota del 22%.



2022



Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

conexiones entre España e Irlanda. Precisamente, esta naviera, junto con Finnlines, del Grupo Grimaldi, son los principales protagonistas en el puerto de Bilbao, que aumentó el pasado año el tráfico rodado un 31 por ciento.

RÁPIDA CONSOLIDACIÓN

La naviera Baleària no ha tardado en consolidar el servicio diario para el transporte de carga rodada entre el puerto de Motril y Tánger Med, que puso en marcha el pasado otoño. La iniciativa de Baleària ha tenido una amplia respuesta comercial en flotistas y operadores logísticos que trabajan históricamente en el puerto de Motril, como Mazo, Nieves, XPO, Paublete, Fercam y S.J.L., entre otros. El nuevo servicio se enmarca en la estrategia de la naviera de reforzar los servicios con el norte de África desde el sur de la Península Ibérica.

Short sea network

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

- Zeebrugge – Bilbao – Zeebrugge
- Gothenburg – Bilbao – Gothenburg
- Fredrikstad – Bilbao – Fredrikstad
- Teesport – Bilbao – Teesport
- Tilbury – Bilbao – Tilbury
- Helsinki – Hull – Helsinki
- Zeebrugge – Rosslare
- Rosslare – Bilbao – Rosslare

Finnlines Hybrid RoRo vessels: Your most sustainable transport choice

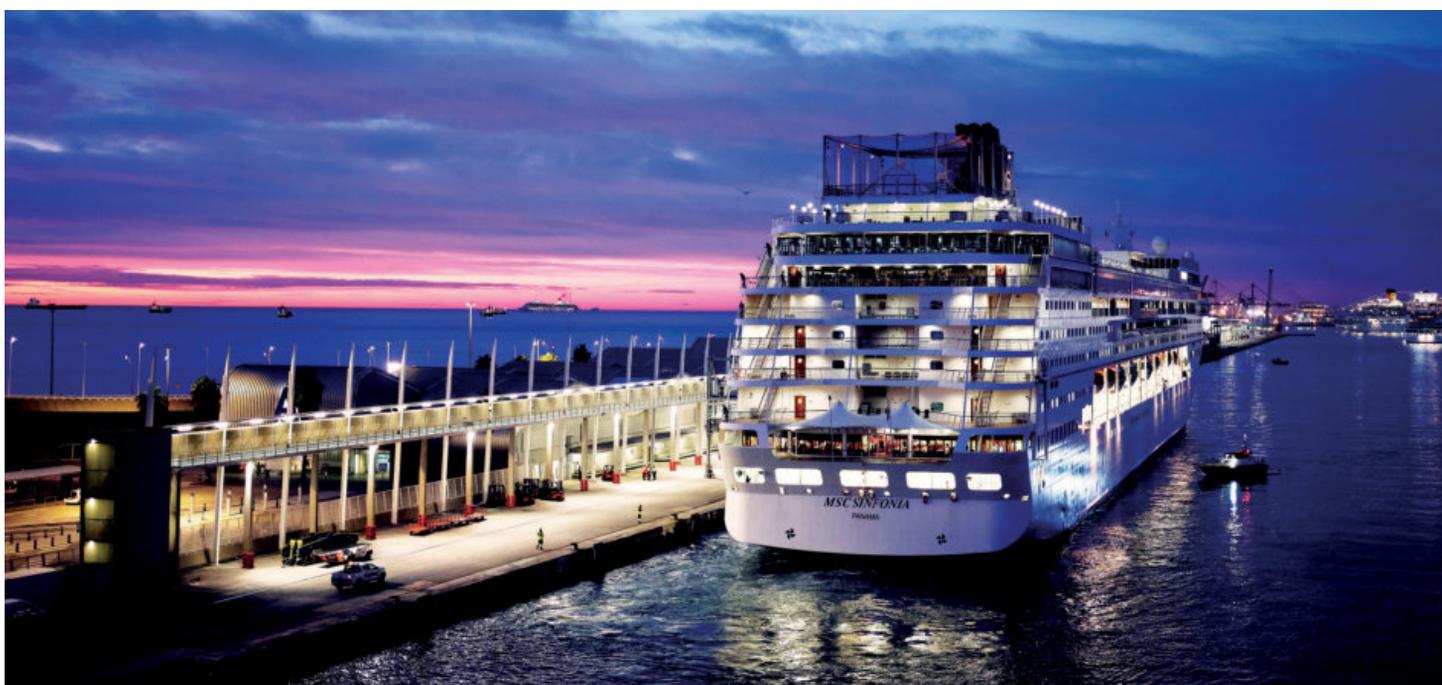
finnlines.com

a Grimaldi Group company

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | CRUCEROS

EL TRÁFICO MÁS CASTIGADO EMPIEZA A VER LA LUZ

LA RECUPERACIÓN DEL MOVIMIENTO DE CRUCEROS EN EL SISTEMA PORTUARIO HA IDO EN PARALELO A LA VUELTA A LA NORMALIDAD Y SE APROXIMA AL RÉCORD HISTÓRICO QUE ALCANZÓ EN 2019



En 2022, los puertos españoles recibieron un total de 8,2 millones de cruceristas.

MÁS ESCALAS

El tráfico de cruceros sumó 4.525 escalas durante el año pasado en los puertos españoles. Ello supone doblar las escalas registradas en 2021 e, incluso, superar las que hubo en el año 2019, ejercicio previo a la pandemia.

	2022		%22/21		%22/19		2021		2020	
	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE	BUQUES	PASAJE
Barcelona	807	2.329	+197%	+347%	+1%	-26%	272	521	71	199
Baleares	715	1.727	+215%	+401%	-13%	-35%	227	345	39	157
Las Palmas	673	1.014	+50%	+125%	+20%	-32%	450	450	234	517
S.C. Tenerife	623	760	+23%	+150%	+22%	-29%	506	304	277	345
Bahía de Cádiz	315	394	+94%	+195%	+0%	-17%	162	134	32	41
Valencia	298	623	+214%	+376%	+47%	+43%	95	131	10	26
Málaga	285	342	+139%	+189%	-1%	-28%	119	118	41	40
Cartagena	185	173	+134%	+146%	+11%	-31%	79	70	10	19
A Coruña	137	222	+342%	+636%	+27%	+39%	31	30	5	7
Vigo	91	173	+225%	+400%	+28%	+22%	28	35	7	9
Bilbao	78	109	+457%	+736%	+56%	+97%	14	13	0	0
Sevilla	76	18	+217%	+296%	-20%	-10%	24	5	5	1
Alicante	60	117	+94%	+170%	+40%	+86%	31	43	1	2
Tarragona	36	63	+350%	>999%	-43%	-51%	8	1	1	1
Cijón	28	24	+460%	+575%	+56%	+56%	5	4	0	0
Resto	118	61	+123%	+314%	-5%	-28%	53	15	11	5
TOTAL	4.525	8.152	+115%	+267%	+7%	-24%	2.104	2.219	744	1.369

Número de buques y miles de pasajeros. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

El tráfico que más sufrió los dos años de pandemia, el de cruceros, vio la luz al final del túnel el año pasado. La recuperación del flujo de pasajeros ha ido pareja al levantamiento de las restricciones, sobre todo a la movilidad internacional.

El sistema portuario cerró el pasado ejercicio con 8,2 millones de cruceristas. Y ello supone aproximarse al récord histórico de los 10,7 millones de turistas que recalaron en los puertos españoles en 2019 y que posicionan a España como el segundo destino de cruceros de Europa, detrás de Italia. El organismo público Puertos del Estado prevé que este será el ejercicio de igualar la marca prepandemia.

El puerto de Barcelona siguió líder indiscutible en estos flujos con un total de 2,32 millones de cruceristas recibidos, que supone

multiplicar por cuatro los registros de 2021, aunque unos 800.000 turistas menos que los tráficos que registró en 2019.

La dársena catalana ha seguido haciendo los deberes en materia de este importante tráfico. Recientemente, la Autoridad Portuaria ha sacado a curso público la construcción y explotación de la futura terminal G de cruceros en el muelle Adosado, donde se concentrará toda la actividad de cruceros.

Royal Caribbean Group solicitó el año pasado una concesión para construir y explotar esta terminal para dar servicio a los cruceros de su grupo empresarial.

Posteriormente, durante el trámite de competencia de proyectos, las navieras Norwegian Cruise Line, Vikingo Ocean Cruises y Viking Cruises presentaron una propuesta conjunta pa-

ra optar también a la construcción y explotación de esta terminal. Y es por ello que la Autoridad Portuaria ha sacado a concurso la adjudicación de la futura terminal de cruceros G.

La instalación deberá cumplir diversas mejoras ambientales como incorporar los sistemas OPS (*Onshore Power Supply*) para conectar los barcos a la red eléctrica general una vez estén atracados.

Además, la Autoridad Portuaria valorará que el proyecto de terminal sea sostenible, con un diseño arquitectónico

respetuoso con el medio y que minimice el consumo energético. También puntuará que el adjudicatario del concurso ofrezca soluciones de movilidad compartida capaces de dar respuesta al incremento del número de pasajeros que generan los cruceros de última generación y que los barcos que operen en la futura terminal usen combustibles de transición o combustibles de origen verde que minimicen sus emisiones.

Baleares ha recuperado la segunda posición, que

tradicionalmente ha ocupado y que perdió durante la pandemia, con 1,72 millones de cruceristas recibidos el año pasado, 940.000 menos que en 2019. En 2022, entró en vigor el acuerdo entre las administraciones central y balear y las principales navieras que regula la llegada de cruceros a Palma. En concreto, se establece que la capital balear solo puede recibir un total de tres cruceros al día y únicamente uno puede tener una capacidad superior a los 5.000 cruceristas.

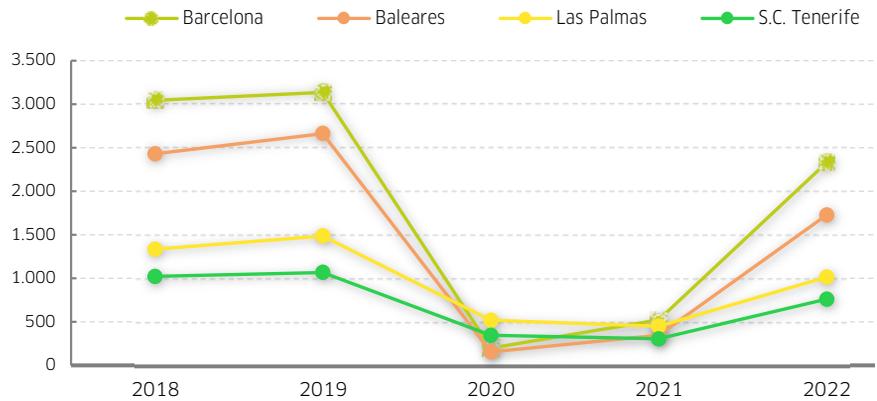
Las Palmas retrocedió de la segunda a la tercera posición, que es la que ha ocupado tradicionalmente, al registrar 1,01 millones de cruceristas, cerca de 470.000 menos que en 2019. Para potenciar más estos flujos, el puerto de la Luz contará con una nueva terminal de cruceros, que ejecuta Global Ports Canary Islands, ganadora del concurso para la construcción y explotación, en régimen de concesión, de las terminales públicas de pasajeros de Las Palmas, Arrecife y Puerto del Rosario.

la segunda a la tercera posición, que es la que ha ocupado tradicionalmente, al registrar 1,01 millones de cruceristas, cerca de 470.000 menos que en 2019. Para potenciar más estos flujos, el puerto de la Luz contará con una nueva terminal de cruceros, que ejecuta Global Ports Canary Islands, ganadora del concurso para la construcción y explotación, en régimen de concesión, de las terminales públicas de pasajeros de Las Palmas, Arrecife y Puerto del Rosario.

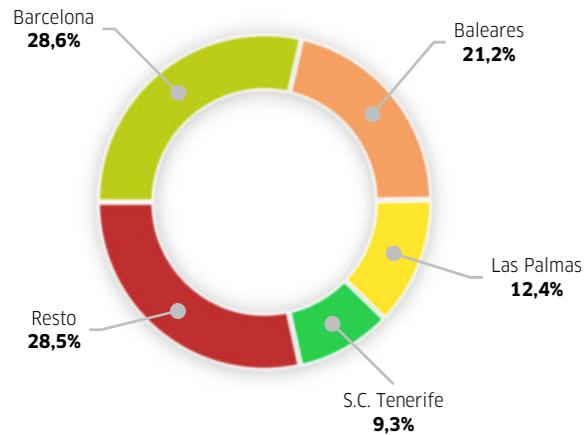
ESTE SERÁ EL EJERCICIO DE IGUALAR EL RÉCORD PREPANDEMIA

CASI LA MITAD

Los tres primeros puertos en tráfico de cruceros, Barcelona, Baleares y Las Palmas, suman 2,19 millones de cruceristas, es decir, el 48,5% del total del sistema portuario. Solo los dos primeros tienen una cuota del 33,6%.



AÑO 2022



Miles de pasajeros. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



PROJECT CARGO | MERCADO ESPAÑOL

BAJA EL CRECIMIENTO

EL SECTOR DE *PROJECT CARGO* MANTIENE EL OPTIMISMO PARA LOS PRÓXIMOS MESES CON SU APUESTA POR EXPANDIR SU DESARROLLO INTERNACIONAL



El mercado del *project cargo* siguió en positivo en 2022, aunque redujo en más de la mitad la tasa de crecimiento lograda en el anterior ejercicio. El comercio exterior marítimo de bienes de equipo en los puertos españoles obtuvo un alza del 8 por ciento en 2022, con 5,2 millones de toneladas, según los

datos manejados por Datacomex, procesados por Transporte XXI. Este porcentaje supone 10 puntos menos sobre el 18 por ciento alcanzado en 2021.

China sigue reforzando su protagonismo en el volumen de bienes de equipos importados, con 1,84 millones de toneladas que suponen el 65,3 por ciento

Imagen de un proyecto de embarque ferroviario en el puerto de Bilbao.

CHINA SIGUE GANANDO CUOTA EN EL COMERCIO CON ESPAÑA DE BIENES DE EQUIPO

del total. Añadiendo las exportaciones españolas al gigante asiático, alcanza 1,87 millones de toneladas, un 23 por ciento más que en 2021.

Por otra parte, diversos operadores han mostrado su crecimiento basado en el desarrollo exterior. Así, Alejandro Cañas, managing director de Erhardt Projects, aseguró que “nos encontramos en pleno proceso de internacionalización. Estamos acompañando a nuestros clientes en sus proyectos estratégicos y queremos estar presentes allí donde se encuentran los centros de decisión”.

El responsable de Erhardt Projects señaló que esta apuesta “queda reflejada en la apertura en 2022 en Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos) y durante este año en Arabia Saudí. Apostamos por posicionarnos en una de las regiones con mayores inversiones en sectores en desarrollo como oil&gas, refinerías, renovables e infraestructura civil, y con mayores expectativas de crecimiento a escala mundial. Además, estamos decididos a acelerar la internacionalización de nuestro negocio y mejorar la operativa para aprovechar las oportunidades que se nos presentan”.

Según anticipó Alejandro Cañas, “2023 será un año para seguir avanzando en nuestra digitalización y ofrecer así un mejor servicio al cliente. La logística integrada precisa de da-



Servicios
Logísticos
Portuarios

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

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

ESTIBA
+34 94 424 99 00 • slp@slp.es

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



tos, aportan visibilidad al negocio y la visibilidad permite tomar mejores decisiones más rápido”.

Por su parte, Lamageyre proyecta “introducir innovaciones tecnológicas y desarrollos basándonos en automatizacio-



MÁS DE TRÁFICO
EXPORT IMPORT DE
BIENES DE EQUIPO

nes para que el cliente perciba un servicio confiable, seguro y con analíticas en tiempo real, siendo más eficientes en nuestras labores operativas”. Además, aseguraron que “pronto anunciaremos la apertura de nuevos mercados en la zona de

SE RALENTIZA EL ALZA DEL COMERCIO DE BIENES DE EQUIPO

El sector español aumentó el pasado año un 8% el tráfico marítimo de estos equipamientos industriales, 10 puntos menos que en el ejercicio anterior.

	2022					TOTAL			
	TOTAL	EXPORT	IMPORT	%22/21	%22/19	2021	2020	2019	2018
China	1.879	38	1.840	+23%	+46%	1.529	1.153	1.288	1.037
EE.UU.	406	376	30	-6%	+22%	434	396	332	323
Marruecos	379	243	137	-2%	+3%	387	359	369	344
Reino Unido	249	205	44	-3%	+104%	257	90	122	122
Turquía	217	73	144	+14%	+32%	191	161	164	158
India	137	28	109	+31%	+45%	104	74	94	89
México	109	99	10	+9%	-41%	100	106	184	214
Francia	98	79	19	+15%	+275%	85	36	26	30
Brasil	78	68	10	+11%	+1%	70	64	77	56
Malta	78	77	0	>999%	>999%	1	3	1	2
Chile	76	73	3	-21%	-33%	96	94	113	106
Dinamarca	67	28	39	+64%	+175%	41	65	24	16
Arabia Saudí	67	60	6	+9%	-8%	61	55	73	67
Alemania	65	8	57	+18%	+17%	55	55	56	62
Sudáfrica	60	32	29	+2%	-22%	59	60	77	47
Taiwán	59	4	54	+1%	+11%	58	47	53	56
Egipto	56	51	5	-1%	-13%	56	53	64	116
República de Corea	55	13	42	-18%	-45%	67	61	100	83
E.A.U.	54	46	9	-35%	-47%	84	94	102	65
TOTAL	5.262	2.446	2.816	+8%	+13%	4.875	4.142	4.671	4.585

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

América, lo que provocará un mayor tráfico e interacción entre los países en los que ya estamos”. Para 2023, Lamageyre contempla “seguir creciendo en plantilla y facturación, con especial atención al *project cargo* a través de proyectos como Portren o el tren Maya. Además, una vez que el sector fotovoltaico vuelve a recuperarse, reforzaremos nuestra apuesta por esta actividad”.

Gabriel Ibarra, Head of Industrial Projects en Intermodal Forwarding, empresa del Grupo VASCO, detalló entre las zonas de grandes expectativas “Qatar, Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos (UAE), Estados Unidos y Australia”. También pronosticó “una gran cartera de pedidos en Europa, con su carrera por alcanzar la descarbonización y la neutralidad climática prevista para 2050, así como con la aceleración de proyectos puestos en marcha para lograr cuanto antes la independencia del gas ruso”. A su juicio, “energías renovables, hidrógeno verde, eólica, explotación de gas y plantas de GNL acaparan las oportunidades”.

ATLANSEA
SHIPPING AGENT AND BUNKERS SUPPLIERS

ISO 9001 UKAS 001
IBIA
A.E.S.M.A.R.

Tel.: +34 928 226 013 (24 hour service)
Fax: +34 928 224 633
shipping@atlantsea.com (24 hour service)
www.atlantsea.com

C/ Eduardo Benot, 51, 4th Flr. A, 35008 Las Palmas de Gran Canaria, Canary Islands, Spain

Be Where the PROJECT is,
FIRST

ERHARDT Projects

Find out more at erhardtprojects.com
an ERHARDT company

SPAIN | UAE | KSA

PROJECT CARGO | PANORAMA MUNDIAL

LAS TARIFAS DISMINUYEN

EL ÍNDICE DE REFERENCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MULTIPROPÓSITO AÚN SE MANTIENE UN 52% POR ENCIMA DE PRINCIPIOS DE 2021

El índice Drewry Multipurpose Time Charter Index, de referencia en el sector de transporte marítimo multipropósito, se situó el pasado enero en los 9.896 dólares por día, que representa una caída de alrededor del 10 por ciento sobre el mismo mes de 2022, pero aún se mantiene un 52 por ciento por encima de enero de 2021.

Los analistas de la consultora marítima, con sede en Londres, esperan que la disminución de las tarifas diarias para los buques multipropósito sea menos pronunciada que en sectores competidores como los portacontenedores y los graneros de tamaño pequeño.

En el futuro, los analistas de Drewry creen que “el descenso de las tarifas será gradual, ya que la actividad de carga de proyecto para el transporte marítimo de los componentes de

las turbinas eólicas seguirá manteniendo su dinamismo”.

En esta línea, Gabriel Ibarra, Head of Industrial Projects en Intermodal Forwarding, empresa del Grupo VASCO, corrobora que “el crecimiento de las energías renovables supone un aumento de la demanda y un gran reto para el *project cargo*”. Por poner un ejemplo, “las nacelles de los aerogeneradores de energía eólica cada vez son más pesadas y las palas más grandes”, añade.

Así, Ibarra alerta que “las empresas de logística y transporte debemos prepararnos para poder dar servicio a este incremento de la demanda y especialización en *project cargo*, con cargas cada vez más voluminosas y pesadas”. El responsable de Intermodal Forwarding pone como ejemplo al armador AAL, “que ya ha realiza-



do una gran inversión para la construcción de 6 barcos multipropósito de 33.000 toneladas de peso muerto y 3 grúas de 350 toneladas”. Sin embargo, afirmar que “nos encontra-

mos con otras señales negativas como la edad media de la actual flota multipropósito, que es de 16 años, y que cuenta tan solo con 1.000 barcos y una cartera de pedidos que repre-



**BESHIP
BROKERS**

FIXING THE WORLD TOGETHER

OUR TEAM

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





GOODS HANDLED

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

CUSTOMIZED SOLUTIONS

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



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



Drewry prevé que siga la disminución gradual de las tarifas.

senta el 3 por ciento del total”. Según su análisis, “la falta de inversión en la construcción de nuevos barcos se debe, principalmente, a la situación actual de recesión global. Este

factor junto con el mercado de fletes a la baja y los tipos de interés y la inflación al alza, complica enormemente obtener financiación para este tipo de proyectos”.

Gabriel Ibarra también remarca que “las regulaciones ambientales actuales requieren de mayores inversiones para poder construir barcos que cumplan con estos objetivos. Nos encontramos en un punto de inflexión en el que es necesario tomar medidas económicas con presteza para impulsar la construcción de una flota que pueda asumir los retos que el futuro cercano nos plantea”.

Por su parte, Alejandro Cañas, managing director de Erhardt Projects, augura que “tras un 2022 de alta intensidad, con una alta demanda de servicios en el sector del *project cargo*, este año arranca con la misma inercia, con una creciente actividad productiva a escala global que se materializará en un buen primer semestre de actividad”.

El directivo de Erhardt Projects afirma que “a pesar de los pronósticos de recesión para algún momento de 2023, durante los primeros meses de este año se siguen contratando nuevos proyectos que auguran un ejercicio próspero para nuestro sector, aunque seguramente con baches e incertidumbres en el camino”.

A su juicio, “el mercado na-

cional puede verse lastrado por la incertidumbre económica y la falta de seguridad jurídica que están penalizando el mercado interno.

No obstante, las empresas españolas, las productivas y las de servicios logísticos, estamos trabajando en un entorno internacional que, a buen seguro, ayudará a mitigar los peores augurios en el ámbito español”.

Así, Alejandro Cañas remarca que “estamos ante una nueva frontera energética, que apuesta por las energías limpias o la descarbonización en los procesos productivos. Son muchos los proyectos ‘de país’ y las iniciativas empresariales que impactan positivamente en la demanda de servicios logísticos de carga de proyectos”.

Desde la visión de Lamaignere aseguran que “se empieza a recuperar un estado parecido al de prepandemia, con una mayor disponibilidad de equipos y con fletes acercándose a unos niveles más razonables”. Sin embargo, concluyen que “los nuevos niveles de precios son más altos que los que había en 2019, y que todavía hay algunas rutas muy saturadas como son las de exportación a Sudamérica”.

52%

**POR ENCIMA
SE MANTIENE EL
INDICE DREWRY CON
RESPECTO A 2021**

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





PUERTOS DEL ESTADO

Puertos del Estado celebró en diciembre de 2022 el acto central del 30 aniversario de la creación del actual sistema portuario.

ESPAÑA PORTUARIA | MODELO

MODERNIZACIÓN EN COMÚN

EL NUEVO MARCO ESTRATÉGICO, CON HORIZONTE AL AÑO 2030, ESTÁ LLAMADO A IMPULSAR LOS PUERTOS ESPAÑOLES, PONIENDO EN PIE DE IGUALDAD LA DIMENSIÓN ECONÓMICA, AMBIENTAL Y SOCIAL

“Vivimos tiempos de cambio acelerado, teñidos de incertidumbre, de los que estoy convencida de que saldremos fortalecidos. Ante amenazas como el calentamiento global, la escasez de recursos naturales, o una escalada de la conflictividad bélica, es justamente cuando toca mirar más allá y sentar las bases del escenario económico y social que queremos alcanzar a futuro”. Así lo indica Raquel Sánchez Jiménez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el preámbulo del Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General aprobado por el Gobierno español el 7 de octubre de 2022.

El documento, que viene a renovar el anterior Marco, con fecha de 1998, se configura como una guía para la planificación de los puertos de interés general. Con su aprobación, el nuevo Marco ha pasado a ser la referencia a tener en cuenta en la elaboración de las figuras de planificación previstas, como son los Planes Estratégicos y Planes Directores de Infraestructuras de las diferentes autoridades portuarias.

No ha hecho otra cosa el Gobierno que reformular el rumbo de los puertos, actualizando sus bases de desarrollo estratégico, criterios de actuación y objetivos generales, así como adecuándolos a los nuevos requerimientos y a los condicionamientos imperantes, tanto en el contexto nacional como internacional. Entre sus retos figura la necesidad de abordar cuestiones no solo trascendentes, sino urgentes, como la emergencia climática, la transformación digital o la irrupción de la economía 4.0, señalan desde el Ministerio de Transportes.

El Marco Estratégico se compone de un bloque de estrategia, que recoge el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y las líneas principales, y un bloque de medidas que integra, a su vez, los objetivos generales de gestión y las metas. Uno de sus objetivos internos es la ampliación y reestructuración del capital humano del sistema portuario estatal.

El presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, redactor del documento, señala que “el modelo de desarrollo estratégico se apoya en la consideración en pie de igualdad de tres dimensiones: la económica, la ambiental y la social de los puertos españoles”. El objetivo es lograr un escenario de eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia, orientado a la consecución de un marco óptimo portuario en 2030, con independencia del modelo de organización de los puertos de titularidad estatal.

Treinta años de sistema portuario

Por otro lado, en diciembre de 2022, se celebró el trigésimo aniversario de la creación del actual sistema portuario, “una historia de éxito, que se ha logrado con la labor y el ímpetu de miles de trabajadores de las comunidades portuarias”, apuntó Raquel Sánchez en el acto de esta efeméride.

En este sentido, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, calificó como crucial e histórica la transformación que han realizado los puertos españoles en los últimos treinta años. Dapena destacó que, para ello, ha sido clave la unión de “administraciones, empresas y sobre todo personas, que han

puesto a nuestro sistema portuario en la primera división del mundo”. Y añadió que “vivimos tiempos de incertidumbre, de cambio y transformación acelerada, que han de tener una lectura en clave de oportunidad”.

En los últimos treinta años, el sistema portuario ha duplicado su tráfico, llegando a superar los 550 millones de toneladas antes de la pandemia. Tres décadas que arrancan en 1992

con la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, el nacimiento del actual sistema portuario. Una legislación que cinco años después fue modificada, regulando la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura de los puertos. Y que se volvió a modificar en 2010, con una flexibilización del modelo tarifario para que cada Autoridad Portuaria pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento y el refuerzo y profundización en la liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial que se desarrolla en los puertos.

RAQUEL SÁNCHEZ

Ministra de Transportes

“EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL ES UNA HISTORIA DE ÉXITO”



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

www.portsdebalears.com

#SENTelport

Donde todo empieza

“A través de los puertos, la farmacia de mi barrio recibe diariamente los medicamentos que necesito para mi hipertensión.”

Toni: jubilado de Palma

Els ports
de les emocions



Port d'Alcúdia



Port d'Eivissa



Port de Maó



Port de Palma



Port de la Savina

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022 | FERROCARRIL

AÑO DESIGUAL

LOS PUERTOS DE BARCELONA, VALENCIA, BILBAO Y ALGECIRAS CONCENTRAN UN VOLUMEN DE 690.000 TEUS POR VÍA FERROVIARIA EN 2022, UNOS FLUJOS QUE CONTINUÁN POTENCIANDO LAS GRANDES NAVIERAS INTERNACIONALES

A.P. DE ALGECIRAS



Año de estancamiento en los volúmenes intermodales de los puertos españoles. De acuerdo a las cifras globales de los cuatro primeros enclaves peninsulares, Valencia, Barcelona, Algeciras y Bilbao, el tráfico ferroviario se mantuvo en una senda de estabilidad, “en la línea de los tráficos de contenedores de importación y exportación”, explica el directivo de una naviera internacional que viene apostando por la creación de corredores libres de carbono en los últimos años.

2022 no fue un ‘año positivo’ para los flujos en contene-

dores por vía ferroviaria en el puerto de Barcelona, el primer enclave intermodal de la Península Ibérica, aunque sí fue destacado en materia de novedades en futuras infraestructuras y crecimiento en los servicios de valor añadido.

Mientras las terminales registraron un descenso del 16,7 por ciento, con 265.560 TEUs, se daba luz verde a la sociedad conjunta Train Port Barcelona entre Adif y la Autoridad Portuaria de Barcelona que se encargará del desarrollo y gestión del nodo logístico ferroviario del enclave. Esta sociedad ex-

En 2022, destacó la evolución del intermodal en el puerto de Algeciras.

plotará la terminal intermodal, con una inversión de 22 millones de euros, y las instalaciones de La Llagosta, y planea su desembarco en la terminal de ferroutage que se levantará en el antiguo cauce del río Llobregat.

Asimismo, el enclave catalán apoyó el anuncio de Terminal Marítima Zaragoza (TMZ) de duplicar su capacidad, bajo una inversión de 10,5 millones de euros. Al tiempo, los operadores se mostraron activos en la generación de servicios de carga frigorífica con Navarra y de carga seca con La Rioja, operados por Synergy.



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



Por otro lado, los flujos operados por FGC en ancho métrico en el puerto de Barcelona, el de automóviles desde Seat en Martorell y el de potasa para ICL Iberia desde las minas de la multinacional hasta su terminal del enclave, registraron avances de dos dígitos, superando los tráficos prepandemia.

Valencia, suma y sigue

Por su parte, Valencia registró un año de crecimiento en los volúmenes ferroporuarios, con 233.771 TEUs, lo que supone un 9,6 por ciento más en un ejercicio en el que los flujos de contenedores se ralentizaron en las terminales de la dársena. Hay que indicar, que durante el pasado año, se activaron nuevos trenes de contenedores, entre los que destaca el convoy internacional lanzado por la asiática Cosco entre el enclave y los puertos de Lisboa y Leixoes, en Portugal. Asimismo, fue clave en el desarrollo de los flujos ferroviarios, la apuesta que vienen realizando las navieras MSC, Maersk, Hapag-Lloyd y CMA CGM por activar trenes con Madrid, Andalucía y Aragón.

En la zona del Mediterráneo, junto a Barcelona y Valencia, destaca la potenciación del

DIFERENCIAS EN LA PROGRESIÓN DEL INTERMODAL

El tráfico ferroviario en los puertos de Valencia, Bilbao y Algeciras avanzó durante 2022, mientras Barcelona sufrió una desaceleración en sus flujos.

PUERTO	2022	% 22/21	%22/19	2021	2020	2019	2018
Barcelona	265.560	-17%	+6%	318.971	269.304	249.751	262.379
Valencia	233.771	+10%	+11%	213.216	200.098	209.990	196.725
Bilbao	134.088	+8%	-8%	123.951	106.871	146.322	146.583
Algeciras	57.345	+66%	+267%	34.479	21.064	15.630	8.375
TOTAL*	690.764	+0%	11%	690.617	597.337	621.693	614.062

(*) Tráfico de los cuatro primeros puertos en tráfico ferroporuario. Datos en TEUs. Fuente: Autoridades Portuarias con datos ferroviarios disponibles al 28/02/23.

transporte ferroviario en el puerto de Tarragona de la compañía Gonvarri con un tráfico de importación de una docena de trenes semanales de productos siderúrgicos. En este sentido, Tarragona activó la licitación de la terminal intermodal de Puerto Centro de Guadalajara Marchamalo, la que será la primera terminal marítima interior de la dársena catalana en el Corredor del Henares, una actuación que salió a concurso por 16,94 millones de euros.

En el norte, el puerto de Bilbao recuperó posiciones en 2022, ganando un 8 por ciento de tráficos, fruto de la recuperación del mercado del contenedor. El enclave, gracias al po-

sicionamiento de la terminal de CSP Spain, logró 134.088 TEUs durante el pasado año.

Gran año de Algeciras

Por otro lado, en 2022 destaca el crecimiento en Algeciras, con un aumento del 60 por ciento y 57.345 TEUs, "lo que viene a indicar la necesidad imperiosa de acometer las obras de la línea Algeciras-Madrid", según indica el presidente de la Autoridad Portuaria, Gerardo Landaluce.

El puerto estuvo muy activo en 2022 en la diversificación de la carga transportada con nuevos trenes con mercancía en contenedores *reefer* con Marín, así como con cajas móviles, "el embrión de lo que va a ser la futura Autopista Ferroviaria con Zaragoza, realizando trenes mixtos para optimizar carga marítima y del Estrecho",

explica Landaluce. Azuqueca y Zaragoza son los principales destinos de Algeciras.

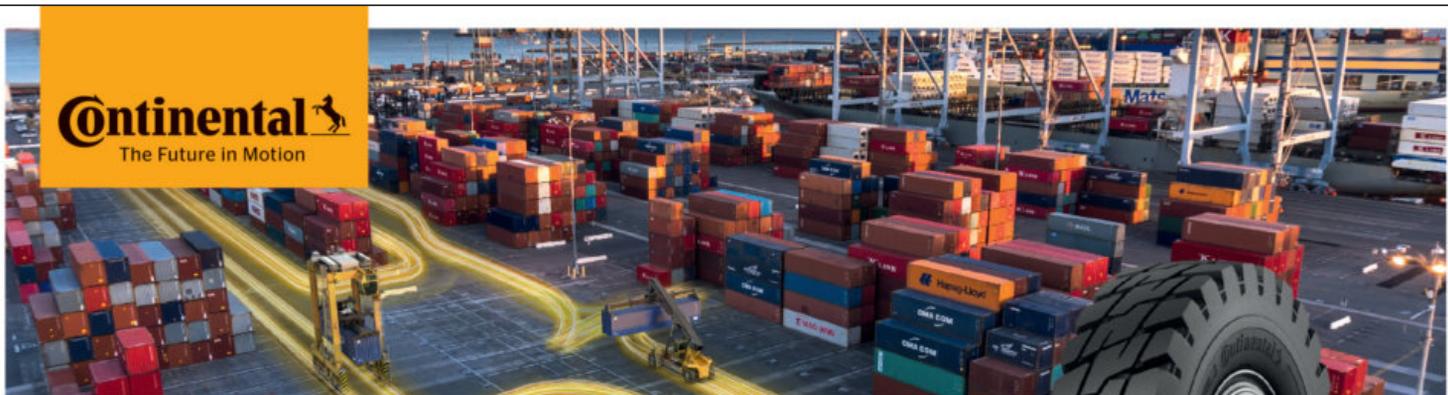
En cuanto al futuro, el puerto entrará en el accionariado de la terminal de Vicálvaro e invertirá en una instalación intermodal de apoyo en Guadarranque (San Roque), así como en la nueva terminal ferroporitaria T2, que explotará la compañía Rail Truck, sin olvidar los proyectos de Azuqueca y Coslada, en la zona centro.

Por otro lado, en Andalucía destaca la progresión intermodal de los puertos de Huelva, Sevilla y Cádiz. En el caso de Huelva, el puerto activó en 2022 dos proyectos para el incremento del negocio ferroviario con la decisión de ampliación de las instalaciones de Marjrabique (Sevilla) como en el Muelle Sur del enclave, apostando por el desarrollo de una futura Autopista Ferroviaria.

Por su parte, el puerto de Sevilla trabaja para extender su red ferroviaria a las instalaciones ubicadas en la Dársena del Cuarto y a las empresas instaladas en su Zona Franca.

Por último, en Cádiz avanzan las obras de su nuevo acceso ferroviario a la Dársena de La Cabezuela, mientras se mantienen los servicios que Boluta y Trasmediterránea realizan en la terminal de Jerez, una instalación que es un eje intermodal de la logística con las Islas Canarias.

EL TRÁFICO FERROVIARIO EN ALGECIRAS CRECIÓ UN 66% DURANTE 2022



Continental
The Future in Motion

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. Elije 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-neumaticos.es/b2b.html

INTERMODAL | TERMINALES FERROVIARIAS

ROMPEOLAS INTERIORES

LA INICIATIVA 'MERCANCÍAS 30' DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES PROYECTA UN ESFUERZO INVERSOR DE 360 MILLONES DE EUROS EN UNA RED DE OCHO NODOS INTERMODALES ESTRATÉGICOS

Las terminales intermodales interiores o 'puertos secos' juegan un papel destacado en el marco de la iniciativa 'Mercancías 30', impulsada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que pretende potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales.

Una de las acciones contempladas en dicha iniciativa se centra en la necesidad de acometer inversiones en infraestructuras ferroviarias que contribuyan a aumentar la competitividad de los tráficos de mercancías con origen y destino en los puertos.

Estas acciones ponen el foco en las conexiones directas hacia los puertos, vías de apartado que permitan la circulación de trenes de hasta 740 metros y la remodelación de vías en instalaciones técnicas de apoyo a los puertos. El coste estimado para esta acción se eleva a 1.600 millones de euros.

€
160

MILLONES
ES LA INVERSIÓN
PREVISTA EN LA
PRIMERA FASE DEL
NODO DE VICALVARO



Adif apuesta por la integración de la gestión de las terminales de Vicalvaro y puerto seco de Coslada.

Por otra parte, 'Mercancías 30' también contempla como objetivo completar la puesta en servicio de una red de nodos intermodales estratégicos. Estos nodos son aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas de España. La selección de estos nodos estratégicos se ha realizado atendiendo a parámetros como su ubicación respecto a los corredores de la red europea prioritarios de mercancías, su proximidad a los centros de producción y consumo, su conexión con otras redes de transporte, o su relación con los principales puertos marítimos, entre otras cuestiones.

Los nodos intermodales estratégicos que contempla la iniciativa son los de

Vicalvaro (Madrid), La Llagosta y Can Tunis (Barcelona), Fuente San Luis (Valencia), Valladolid, Majarabique (Sevilla), Júndiz (Vitoria) y Plaza Zaragoza. El objetivo es que todas estas terminales se conviertan en nodos de gran capacidad, que superen los 200.000 UTIs al año. Es preciso reseñar que, en el mejor de los casos, las terminales intermodales actuales en España se mueven en un orden de magnitud de apenas el 50 por ciento de ese objetivo planteado por el Ministerio.

En estos momentos, están iniciadas las actuaciones de la primera fase de los nodos de Vicalvaro, Fuente San Luis, Júndiz, La Llagosta y Valladolid. La inversión estimada de estas actua-

CONEXIÓN CON EUROPA

- Situada en el corredor del Henares
- Conexión con la fachada mediterránea y cantábrica
- Grandes conexiones viarias

UBICACIÓN PRIVILEGIADA

- A 70 km de Madrid
- 150.000 m², 5 vías y capacidad para convoyes de más de 750 m
- Inversión de 20 millones de euros
- Entrada en prevista en 2023

PortTarragona Terminal
GUADALAJARA - MARCHAMALO

La logística al servicio de las empresas

La terminal intermodal de Port Tarragona, situada en la principal plataforma logística y de servicios en el área de influencia de Madrid, entre Guadalajara y Marchamalo.

Enclave estratégico en el centro de la península

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

GOBIERNO DE ESPAÑA | Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència

Port Tarragona



ciones asciende a 240 millones de euros hasta su puesta en servicio. Para el resto de las actuaciones previstas se estima un presupuesto de 120 millones de euros. Además, el plan contempla también una inversión adicional de 110 millones de euros en otras terminales intermodales principales que destaquen por su adaptación a los sectores industriales con mayor demanda de transporte ferroviario de mercancías, como son la automoción, el siderúrgico y el químico.

En cuanto al modelo de gestión, el plan se propone potenciar la relación público-privada en la explotación. Desde el Adif, que hasta ahora había venido apostando por el modelo de gestión

a riesgo y ventura, se apuesta ahora por un modelo *landlor*, que se ha caracterizado por su buen funcionamiento en la red portuaria española.

Junto a las instalaciones públicas que dependen del Adif, también han surgido una serie de puertos secos o terminales interiores que ofrecen un servicio creciente en tráficos a los puertos españoles. Son los casos de la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), el puerto seco de Coslada en Madrid, el puerto seco de Azuqueca de Henares en Guadalajara, el puerto seco de Burgos, la Terminal Intermodal de Monzón (TIM) en la provincia de Huesca o la Terminal de Contenedores de Miranda (TCM), entre otras.

VICÁLVARO, CON EL AROMA DE PROYECTO ESTRELLA

El futuro nodo logístico ferroviario de Vicálvaro en Madrid es la joya del plan para la reactivación de los tráficos intermodales en España. El objetivo de Adif es que la primera fase del futuro nodo, actualmente en construcción y que representará una inversión de 160 millones de euros, esté completamente en marcha en 2024.

La ejecución de la primera fase está dividida en cuatro subfases, que corresponden a la ampliación de cuatro nuevas vías de 750 metros en la Instalación Técnica Sur y nuevo enclavamiento, el agrupamiento de vías generales, mejora de rampas físicas e incorporación al enclavamiento, así como la construcción de la propia terminal intermodal. El proyecto contempla dos fases de actuación más, que elevarán la cifra de inversión hasta los 300 millones de euros. En estas fases está prevista la construcción de una segunda terminal y una zona de actividades logísticas.

En el marco de la estrategia de desarrollo de este gran nodo logístico, la pública apuesta por la integración de

la gestión de las terminales ferroviarias de Coslada y Vicálvaro, así como el impulso de una alianza estratégica con Puertos del Estado y autoridades portuarias.

En esta línea, Adif ha adquirido la participación del 13,08 por ciento que ostentaba en Puerto Seco de Madrid la Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES), también dependiente del Ministerio de Transportes.

ADIF SE POSICIONA EN EL CAPITAL DE PUERTO SECO DE MADRID

En Puerto Seco de Madrid, Adif compartirá accionariado con Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, que disponen de un 10,2 por ciento de participación cada una. Además, el accionariado lo completan la Comunidad de Madrid, con un 25 por ciento de participación, y el ayuntamiento de Coslada, con un 10,92 por ciento.



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



VIA, operador ferroviario de los ferrocarriles franceses SNCF, es un ejemplo de éxito en el impulso de las autopistas ferroviarias en suelo europeo.

INTERMODAL | AUTOPISTAS FERROVIARIAS

UN SERVICIO QUE DESPIERTA INTERÉS

LA 'VENTANILLA ÚNICA' PARA IMPULSAR LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS CUENTA YA CON MÁS DE UNA DOCENA DE PROYECTOS SOBRE LA MESA

La iniciativa 'Mercancías 30' del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) tiene subrayado en rojo el impulso a la implantación de autopistas ferroviarias, tanto de ancho ibérico como de ancho UIC en territorio español. Las autopistas ferroviarias se pondrán en marcha en aquellos corredores que, por su interés para el sector logístico y de transporte, sean sostenibles económica y ambientalmente, según contempla dicha iniciativa.

"Las autopistas ferroviarias son un servicio de transporte, no una infraestructura", sintetiza la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo. Para la responsable ministerial, estamos en un momento clave para impulsar la intermodalidad porque se aúna "el interés de los cargadores, la fortaleza de la gobernanza pú-

blica, inversiones y línea de ayudas muy enfocadas a las necesidades del sector a corto plazo, así como el interés de las empresas ferroviarias y operadores logísticos de acercarse a la realidad de sus clientes".

En este contexto, las autopistas ferroviarias permiten subir al tren "camiones completos o semirremolques, que se montan en unos vagones específicamente diseñados para realizar este transporte a modo de lanzadera", afirma Rallo. "Estamos muy interesados en impulsar las autopistas ferroviarias porque son una medida muy efectiva", remata.

Para impulsar la puesta en marcha de nuevas autopistas ferroviarias en suelo español, el Mitma creó a comienzos del pasado año y dentro de la iniciativa 'Mercancías 30' una Oficina de Apoyo y Asesoramiento

sobre autopistas ferroviarias, que lidera el Adif. Esta oficina se centra en facilitar el apoyo a las empresas ferroviarias que estén interesadas en la puesta en marcha de estos servicios, mediante el asesoramiento en materia de viabilidad técnica, económica, gestión de surcos, disponibilidad de vagones o ayudas financieras, entre otras cuestiones.

La realidad es que las autopistas ferroviarias están levantando un significativo interés en el sector, según ha puesto de manifiesto el director de Servicios Logísticos de Adif, Luis Vicente Moreno. Esta especie de 'ventanilla única' para las autopistas ferroviarias mantenía en estudio, a principios de año, más de una docena de proyectos. En concreto, la oficina analizaba una decena de proyectos de itinerarios en la red de ancho ibérico y otros tres más en ancho estándar o UIC.

Ventanilla única

Esta 'ventanilla única' valora, entre otras cuestiones la infraestructura de gálibos o la calidad de la línea, por ejemplo. De tal manera que se pueda establecer la viabilidad de los distintos proyectos. En el caso de la autopista ferroviaria entre Madrid y Valencia, el servicio cuenta con la plena viabilidad de la infraestructura y solo está a la espera de la entrega de

los vagones específicos. La entrega de estas unidades a los impulsores del proyecto está prevista para el último trimestre de 2023. "A partir del último trimestre del año empezarán a llegar los vagones para las autopistas ferroviarias y la operativa podrá empezar en aquellas que lo permitan", corrobora Carlos Omaña, secretario de la Asociación de Propietarios y Operadores de Vagones de España (Faprove).

La autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid es un proyecto impulsado por el operador Tramesa. El proyecto pretende aprovechar la sinergia entre el transporte marítimo y ferroviario con el fin de favorecer la competitividad y contribuir a la reducción de las emisiones de CO2, según afirman sus impulsores.

En el marco del proyecto, el puerto de Valencia habilitará una zona en el Dique del Este, junto a la terminal de la italiana Grimaldi, que podrá recibir trenes de semirremolques con destino a sus servicios marítimos. Tramesa se encargará de aportar los vagones y el origen del servicio estará en la terminal de Abroñigal o en el futuro nodo logístico de Vicálvaro.

Por su parte, la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, que cubrirá un trayecto de 1.070 kilómetros, "cuenta con un escenario más complicado, porque es necesario

CAMIONES COMPLETOS Y 'SEMIS' P400 SE SUBEN AL TREN

realizar actuaciones sobre 46 túneles y 60 pasos superiores, para lo que se ha destinado un presupuesto de cerca de 100 millones de euros”, matizó Moreno. En este caso, “ya están finalizados todos los proyectos constructivos y se espera que en el segundo semestre de 2023 se proceda a licitar las obras”, avanzó.

Proyectos

El proyecto de autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza está liderado por el operador Rail & Truck Strait Union, un consorcio empresarial formado por Ecorail, fundada por el grupo andaluz Magtel, y grupo CMA CGM y Marcotran. Para la gestión de los tráficlos en Algeciras, el operador explotará una terminal ferroviaria en el Muelle de Isla Verde, sobre una parcela de 16.995 metros cuadrados. Esta terminal se unirá con la terminal del Adif de Zaragoza-Plaza, que gestiona CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal, perteneciente al grupo Cosco.

El proyecto pretende arrancar con un movimiento de un tren diario, lo que supondrá su-

bir al ferrocarril unos 15 camiones por sentido. Posteriormente, el objetivo es ir incrementando las frecuencias hasta alcanzar los tres trenes diarios a medio plazo. La línea permite composiciones de unos 550 metros de longitud y la inversión prevista para poner en

Marcotran, uno de los impulsores del proyecto, ha puesto en marcha un tren semanal entre Algeciras y Zaragoza, que opera Transfesa Logistics y que sacará de la carretera 32 camiones en cada sentido y evitará 3,5 millones de kilómetros por carretera. En este mismo

ne entre sus principales objetivos a medio plazo el establecimiento de una autopista ferroviaria que una el Muelle Sur del enclave con Madrid y Zaragoza. Esta autopista ferroviaria permitiría a las empresas de transporte que operan en los servicios regulares con Canarias, como en tráficlos futuros con el norte de África, el establecimiento de un corredor libre de carbono.



KÖGEL

Marcotran adquiere 25 paltafomas P400, de Kögel.

marcha la autopista ferroviaria se eleva a 150 millones de euros. De ese total, 100 millones estarán destinados a la adecuación de la infraestructura, como se señalaba anteriormente, y otros 50 millones de euros a la adquisición de locomotoras y vagones especiales.

contexto, la empresa de transporte por carretera mantiene la apuesta con la reciente adquisición de 25 nuevos semirremolques P400, del fabricante Kögel, para subirlos a las autopistas ferroviarias.

Otro de los proyectos lo lidera el puerto de Huelva, que tie-

MARCOTRAN, FIRME APUESTA POR EL INTERMODAL

En España ya se encuentran operativos algunos tramos de autopistas ferroviarias internacionales, que conectan Barcelona con destinos como Bettembourg (Luxemburgo) o Amberes (Bélgica). Estas autopistas ferroviarias son gestionadas por VIIA, operador ferroviario de los ferrocarriles franceses SNCF, y por el operador intermodal Hupac.

RECINTO FISCAL BAHÍA DE ALGECIRAS

—

PUERTA INTERNACIONAL

- 130.000 m² de suelo industrial y logístico en un enclave estratégico
- A 3 km del Puerto de Algeciras
- Ventajas aduaneras y fiscales

RECINTO FISCAL DE CÁDIZ

—

EL ESPACIO PARA SU NEGOCIO

- 131.000 m² disponibles en un conjunto industrial de parcelas, naves y edificios
- Enclave estratégico internacional
- Ventajas aduaneras y fiscales

DOS RECINTOS FISCALES EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ.

comercial@zonafrancacadiz.com
www.zonafrancacadiz.com

INTERMODAL | NAVIERAS

¿LOS PLANETAS SE ALINEAN?

LA APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD EN LAS CADENAS LOGÍSTICAS GLOBALES Y LA PREOCUPACIÓN EN LA ECONOMÍA Y LA SOCIEDAD POR LA HUELLA DE CARBONO, DIBUJAN UN ESCENARIO POSITIVO PARA EL FERROCARRIL

La apuesta por unas cadenas logísticas globales que minimicen la huella de carbono ha permitido al ferrocarril de mercancías estar más en el foco que nunca. “Es cierto que se han alineado los planetas, pero para aprovecharlo es necesario dar un paso al frente para impulsar el ferrocarril

de mercancías y establecer un diálogo productivo entre todas las partes implicadas”, señala Javier Jaso, responsable de Transporte y Logística de Aecoc.

“Actualmente, el transporte de mercancías por ferrocarril en España supone un 4 por ciento del total, mientras que en Europa re-



Centro logístico intermodal de Barcelona Can Tunis de Adif.

presenta el 18 por ciento, por lo que es evidente que tenemos un reto como país para desarrollar la intermodalidad en el transporte y adaptar el servicio a las necesidades de las empresas”, señala Jaso.

Precisamente, según una reciente encuesta de Aecoc entre más de medio centenar de empresas del Gran Consumo, que representan más del 80 por ciento del volumen de mercancías que mueve ese sector, el 76 por ciento de las consultadas consideraban que, actualmente, no se dan las condiciones para alcanzar el objetivo de la iniciativa ‘Mercancías 30’ del Ministerio de Transportes, que se propone elevar la cuota del ferrocarril de mercancías hasta el 10 por ciento en 2030.

No obstante, “el ferrocarril es el modelo de transporte más amable con el medioambiente, por lo que la Unión Europea tiene que hacer un esfuerzo de promoción, también en el ámbito de las mercancías”, afirma Carlos Vasconcelos, presidente de Medway. “Es el transporte más sostenible, sin duda alguna”, apunta Juan Diego Pedrero,

presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias (AEFP), pero “por una cuestión de falta de cultura ferroviaria en nuestro país, mucha gente ignora los beneficios para la sociedad en su conjunto del ferrocarril de mercancías”, matiza.

En este contexto de redes logísticas globales sostenibles es en el modo marítimo ha puesto el ojo en el ferrocarril para sus tráficos terrestres. La sostenibilidad hace del tren de mercancías una alternativa atractiva para contribuir a la descarbonización de los procesos logísticos.

En España, grandes navieras como Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Cosco o Boluda, entre otras, impulsan tráficos ferroviarios en su lado tierra. Por su parte, operadores como Sicsa Rail Transport, JSV, Laumar Cargo, CSP Iberian Rail, Tramesa, Tratansa, APM Railway o Hutchison se encargan de la comercialización de slots y de trenes cliente.

Interés

Sonia Herzog, CEO de JSV, asegura que “el interés de los cargadores por el intermodal es total desde hace

☎ (+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



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL SUPONE UN 4% DE CUOTA MODAL EN ESPAÑA, FRENTE AL 18% DE MEDIA EN EUROPA

tiempo". JSV realiza el trasvase de más de 5.000 toneladas al mes al ferrocarril, "lo que supone sacar 2.500 camiones al año de las carreteras", recuerda Herzog.

Por su parte, Idoia Galindo, CEO de Transfesa Logistics, pone el foco en el operador logístico como el principal vector para impulsar el cambio en el modelo de transporte en nuestro país. "Los operadores logísticos jugamos un papel fundamental de asesores y cada vez más operadores se van subiendo al tren", resalta Galindo.

Una de las grandes empresas cargadoras del país que hace guiños al ferrocarril es Mercadona. El responsable de Transporte Ferroviario de la compañía, Álvaro Coronado, considera que "el ferrocarril es un gigante dormido". Mercadona pretende que, ya en el presente año 2023, el ferrocarril se convierta en "la principal herramienta en el transporte sostenible de larga distancia".

Mercadona mueve, en la actualidad, 10.000 cargas por ferrocarril, frente a los 2,5 millones de viajes anuales que gestiona, "lo que supone una cuota de apenas un 1 por ciento, pero queremos que crezca", afirma Coronado. En todo caso, "si quitamos la distribución a tiendas y la temperatura controlada y nos centramos en distancias a partir de 300 kilómetros, este porcentaje se elevaría



Renfe Mercancías busca socio industrial entre tres grandes navieras.

al 8 por ciento". En esta línea, "tenemos la convicción de seguir potenciando el ferrocarril en nuestra logística", apostilla.

RENFE MERCANCÍAS MIRA AL MAR

El pastel del mercado ferroviario de mercancías en España está cada vez más repartido. Las empresas ferroviarias competidoras de Renfe Mercancías le siguen arañando cuota de mercado a la pública, manteniendo así la tendencia registrada en los últimos ejercicios.

Al cierre del pasado año, el tráfico ferroviario de mercancías en España alcanzó 9.767 millones de toneladas-kilómetro, con un crecimiento de apenas un 0,25 por ciento respecto al ejercicio anterior y un descenso del 3,21 por ciento respecto al último ejercicio previo a la pandemia (2019).

Renfe Mercancías alcanzó una cuota de mercado del 56 por ciento en 2022, tras sumar 5.493 millones de toneladas-kilómetro, lo que supone un retroceso de un punto sobre el año anterior, según el análisis realizado por este periódico en base a los datos publicados por

el Instituto Nacional de Estadística (INE) y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Las empresas ferroviarias competidoras de la pública situaron, por tanto, su cuota de mercado en el 44 por ciento, después de sumar un tráfico de 4.274 millones de toneladas-kilómetro, lo que representa 19 puntos más de lo que habían alcanzado en el año 2014.

En este contexto, Renfe Mercancías busca un oxígeno que puede venir del mar. La pública pretende aprovechar la ola buena de las grandes navieras internacionales para que alguna de ellas se convierta en su socia. No hay que olvidar que la mitad de la mercancía movida por ferrocarril en España tiene origen o destino en los puertos.

Las tres candidatas son MSC, Maersk y CMA CGM, una vez que del proceso se fueron descolgando empresas ferroviarias europeas y operadores logísticos internacionales inicialmente interesados. Julián Mata, director de intermodal de Renfe Mercancías, admite que se está "avanzando adecuadamente en las negociaciones con las tres navieras y esperamos que, en breve, nos permita pegar ese gran salto de la mano con un socio estratégico".



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



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



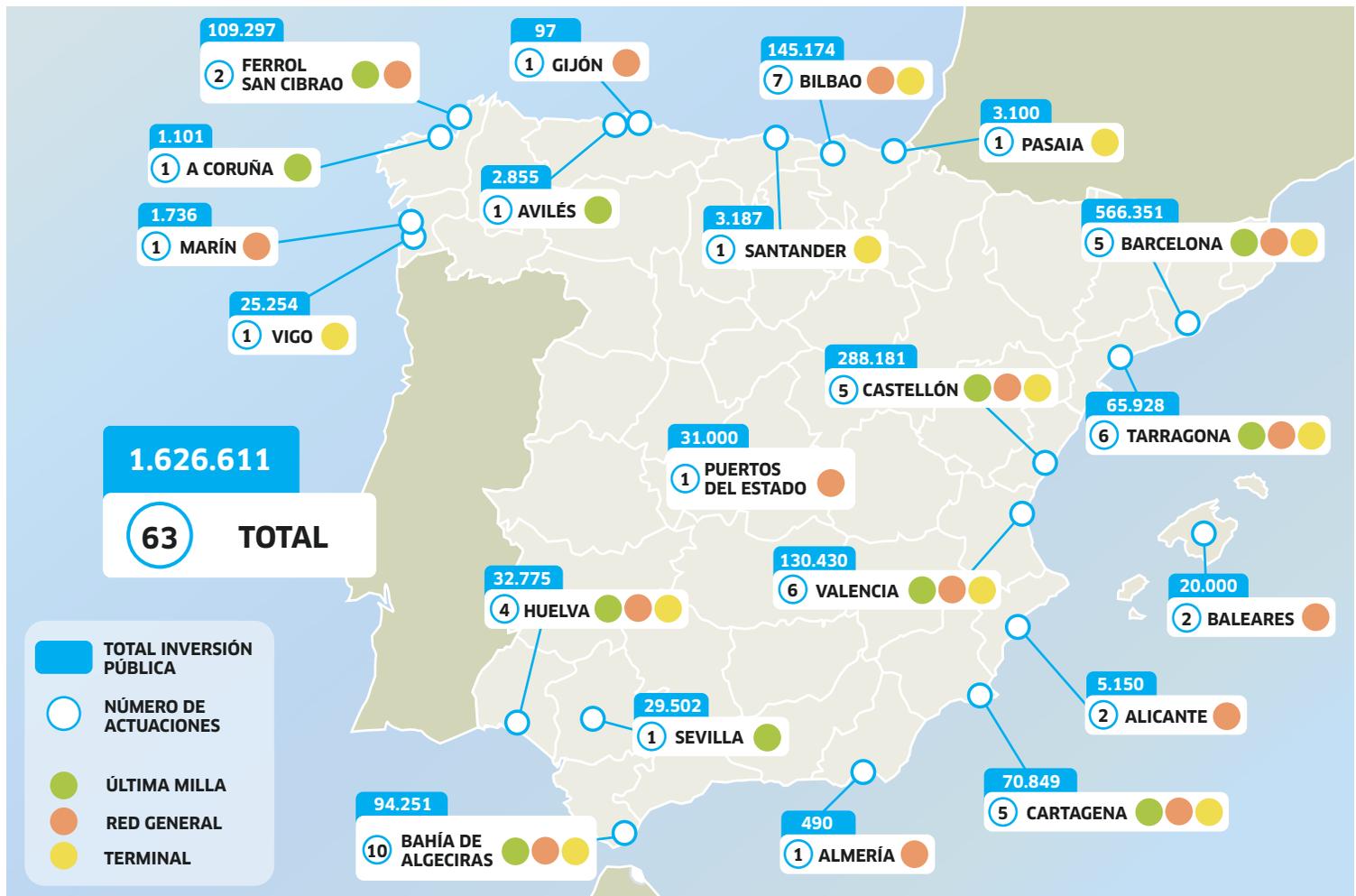
Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña

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

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

LOS PUERTOS PRIORIZAN LOS PROYECTOS INTERMODALES PARA AUMENTAR SU CONECTIVIDAD TERRESTRE

Barcelona, Castellón, Bilbao y Valencia absorben el 69% de la inversión pública destinada a mejorar los accesos terrestres a los muelles españoles, que supera en total los 1.626 millones de euros.



Datos en miles de euros. Fuente: Puertos del Estado.

INTERMODAL | ACCESIBILIDAD PORTUARIA

TEJIENDO LAS BASES DE UNA ESPAÑA INTERMODAL

EL PROGRAMA DE ACTUACIONES DEL FONDO FINANCIERO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA INCLUYE UN TOTAL DE 63 PROYECTOS, CON UN COMPROMISO INVERSOR DE MÁS DE 1.600 MILLONES DE EUROS

Los puertos españoles mantienen firme su compromiso por desarrollar el negocio intermodal. Prueba de ello es el ambicioso programa inversor que han trazado para tratar de resolver los cuellos de botella existentes en la accesibilidad terrestre.

Al mismo tiempo que se ejecutan políticas comerciales en sus respectivas zonas de influencia, las autoridades portuarias mantienen abierto un plan de inversiones por valor de más de 1.600 millones de euros, con los puertos de Barcelona, Valencia y Bilbao como grandes protagonistas de los tráfic de mercancías en contenedores.

El objetivo de este ambicioso programa, bajo el paraguas del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, constituido

en el año 2014, es permitir a los organismos portuarios participar en la financiación de sus accesos y terminales fuera de la zona de servicio.

Hoja de ruta

El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, en la reunión celebrada en julio del pasado año de manera telemática, aprobó la actualización del programa de actuaciones, derivado de los Planes de Empresa del ejercicio 2023.

Las actuaciones financiadas por el Fondo ascienden a 884,4 millones de euros, a los que se suman 627,6 millones aportados por otras administraciones y 114,6 millones procedentes de fondos comunitarios.

De esta forma, el importe total de las actuaciones

LOS PUERTOS ACELERAN EL PASO PARA IMPULSAR EL TREN

desarrolladas con fondos públicos asciende a 1.626,6 millones de euros.

Las aportaciones, referidas al período de 2014 a 2027 y siguientes, suponen un incremento del 11 por ciento sobre la misma aportación aprobada por el Comité en octubre de 2021, y cuenta con una anualidad de 158,3 millones de euros en el ejercicio presupuestario para 2023, explicaron fuentes del organismo público Puertos del Estado.

La principal novedad del programa ha sido la inclusión de actuaciones en la línea ferroviaria entre el puerto de Algeciras y la estación de San Roque Mercancías.

Con esta, son ya 63 las actuaciones financiadas con cargo al Fondo Finan-

ciero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, de las cuales el 92 por ciento, por valor de 811,1 millones, corresponden al ferrocarril (47 actuaciones), y el 8 por ciento restante, por importe de 73,3 millones, a carretera (16 actuaciones).

La mayor parte de la inversión pública se concentra en cuatro puertos: Barcelona, Castellón, Bilbao y Valencia, que suman 1.130 millones de euros, el 69,5 por ciento del total, de acuerdo al programa manejado por Puertos del Estado, al que ha tenido acceso Transporte XXI.

Entre las distintas actuaciones previstas, destacan los nuevos accesos de los puertos de Barcelona y Castellón, así como las inversiones que está realizando

€
1.130

MILLONES
SE CONCENTRAN
EN SOLO CUATRO
PUERTOS



El ferrocarril empieza a ganar protagonismo en los muelles españoles.

el puerto de Valencia en la línea ferroviaria con Zaragoza y en el nuevo acceso al puerto de Sagunto.

Por su parte, el puerto de Bilbao va a centrar sus esfuerzos en la mejora de la plataforma Arasur y Pancorbo, la Estación de Orduña, el acondicionamiento de la línea con Miranda, en el proyecto constructivo de

Autovía de Acceso Norte por Zierbena y en la participación en terminales estratégicas con Adif.

Con todas estas actuaciones, el objetivo es potenciar el ferrocarril de mercancías en España, que sigue en el furgón de cola de la Unión Europea, con una cuota que apenas alcanza el 5 por ciento.

130 Autopistas del Mar y conexiones marítimas

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

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | VISIÓN GENERAL

CON EL RUMBO ENDEREZADO

EL SECTOR LOGRA NAVEGAR EN AGUAS MÁS TRANQUILAS Y APUNTA A UN CRECIMIENTO DE LAS VENTAS DEL 10% EN 2021, ALCANZANDO LOS NIVELES PREVIOS A LA COVID

Una vez pasado el tsunami de la crisis sanitaria mundial, que hizo estragos en el comercio internacional a lo largo del difícil 2020, el sector marítimo-portuario logró navegar en aguas más tranquilas durante 2021.

La recuperación del tráfico en los puertos españoles, que cerró dicho ejercicio con un avance del 5,6 por ciento -aún por debajo de los flujos de 2019, año récord de actividad en los muelles-, se dejó sentir

en las cuentas de las empresas de esta poderosa industria.

La proyección realizada por Transporte XXI, tras la recopilación de los primeros balances de consignatarias, navieras, terminalistas y sociedades de servicios de amarre y remolque, no deja lugar a dudas. El sector apunta a cerrar el año uno después de la pandemia con unas ventas de cerca de 6.900 millones de euros, lo que supondría un avance del 10 por ciento, to-

EN LA SENDA DE LA RECUPERACIÓN

El sector marítimo-portuario aparca la crisis sanitaria y retoma la senda de crecimiento al calor de la recuperación del comercio internacional.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

cando casi con los dedos los registros previos a la crisis sanitaria. Los datos están calculados con las cuentas recogidas en los registros mercantiles correspondientes, que al cierre de esta edición representaban el 74 por

ciento de las empresas de la muestra, equivalente al 73 por ciento de las ventas de 2020. Una muestra en la que aún hay grandes ausencias, como puede observarse en el ranking que acompaña esta información. Es el caso de las empresas Trasmediterránea, Naviera Armas, Boluda Lines o Terminal Catalunya, en el 'selecto club' del Top 10.

Por tramos de facturación, el informe refleja que el mayor avance viene de la mano de las grandes empresas, con una facturación de más de 50 millones, que pegan un estirón del 14 por ciento. Las pymes, por su parte, apuntan a un crecimiento del 6 por ciento en 2021, gracias al empuje de los operadores con unas ventas de entre 10 y 50 millones (+11 por ciento), ya que las empresas con una facturación por debajo de los 10 millones no han logrado cambiar el paso.

PARA LO BUENO Y PARA LO MALO

Si la gran empresa, con unas ventas superiores a los 50 millones, fue la que más acusó el golpe de la crisis sanitaria, ahora, pasada la tormenta, es la que lidera el crecimiento, con un estirón del 14%. Eso sí, aún por debajo de 2019, mientras las pymes habrían logrado superar en 2021 la facturación precovid.

	2021			2020			DIF. 2021-2020			2019			DIF. 2021-2019		
	EMPRESAS	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	%	EMPR.	VENTAS	CUOTA	EMPR.	VENTAS	%
> 50 millones	29	3.501	51%	24	3.082	49%	+5	+419	+14%	27	3.587	55%	+2	-86	-2%
PYME (< 50 mill.)	510	3.376	49%	514	3.186	51%	-4	+190	+6%	515	3.309	51%	-5	+67	+2%
49,9 - 10 mill.	107	2.217	32%	96	2.000	32%	+11	+218	+11%	103	2.120	33%	+4	+97	+5%
9,9 - 2 mill.	203	1.007	15%	210	1.027	16%	-7	-20	-2%	209	1.028	16%	-6	-22	-2%
< 2 millones	200	152	2%	208	159	3%	-8	-7	-5%	203	160	2%	-3	-8	-5%
Sin actividad	32	0	-	33	0	-	-1	-	-	29	0	-	+3	-	-
TOTAL	571	6.877		571	6.268		+610	+10%		571	6.895		-18	-0%	

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

Las ventas 2021 son una proyección basada en los datos disponibles al cierre de esta edición: 74% de las empresas equivalente al 73% de las ventas 2020.

TRD

TRÁNSITOS RODRÍGUEZ DÍAZ

ADUANAS - TRÁNSITOS - TRANSPORTES - ALMACENAJE - DISTRIBUCIÓN

ES AEOF 12000042AE

C/ Álvaro Rodríguez López, nº 10 - D 1º
38003 Santa Cruz de Tenerife
Tfno: 922 276 655
tenerife@trdcanarias.es

LRQA CERTIFIED ISO 9001
UKAS

C/ Nispero nº 15 Local nº 3
35010 Las Palmas de Gran Canaria
Tfno: 928 482 395
laspalmas@trdcanarias.es

www.trdcanarias.es - App: trdcanarias

TOP EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN ESPAÑA 2021

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017			
1	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	Naviera	1998	384,69	+15%	-12%	333,37	434,83	365,77	339,32	45,40	157,43	866
2	Compañía Trasmediterránea SA	Naviera	1916	s.d.	-	-	244,44	389,70	367,82	346,96	-96,25	168,46	453
3	APM Terminals Algeciras SA	Terminalista	1984	230,24	-2%	-1%	235,63	232,61	222,36	232,95	2,57	50,09	271
4	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Terminalista	1988	210,78	+12%	+13%	187,37	187,29	188,12	168,30	22,69	133,75	237
5	Fred Olsen SA	Naviera	1975	174,92	+22%	-11%	142,81	195,82	165,14	153,80	23,94	171,23	939
6	Naviera Armas SA	Naviera	1966	s.d.	-	-	164,55	207,57	198,27	172,07	-102,53	-60,70	468
7	Boluda Lines SA	Naviera	1940	s.d.	-	-	161,68	162,39	141,81	s.d.	-1,64	45,03	123
8	Empresa Naviera Elcano SA	Naviera	1943	155,22	+5%	-4%	147,22	162,08	134,67	120,46	-7,03	154,81	64
9	Terminal Catalunya SA	Terminalista	1990	s.d.	-	-	143,79	152,57	143,46	123,82	21,11	127,55	195
10	Ership SA	Naviera	1927	127,45	+3%	-3%	123,77	130,75	108,88	101,69	6,70	231,34	328
11	M. S. C. Terminal Valencia SA	Terminalista	2005	123,00	+1%	+14%	122,15	108,15	90,32	102,17	20,80	33,26	96
12	Marítima del Mediterráneo SA	Consignataria	1963	112,69	+7%	-13%	105,50	130,00	110,51	109,52	4,24	17,76	250
13	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	Naviera	1999	s.d.	-	-	s.d.	99,75	94,37	74,79	5,69	40,83	214
14	Bergé Marítima SL	Consignataria	2007	95,93	-12%	-23%	109,17	124,28	134,96	137,21	-2,09	22,40	447
15	E. Erhardt y Compañía SA	Consignataria	1921	89,44	+80%	+45%	49,61	61,58	67,89	63,42	5,25	29,08	64
16	TCV Stevedoring Company SA	Terminalista	1998	s.d.	-	-	s.d.	83,42	81,60	76,23	2,79	39,61	140
17	Green Ibérica SL	Consignataria	1984	81,68	+135%	+157%	34,78	31,82	28,56	17,04	4,81	24,81	44
18	Total Terminal International Algeciras SA	Terminalista	2008	s.d.	-	-	77,73	74,11	70,84	68,81	3,61	72,06	93
19	Kaleido Logistics SL	Consignataria	2008	76,30	-21%	+9%	95,99	69,71	33,86	38,41	2,33	11,72	45
20	APM Terminals Barcelona SL	Terminalista	1999	s.d.	-	-	s.d.	75,28	80,53	91,66	-5,94	50,73	148
21	International Forwarding SL	Consignataria	1985	74,65	+127%	+131%	32,85	32,25	31,63	29,09	5,70	5,07	196
22	Flota Suardíaz SL	Naviera	1993	73,70	+3%	-11%	71,85	82,66	89,99	89,12	-4,60	8,28	70
23	Pérez Torres Marítima SL	Terminalista	1990	73,19	+24%	+1%	58,81	72,78	83,77	81,67	1,50	24,86	296
24	Yang Ming (Spain) SL	Consignataria	2016	s.d.	-	-	73,07	67,36	50,06	7,34	2,32	6,05	52
25	Transglory SA	Consignataria	1995	62,22	+121%	+142%	28,15	25,71	25,27	22,07	3,08	8,31	98

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

RB DEPOT REAL BENLOCH S.A.

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL

SUPPLY CHAIN INTEGRATION

MAERSK

DEPOT REAL BENLOCH S.A.

MMME

Fourth Party Logistics (4PL) LOGISTIC SERVICE PROVIDERS

SHIPPING SUPPORT SERVICE

Depot Real Benloch, S.A. | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla - Valencia
T 963 670 888 | realbenloch.com

GCA 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

Logos: AEO, SOAS, and others.

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | CONSIGNATARIOS DE BUQUES

A TODA MÁQUINA

LAS EMPRESAS CONSIGNATARIAS DE BUQUES APUNTAN A UN CRECIMIENTO DE LAS VENTAS DEL 23% EN 2021, TRAS DOS AÑOS NAVEGANDO A LA DERIVA

Los agentes consignatarios de buques, que ya entraron en el difícil 2020 achicando agua, han conseguido, por fin, encender los motores y coger la ola buena, tras varios años navegando a la deriva.

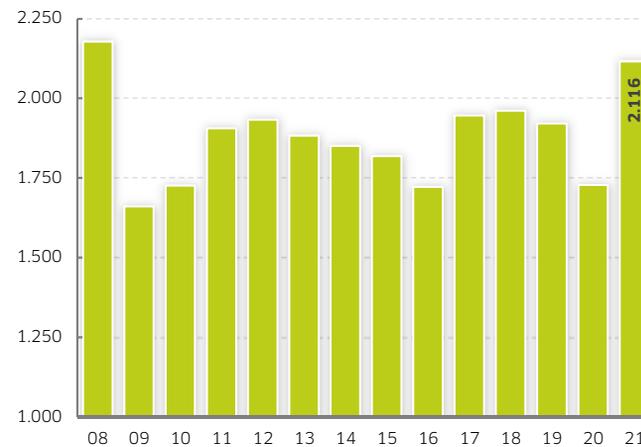
Las empresas encuadradas en esta especialidad apuntan a un crecimiento de las ventas del 23 por ciento en 2021, con una facturación superior a los 2.100 millones de euros. Es decir, los consignatarios lograrían recuperarse, prácticamente, del fuerte golpe de la crisis financiera de 2008, año en el que alcanzaron su techo por volumen de ingresos. Un avance impulsado en gran medida por la desorbitada subida de los fletes de transporte marítimo en el período analizado.

Esta 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 esta especialidad, apenas registra ausencias significativas en el Top 25 por cifra de facturación (ver ranking adjunto). Esta actividad, además, es la que lidera el crecimiento en 2021, más del doble que el conjunto del sector marítimo-portuario, estimado en un 10 por ciento.

La clasificación está encabezada por

A PUNTO DE SUPERAR SU TECHO

Los consignatarios aún no han logrado levantarse de la lona tras el fuerte golpe de la crisis financiera de 2008, pero en 2021 rozan la completa recuperación del negocio.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

Marítima del Mediterráneo, única consignataria con unas ventas por encima de los 100 millones de euros. La compañía, del grupo Noatum, en manos de AD Ports Group -controlada por el fondo soberano de Abu Dabi-, cerró 2021 con unos ingresos de 112,69 millones de euros y un crecimiento del 7 por ciento; una cifra por debajo aún de los registros de 2019 (-13 por ciento).

A continuación se encuentra Bergé Marítima, que registró un descenso de las ventas del 12 por ciento, situándose por debajo de la barrera de los 100 millones. En concreto, alcanzó unas ventas de 95,93 millones.

Completa el podio la compañía E. Erhardt y Compañía, con una factura-

31%

DE CUOTA DE MERCADO
DENTRO DE ESTA INDUSTRIA,
LA SEGUNDA ESPECIALIDAD
A CONTINUACIÓN DE LAS NAVIERAS

ción de 89,44 millones y un avance del 89 por ciento.

Dentro del Top 10 destaca, a su vez, el fuerte avance registrado por Green Ibérica (+135 por ciento), International Forwarding (+127 por ciento) y Transglory (+121 por ciento).

La actividad de consignación de buques representa casi el 31 por ciento de la facturación global del sector marítimo-portuario en España, que apunta a unas ventas de 6.900 millones.



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

TOP EMPRESAS CONSIGNATARIAS EN ESPAÑA 2021

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017			
1	Marítima del Mediterráneo SA	Barcelona	1963	112,69	+7%	-13%	105,50	130,00	110,51	109,52	4,24	17,76	250
2	Bergé Marítima SL	Bizkaia	2007	95,93	-12%	-23%	109,17	124,28	134,96	137,21	-2,09	22,40	447
3	E. Erhardt y Compañía SA	Bizkaia	1921	89,44	+80%	+45%	49,61	61,58	67,89	63,42	5,25	29,08	64
4	Green Ibérica SL	Valencia	1984	81,68	+135%	+157%	34,78	31,82	28,56	17,04	4,81	24,81	44
5	Kaleido Logistics SL	Pontevedra	2008	76,30	-21%	+9%	95,99	69,71	33,86	38,41	2,33	11,72	45
6	International Forwarding SL	Valencia	1985	74,65	+127%	+131%	32,85	32,25	31,63	29,09	5,70	5,07	196
7	Yang Ming (Spain) SL	Barcelona	2016	s.d.	-	-	73,07	67,36	50,06	7,34	2,32	6,05	52
8	Transglory SA	Barcelona	1995	62,22	+121%	+142%	28,15	25,71	25,27	22,07	3,08	8,31	98
9	A. Pérez y Cia SL	Cantabria	1966	56,22	+41%	+32%	39,80	42,69	43,12	37,37	5,05	109,28	258
10	Arkas Spain SA	Valencia	2005	47,51	+35%	+22%	35,07	39,01	50,07	46,42	4,57	20,01	79
11	WEC Lines España SL	Barcelona	2007	46,95	+18%	+22%	39,88	38,52	40,54	39,23	2,38	7,43	93
12	Mediterranean Shipping Company España SL	Valencia	2010	44,96	+10%	-35%	40,84	68,76	175,02	171,91	1,16	29,94	605
13	Maersk Spain SL	Madrid	2007	35,25	+14%	+10%	30,81	32,01	26,52	26,72	79,76	19,23	461
14	Consignaciones Toro y Betolaza SA	Bizkaia	1966	34,34	+18%	-2%	29,11	35,11	33,02	32,33	0,94	15,15	84
15	Cosco Shipping Lines Spain SA	Barcelona	1997	31,88	+42%	+51%	22,46	21,13	27,48	32,24	1,98	4,62	108
16	Soluciones Integrales Marítimas SL	Valencia	2009	31,38	+20%	+7%	26,23	29,33	31,04	35,83	0,10	0,35	14
17	Transportes y Consignaciones Marítimas SA	Barcelona	1962	30,20	+37%	+6%	22,10	28,52	48,91	68,23	0,42	1,19	46
18	Consignaciones Europeas Marítimas SA	Bizkaia	1998	29,05	+101%	+48%	14,48	19,67	13,19	9,05	0,15	1,01	12
19	Alvargonzález SA	Asturias	1981	28,83	+11%	+6%	25,95	27,12	29,88	34,29	2,57	112,32	24
20	Marítima Consiflet SA	Coruña	1989	28,68	+63%	+48%	17,63	19,37	17,05	15,88	2,08	1,66	27
21	Romeu y Compañía SA	Valencia	1975	s.d.	-	-	27,98	30,51	24,62	11,44	-0,01	6,99	77
22	CMA-CGM Ibérica SA	Barcelona	2003	27,51	+77%	+98%	15,58	13,92	13,40	12,06	0,50	0,55	389
23	European Supply Chain Services SL	Barcelona	1981	s.d.	-	-	25,74	32,35	26,43	24,74	0,03	7,52	62
24	J. Ronco y Compañía SL	Almería	1970	s.d.	-	-	25,30	29,95	31,25	27,73	1,20	8,20	106
25	Evergreen Shipping Spain SL	Valencia	2006	25,10	+71%	+60%	14,70	15,71	16,47	13,97	10,07	8,38	65
26	Globelink Uniexco SL	Madrid	1966	s.d.	-	-	23,80	24,37	24,42	22,34	1,15	3,44	59
27	Containerships-CMA CGM SA	Bizkaia	1993	22,84	+43%	+34%	15,99	17,09	16,24	51,52	0,97	7,65	158
28	Hamilton y Compañía SA	Las Palmas	1977	s.d.	-	-	22,59	45,67	34,54	35,41	0,05	7,40	28
29	Sobrinos de Manuel Cámara SA	Gipuzkoa	1981	22,25	+16%	+23%	19,18	18,14	16,85	17,79	0,66	8,59	53
30	Agunsa Europa SA	Madrid	2005	21,29	+69%	+10%	12,63	19,37	17,58	19,25	1,31	4,88	27

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



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






LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | TERMINALISTAS

EL AÑO UNO DESPUÉS DE LA COVID, SU MEJOR EJERCICIO

LAS EMPRESAS ESTIBADORAS APUNTAN A UN CRECIMIENTO DE LOS INGRESOS DEL 6% EN 2021

La recuperación de los tráficos en los puertos españoles en 2021, impulsada principalmente por el incremento del 2,3 por ciento en la carga en contenedores, ha tenido su impacto ‘tierra adentro’. Los terminalistas apuntan a un crecimiento de las ventas del 6 por ciento, poniendo punto y final a dos años consecutivos en descenso.

La proyección realizada por Transporte XXI estima que las empresas estibadoras superarán los 2.100 millones de euros, fijando un nuevo techo y disputando el segundo puesto de la especialidad a los consignatarios de buques, con una cuota de mercado prácticamente idéntica (31 por ciento).

Los datos están calculados haciendo una proyección a partir de los balances de 2021 presentados al Registro Mercantil al cierre de esta edición.



**DE CRECIMIENTO
RESPECTO AL
EJERCICIO 2019**

La clasificación está encabezada por APM Terminals Algeciras, pese a caer sus ventas un 2 por ciento en 2021. La estibadora cerró el ejercicio analizado con unas ventas de 230,24 millones de euros. A continuación se encuentra CSP Iberian Valencia Terminal, con unos ingresos de 210,78 millones y un crecimiento del 12 por ciento.

Para 2022, en línea con la evolución de los tráficos, que rozaron el récord de 2019, el sector también espera un “buen resultado”. Así lo apuntó a este período el secretario general de la patronal Anesco, José Luis Romero, que pone el foco en el “aumento desorbitado de los costes energéticos”, uno de los principales retos del sector, sin perder de vista las nuevas legislaciones en materia medioambiental, la digitalización y automatización de las terminales.

NUEVO RÉCORD

Los terminalistas retoman la senda de crecimiento y llevan camino de superar los 2.100 millones de euros en 2021, fijando un nuevo máximo histórico.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

**¿HABLAMOS DE PLANES?
Tenemos muchos**

Puerto de Avilés
Autoridad Portuaria de Avilés

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

TOP TERMINALISTAS EN ESPAÑA 2021

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017			
1	APM Terminals Algeciras SA	Cádiz	1984	230,24	-2%	-1%	235,63	232,61	222,36	232,95	2,57	50,09	271
2	CSP Iberian Valencia Terminal SA	Valencia	1988	210,78	+12%	+13%	187,37	187,29	188,12	168,30	22,69	133,75	237
3	Terminal Catalunya SA	Barcelona	1990	s.d.	-	-	143,79	152,57	143,46	123,82	21,11	127,55	195
4	M. S. C. Terminal Valencia SA	Valencia	2005	123,00	+1%	+14%	122,15	108,15	90,32	102,17	20,80	33,26	96
5	TCV Stevedoring Company SA	Valencia	1998	s.d.	-	-	s.d.	83,42	81,60	76,23	2,79	39,61	140
6	Total Terminal International Algeciras SA	Cádiz	2008	s.d.	-	-	77,73	74,11	70,84	68,81	3,61	72,06	93
7	APM Terminals Barcelona SL	Barcelona	1999	s.d.	-	-	s.d.	75,28	80,53	91,66	-5,94	50,73	148
8	Pérez Torres Marítima SL	Pontevedra	1990	73,19	+24%	+1%	58,81	72,78	83,77	81,67	1,50	24,86	296
9	Terminales Portuarias SL	Barcelona	2000	58,62	+6%	+13%	55,36	51,91	46,06	48,24	10,14	20,57	165
10	CSP Iberian Bilbao Terminal SL	Bizkaia	2000	47,83	+7%	-18%	44,75	57,99	58,02	53,44	2,77	37,80	56
11	Operaciones Portuarias Canarias SA	Las Palmas	1977	s.d.	-	-	37,98	32,35	40,67	48,59	-0,64	32,56	96
12	Euroports Ibérica TPS SL	Tarragona	1993	31,84	+48%	+15%	21,54	27,73	30,78	30,01	-0,44	11,95	48
13	Terminales Químicos SA	Tarragona	1970	s.d.	-	-	31,36	28,94	27,73	27,15	5,29	31,56	115
14	Galigrain SA	Pontevedra	1993	28,39	+13%	-10%	25,23	31,62	40,75	35,88	1,07	78,61	104
15	Portsur Castellón SA	Castellón	2005	26,86	+30%	+57%	20,73	17,06	17,45	15,56	3,10	31,54	29
16	Estibadora Algeposa SA	Gipuzkoa	1995	26,37	+32%	+33%	20,02	19,77	20,62	20,30	0,55	7,62	34
17	Noatum Terminal Málaga SA	Málaga	2017	25,69	+45%	+15%	17,75	22,28	17,01	1,82	4,57	29,00	20
18	Bergé Marítima Bilbao SL	Bizkaia	1972	24,31	+1%	-26%	24,17	32,71	33,93	33,74	2,74	9,96	32
19	Evos Algeciras SA	Cádiz	2005	23,53	-3%	+11%	24,32	21,13	19,23	21,81	2,05	42,19	54
20	E.B.H.I. SA	Asturias	1991	23,26	+25%	-13%	18,58	26,71	31,21	36,33	-2,07	7,27	112
21	Terminales Marítimas de Vigo SL	Pontevedra	1993	19,31	+13%	+24%	17,04	15,52	16,52	17,98	1,20	7,92	43
22	Tradabe Port Services SL	Barcelona	2010	s.d.	-	-	18,63	15,15	13,67	19,25	3,24	-6,87	37
23	Noatum Terminal Sagunto SL	Valencia	2017	17,72	+19%	+2%	14,86	17,41	20,21	3,05	0,86	5,47	19
24	Autoterminal SA	Barcelona	1990	17,35	-16%	-37%	20,66	27,51	28,64	26,95	-0,04	13,19	61
25	La Luz Terminal de Contenedores SA	Las Palmas	1966	s.d.	-	-	16,73	20,24	19,84	19,81	-0,16	-11,80	46

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

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

mpg group

FCL TANKS
LCL PROYECTS

TRANSPORTE TERRESTRE:
NACIONAL | INTERNACIONAL

AÉREO
AGENTE IATA
CHARTERS

MERCANCIAS PELIGROSAS
CARGAS ESPECIALES
CARGAS SOBREDIMENSIONADAS

LOGÍSTICA HOTELERA
AGENTES DE ADUANAS
SEGUROS DE MERCANCÍA

GROUPMPG.COM

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | NAVIERAS

LOS ARMADORES SE HACEN CON EL TIMÓN DE LA RECUPERACIÓN

LAS NAVIERAS, TRAS LA COMPLICADA TRAVESÍA EN TIEMPOS DE PANDEMIA, CAMINO DE AUMENTAR LAS VENTAS UN 8% EN 2021

Las empresas navieras, la especialidad del sector marítimo-portuario que más sufrió el golpe de la crisis sanitaria, debido a los confinamientos y restricciones a la movilidad, han puesto rumbo a la recuperación del negocio. Los armadores apuntan a un crecimiento de los ingresos del 8 por ciento en 2021, hasta superar los 2.100 millones, lejos aún de las cifras de 2019, previo a la pandemia.

Es la proyección realizada por Transporte XXI tras la recopilación de los primeros balances disponibles en los registros mercantiles

correspondientes al cierre de esta edición.

Pese a que la recuperación no se ha completado, esta especialidad continúa siendo la primera de la industria marítimo-portuaria, con un peso del 31,3 por ciento, seguida muy de cerca por consignatarios y terminalistas.

En la buena marcha del sector naviero ha tenido mucho que ver la evolución del tráfico ro-ro en los puertos españoles, que registró un crecimiento del 14,4 por ciento en 2021, con un movimiento de 65,3 millones de toneladas. Se

subieron al barco casi 1,2 millones de remolques, semirremolques y plataformas (+13,8 por ciento).

El ranking está encabezado por Baleària, que recientemente celebró sus 25 años de vida. La naviera española, que preside Adolfo Utor, cerró 2021 con unas ventas de casi 385 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 15 por ciento. La naviera ha cumplido un cuarto de siglo de vida con una flota compuesta por más de 30 barcos y presencia en seis países (España, Marruecos, Argelia, Francia, Estados

A MEDIO CAMINO

Las empresas navieras han recuperado prácticamente la mitad de las ventas perdidas en 2020, como consecuencia de la pandemia, con una proyección de cerrar 2021 con unos ingresos de más de 2.100 millones de euros.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

Unidos y Bahamas). La compañía ha transportado en estos 25 años 80 millones de metros lineales de carga. Eso sí, las cifras de 2021 siguen muy lejos aún de los niveles precrisis, lo que da una idea del fuerte golpe de la pandemia a la línea de flotación de las navieras.

En el ranking también destaca el crecimiento de Fred. Olsen, en tercer lugar, con unas ventas de 175 millones y un crecimiento del 22 por ciento.



Ingeniería del futuro

Los equipos portuarios de Liebherr son la clave para una manipulación eficiente de la carga en los puertos. Nuestra amplia gama de productos ofrecen respuestas planificadas a las necesidades de nuestros clientes.

www.liebherr.com

LIEBHERR

Equipamiento Portuario



Grúas marítimas

TOP NAVIERAS EN ESPAÑA 2021

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017			
1	Balearia Eurolíneas Marítimas SA	Alicante	1998	384,69	+15%	-12%	333,37	434,83	365,77	339,32	45,40	157,43	866
2	Compañía Trasmediterránea SA	Madrid	1916	s.d.	-	-	244,44	389,70	367,82	346,96	-96,25	168,46	453
3	Fred Olsen SA	S.C. Tenerife	1975	174,92	+22%	-11%	142,81	195,82	165,14	153,80	23,94	171,23	939
4	Naviera Armas SA	Las Palmas	1966	s.d.	-	-	164,55	207,57	198,27	172,07	-102,53	-60,70	468
5	Boluda Lines SA	Las Palmas	1940	s.d.	-	-	161,68	162,39	141,81	s.d.	-1,64	45,03	123
6	Empresa Naviera Elcano SA	Madrid	1943	155,22	+5%	-4%	147,22	162,08	134,67	120,46	-7,03	154,81	64
7	Ership SA	Madrid	1927	127,45	+3%	-3%	123,77	130,75	108,88	101,69	6,70	231,34	328
8	Forde Reederei Seetouristik Iberia SL	Cádiz	1999	s.d.	-	-	s.d.	99,75	94,37	74,79	5,69	40,83	214
9	Flota Suardíaz SL	Madrid	1993	73,70	+3%	-11%	71,85	82,66	89,99	89,12	-4,60	8,28	70
10	Marguisa Shipping Lines SL	Madrid	2014	60,64	+23%	+20%	49,17	50,72	48,05	50,24	0,14	2,05	15
11	Murueta Atlántico Alcudia Shipping AIE	Bizkaia	2012	47,05	+57%	+57%	29,91	30,01	30,73	31,13	-	-	-
12	Nisa Marítima SA	Valencia	1999	25,75	+23%	+20%	20,93	21,51	22,89	27,46	1,47	4,14	5
13	Verenigde Tankrederu Spain SA	Cádiz	1988	s.d.	-	-	s.d.	24,84	23,61	26,42	-4,28	-11,60	107
14	Distribuidora Marítima Petrogas SL	S.C. Tenerife	1999	23,83	-4%	-8%	24,80	25,77	26,78	31,56	-0,52	65,48	193
15	Naviera Seapeak Maritime Gas III SL	Madrid	2000	s.d.	-	-	22,86	22,73	20,66	22,55	-17,21	26,84	-
16	Elcano Gas Transport SA	Las Palmas	1999	22,80	-0%	+0%	22,86	22,74	21,42	22,55	1,86	16,11	-
17	Naviera Seapeak Maritime Gas IV SL	Madrid	2001	22,24	+8%	+28%	20,58	17,34	21,07	22,20	11,38	24,48	-
18	Naviera Seapeak Maritime Gas II SL	Madrid	2000	s.d.	-	-	21,41	19,22	20,71	21,32	10,96	84,90	-
19	Naviera Seapeak Maritime Gas SL	Madrid	1989	20,72	-5%	-6%	21,84	21,94	20,73	19,98	12,39	64,64	-
20	Knutsen OAS España SL	Madrid	2005	s.d.	-	-	s.d.	19,24	17,10	16,18	0,16	2,23	225
21	Alisios Shipping Lines SA	Las Palmas	2012	s.d.	-	-	s.d.	18,84	18,69	16,65	-0,14	0,20	9
22	Flotanor SL	Bizkaia	2009	15,58	-4%	-7%	16,23	16,77	16,73	13,15	7,43	16,92	12
23	Naviera Direct Africa Line SA	Madrid	2012	14,88	-5%	+11%	15,65	13,35	11,41	9,62	1,88	3,99	9
24	Naviera Tamarán SA	Las Palmas	2011	14,50	+7%	-11%	13,56	16,36	17,65	15,27	0,02	0,09	4
25	Servicios y Concesiones Marítimas Ibicencas SA	Islas Baleares	1979	14,40	+51%	-22%	9,51	18,58	19,77	19,42	1,42	44,72	125

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>

PUNTO DE INFLEXIÓN

El sector del remolque y amarre pone fin a ocho años consecutivos al alza, con valores positivos, incluso, hasta en el año de la crisis sanitaria mundial.



Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.



REMOLQUES UNIDOS

Remolques Unidos cerró 2021 en positivo, con un incremento de las ventas del 7%.

LA INDUSTRIA MARÍTIMO-PORTUARIA EN ESPAÑA | AMARRADORES Y REMOLCADORES

AGUAS TURBULENTAS

LAS EMPRESAS DE REMOLQUE Y AMARRE APUNTAN A UN DESCENSO DE LAS VENTAS DEL 9,4% EN 2021, PONIENDO FIN A OCHO AÑOS CONSECUTIVOS DE CRECIMIENTO

El sector del remolque y amarre lleva camino de romper una racha positiva de ocho años consecutivos de crecimiento, incluyendo el difícil 2020. Y eso que los puertos españoles perdieron en dicho ejercicio la escala de más de 50.000 buques mercantes.

Las empresas encuadradas en esta especialidad apuntan a un descenso de las ventas del 9,4 por ciento en 2021, con poco más de 500 millones de euros. Es la proyección realizada por Transporte XXI tras la recopilación de los primeros balances depositados

en los registros mercantiles correspondientes, al cierre de esta edición. Una muestra en la que hay grandes ausencias, como puede observarse en el ranking que acompaña esta información, donde aparecen sin datos diez empresas del Top 30, lo que podría hacer

variar las estimaciones realizadas en este informe.

Esta especialidad es la que menos peso tiene dentro de la industria marítimo-portuaria, con una cuota del 7,3 por ciento. En cuanto a la evolución de los ingresos, en la última década se ha movido en una horquilla entre los 400 y los 550 millones de euros, ejercicio récord, coincidiendo con la crisis sanitaria.

Un análisis más detallado revela la fuerte concentración del negocio, en manos de Boluda Corporación Marítima, con seis empresas en el Top 10, entre ellas las cuatro primeras del ranking por facturación.



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




TOP AMARRADORES Y REMOLCADORES EN ESPAÑA 2021

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS						Resultado	Patrimonio	Empleo	
				2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018				2017
1	Boluda Towage SL	Madrid	2019	s.d.	-	-	55,95	27,99	0	0	7,83	49,89	7
2	Boluda Towage Spain SL	Valencia	2007	42,44	-63%	-19%	113,23	52,69	48,66	48,05	13,57	136,55	10
3	Remolcadores Boluda SAU	Valencia	1981	35,08	+10%	+2%	31,85	34,50	32,66	35,10	3,43	207,12	84
4	Servicios Auxiliares de Puertos SA	Ceuta	1947	32,76	+11%	+5%	29,62	31,29	32,07	30,75	1,20	21,54	106
5	Compañía de Remolcadores Ibaizabal SA	Bizkaia	1906	24,34	-2%	-13%	24,88	28,00	26,26	25,69	8,35	21,52	73
6	Remolcadores de Puerto y Altura SA	Tarragona	1978	s.d.	-	-	s.d.	23,45	22,00	22,51	1,70	8,65	73
7	Remolques del Mediterráneo SA	Castellón	1976	21,34	-2%	-23%	21,72	27,68	26,27	24,78	4,48	32,93	51
8	Compañía Ibérica de Remolcadores del Estrecho SA	Cádiz	1969	s.d.	-	-	18,52	19,29	20,24	18,91	17,06	16,36	43
9	Cía. Aux. de Remolcadores y Buques Especiales SA	Madrid	1996	17,36	+14%	-7%	15,18	18,63	18,42	18,02	3,85	13,93	-
10	Remolcadores Nosa Terra SA	Pontevedra	1974	16,35	+7%	-26%	15,30	22,24	19,30	20,62	3,16	53,30	138
11	Remolcadores de Cartagena SA	Valencia	1973	15,34	+2%	-1%	15,05	15,57	15,18	15,36	2,57	19,06	61
12	Auxiliar Marítima del Sur SA	Huelva	1966	15,13	+4%	-3%	14,50	15,52	14,46	13,21	3,07	21,13	40
13	Sertosa Norte SL	Coruña	1998	14,74	+6%	-1%	13,92	14,83	15,08	13,69	1,54	4,21	66
14	Remolcadores de Barcelona SA	Barcelona	1924	s.d.	-	-	11,57	14,56	14,25	14,16	1,07	17,88	58
15	Remolcadores y Barcazas de Las Palmas SA	Las Palmas	2003	s.d.	-	-	9,02	13,35	12,20	9,85	-1,48	17,94	48
16	SAR Remolcadores SL	Barcelona	1998	s.d.	-	-	7,66	9,70	9,48	9,43	0,80	11,07	35
17	Remolques y Navegación SA	Tarragona	1964	s.d.	-	-	7,37	8,15	s.d.	8,40	1,76	4,15	29
18	Remolques Gijoneses SA	Asturias	1987	6,83	+16%	+2%	5,91	6,67	6,88	9,23	1,83	24,56	29
19	Reposa Tarragona SL	Madrid	2007	s.d.	-	-	6,54	9,66	6,71	7,24	2,41	15,48	17
20	Servicios Marítimos Algeciras SA	Cádiz	1989	6,09	+3%	+1%	5,93	6,04	5,99	4,90	0,24	5,19	28
21	Amarradores Puerto de Bilbao SA	Bizkaia	1990	6,07	+2%	-15%	5,95	7,13	7,17	7,03	0,82	9,84	76
22	Boteros Amarradores de Tarragona SL	Tarragona	1992	5,05	+10%	-27%	4,61	6,89	5,92	6,48	0,40	3,52	62
23	Servicios Portuarios Canarias SL	Las Palmas	1998	4,94	+3%	-18%	4,79	6,01	5,74	5,54	0,18	1,53	80
24	Remolques Unidos SL	Cantabria	2006	4,93	+7%	-11%	4,59	5,57	5,09	5,23	0,11	27,97	10
25	Boat Service SA	Cádiz	1974	4,84	-2%	-9%	4,95	5,31	5,31	5,34	-0,47	4,23	22

Datos en millones de euros. Fuente: Registro Mercantil.

LAVADEROS EUROPA
TANK CLEANING

EFTCO EFTCO Fuel
SGS

+34 977 552 519 www.lavaderoseuropa.com grupo@lavaderoseuropa.com

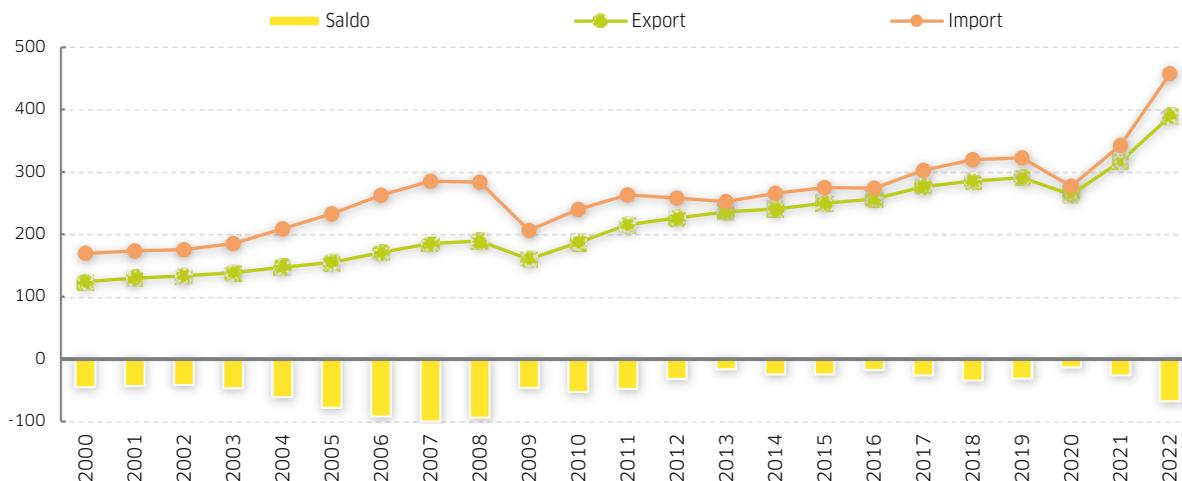
COMMITMENT TO THE NEEDS OF OUR CLIENTS, THE ENVIRONMENT AND SOCIAL RESPONSIBILITY

Martorell Tarragona
Seseña
Mérida
Cartagena

TMGA
TO THE SPANISH NORTHWEST
THE GATEWAY
TMGA.ES

EL ALZA DE LA ENERGÍA PASA FACTURA

El déficit comercial se incrementó en el último año hasta los 68.112 millones de euros, como consecuencia del encarecimiento de los productos, motivado, sobre todo, por el aumento de los costes energéticos. De hecho, el déficit energético ha supuesto el 77,3% del déficit total.



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | VISIÓN GENERAL

MOTOR DE ARRANQUE

LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS MARCARON UN NUEVO MÁXIMO HISTÓRICO EN 2022 TRAS SUPERAR LOS 389.200 MILLONES DE EUROS, UN 23% MÁS QUE UN AÑO ANTES

“El comercio exterior sigue siendo un motor de crecimiento económico y generador de empleo en España”. Así lo destacó la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, en la presentación del balance de 2022. Además, “la actividad exportadora española muestra un mayor dinamismo que la del conjunto de las economías europeas”, añadió Maroto.

Las exportaciones españolas de bienes en el conjunto del pasado año marcaron un nuevo máximo histórico anual y superaron, por primera vez, los 389.200 millones de euros. Esto supone un crecimiento de cerca del 23 por ciento con respecto a 2021.

Las importaciones, por su parte, superaron los 457.300 millones de euros, también máximo histórico

anual. Esta cifra supone un crecimiento del 33,4 por ciento.

A lo largo del pasado año, las importaciones crecieron en mayor medida debido al efecto de la subida de los productos energéticos y materias primas, así como por la consolidación en la recuperación de la demanda interna. No obstante, este crecimiento de las importaciones se desacele-

LA ACTIVIDAD EXPORTADORA ESPAÑOLA MOSTRÓ MAYOR DINAMISMO QUE LA DEL CONJUNTO DE LA UE

ra con intensidad desde agosto y en diciembre se registró la menor tasa del año (11,1 por ciento).

Esto hace que el déficit comercial se incremente en el último año hasta los 68.112 millones de euros. La tasa de cobertura se situó en el 85,1 por ciento, es decir, 7,3 puntos porcentuales menos que la de enero-diciembre de 2021. El saldo no energético arrojó un déficit de 15.496 millones de euros, mientras que el déficit energético aumentó hasta los 52.617 millones de euros.

Gran dinamismo

Respecto a la situación por mercados, los resultados acumulados para España muestran un mayor crecimiento de las exportaciones que el registrado en la Unión Europea (20,9 por ciento) y la zona euro (21 por ciento).

Las exportaciones dirigidas a la UE en 2022 (62,8 por ciento del total) avanzaron un 24,9 por ciento respecto al año anterior. En el caso de las ventas a la zona euro (55,2 por ciento del total), se incrementaron un 24,4 por ciento, mientras que las destinadas al resto de la UE (7,6 por ciento del total), subieron un 28,6 por ciento.

Por países, destacó el aumento acumulado hasta diciembre de las exportaciones a Portugal (29 por ciento), Francia (18,9 por ciento), Italia (18,5 por ciento) y Alemania (15,6 por ciento). En el resto de Europa, las ventas a Turquía ascen-

MOLDTRANS

LA LOGÍSTICA QUE NOS ACERCA

moldtrans.com

LA UE, PRINCIPAL DESTINO DE LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS

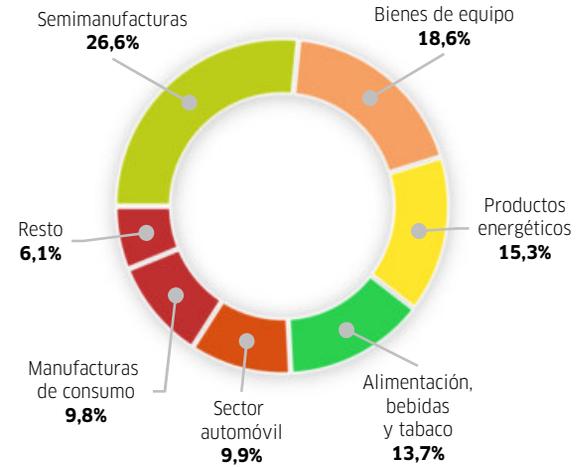
Las exportaciones a la Unión Europea avanzaron un 24,9% durante el pasado año y su cuota se eleva hasta el 62,8%. En cuanto a las importaciones, China supera a Alemania y se sitúa como el principal origen de las compras al exterior.



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.

LA ENERGÍA ACELERA EL PASO

Los productos energéticos, con un peso del 15,3% del comercio exterior, se sitúan por detrás de semimanufacturas y bienes de equipo, tras adelantar a alimentación, bebidas y tabaco, sector automóvil y manufacturas de consumo.



Miles de millones de euros. Fuente: Datacomex.

dieron un 23,4 por ciento y las ventas a Reino Unido aumentaron un 13,1 por ciento.

Las exportaciones a terceros destinos se incrementaron un 19,7 por ciento en 2022 y suponen el 37,2 por ciento del total, destacando el crecimiento de las exportaciones a Oriente Medio (28,2 por ciento), América

Latina (27 por ciento), América del Norte (26 por ciento), África (14,2 por ciento), Asia, excluido Oriente Medio, (7,5 por ciento) y Oceanía (1,8 por ciento).

Las principales contribuciones positivas de las exportaciones españolas durante el pasado año provinieron del sector de pro-

ductos químicos, productos energéticos, bienes de equipo y alimentación, bebidas y tabaco.

En cuanto a las importaciones, las principales contribuciones positivas en el periodo provinieron de los sectores de productos energéticos, bienes de equipo, alimentación, bebidas y tabaco y productos químicos.

BERNARDINO ABAD
GRUPO LOGÍSTICO

WWW.BERNARDINOABAD.ES

ADUANAS
CONSIGNACIONES
ESTIBADORES
TRANSITARIOS

BROKERS
TRANSPORTES
SEGUROS
MMPP

LAB
+130
1890 | 2022

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

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

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR REGIONES

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	2022	%22/21	%22/19	2021	2019	CUOTA 2022	2019
Europa *	69.074	+0%	-3%	68.927	70.984	23,1%	23,6%
África	58.370	-4%	-8%	60.552	63.405	19,5%	21,1%
Norteamérica	47.321	+24%	+23%	38.126	38.437	15,8%	12,8%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	35.874	+25%	+7%	28.682	33.622	12,0%	11,2%
Asia *	34.571	+4%	+1%	33.343	34.288	11,6%	11,4%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	21.650	-18%	-13%	26.393	24.781	7,2%	8,2%
Oriente Medio	20.148	+9%	-17%	18.528	24.177	6,7%	8,0%
Oceania	2.137	+14%	+41%	1.881	1.516	0,7%	0,5%
Otros destinos	9.644	+10%	+5%	8.760	9.178	3,2%	3,1%
TOTAL	298.789	+5%	-1%	285.192	300.389		

NORTEAMÉRICA

EXPORTACIONES

2022 %22/21 %22/19

Sal, yeso, piedras sin trabajar	3.691	+14%	+18%
Combustibles, aceites minerales	3.269	+15%	-1%
Productos cerámicos	937	-19%	+9%
Manufacturas de piedra y yeso	389	-2%	+17%
Conjuntos de otros productos	329	+127%	+146%
Resto	3.964	+2%	+6%
TOTAL	12.579	+8%	+9%

IMPORTACIONES

2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	26.945	+38%	+40%
Minerales, escorias y cenizas	3.065	-3%	+7%
Cereales	1.240	+162%	+52%
Semillas oleaginosas	1.041	-11%	-33%
Productos químicos orgánicos	417	+35%	+27%
Resto	2.034	+11%	-5%
TOTAL	34.742	+31%	+29%

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

EXPORTACIONES

2022 %22/21 %22/19

Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.982	+8%	-3%
Combustibles, aceites minerales	1.301	+12%	-23%
Productos químicos inorgánicos	1.078	-17%	-34%
Productos cerámicos	645	-33%	+17%
Abonos	483	+9%	+137%
Resto	2.713	-6%	-5%
TOTAL	8.202	-5%	-9%

IMPORTACIONES

2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	11.508	+115%	+35%
Cereales	4.516	+117%	+40%
Residuos industria alimentaria	2.951	+4%	+3%
Semillas oleaginosas	2.192	-12%	+27%
Minerales, escorias y cenizas	2.142	-36%	-48%
Resto	4.364	+10%	+4%
TOTAL	27.672	+38%	+12%

EUROPA *

EXPORTACIONES

2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	13.422	+2%	-29%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	8.245	-8%	+40%
Conjuntos de otros productos	2.091	+12%	+191%
Otros productos químicos	2.006	+20%	+14%
Productos químicos inorgánicos	2.000	+30%	+34%
Resto	11.810	-8%	+11%
TOTAL	39.575	-1%	+1%

IMPORTACIONES

2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	12.131	+5%	-8%
Cereales	4.581	-9%	-15%
Fundición, hierro y acero	3.620	-13%	-17%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	2.256	+29%	+41%
Otros productos químicos	908	+63%	+58%
Resto	6.003	+2%	-8%
TOTAL	29.499	+2%	-7%

ÁFRICA

EXPORTACIONES

2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	4.810	-16%	-23%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	4.084	-14%	-14%
Productos cerámicos	1.222	-21%	-15%
Productos químicos inorgánicos	771	-13%	+7%
Fundición, hierro y acero	613	-16%	-47%
Resto	5.704	-13%	-11%
TOTAL	17.203	-15%	-17%

IMPORTACIONES

2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	29.593	+4%	-7%
Minerales, escorias y cenizas	5.202	+7%	+4%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	1.613	+3%	+46%
Fundición, hierro y acero	644	-7%	+76%
Abonos	580	-29%	-36%
Resto	3.537	-10%	-2%
TOTAL	41.167	+2%	-4%

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEP.

EXPORTACIONES 2022 %22/21 %22/19

Productos cerámicos	92	-56%	-56%
Combustibles, aceites minerales	61	-56%	-35%
Conservas de verdura o fruta, zumos	42	-36%	-42%
Productos químicos inorgánicos	21	-33%	-54%
Materias colorantes	17	-75%	-73%
Resto	118	-57%	-66%
TOTAL	350	-55%	-58%

IMPORTACIONES 2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	14.327	-21%	-1%
Cereales	4.942	+81%	-3%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	545	-69%	-60%
Fundición, hierro y acero	418	-55%	-41%
Grasas, aceite animal o vegetal	293	-29%	-39%
Resto	775	-50%	-57%
TOTAL	21.300	-17%	-11%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	2022	%22/21	%22/19	2021	2019	CUOTA 2022	2019
Combustibles, aceites minerales	143.378	+12%	-3%	128.187	148.422	48,0%	49,4%
Sal, yeso, piedras sin trabajar	27.638	-5%	+16%	29.215	23.883	9,2%	8,0%
Cereales	16.083	+44%	+5%	11.131	15.322	5,4%	5,1%
Minerales, escorias y cenizas	14.373	-7%	-10%	15.394	15.933	4,8%	5,3%
Fundición, hierro y acero	11.820	-14%	-11%	13.705	13.263	4,0%	4,4%
Productos químicos inorgánicos	6.583	-4%	-6%	6.847	7.012	2,2%	2,3%
Productos cerámicos	6.017	-17%	+4%	7.228	5.772	2,0%	1,9%
Conjuntos de otros productos	5.908	+21%	+31%	4.893	4.495	2,0%	1,5%
Semillas oleaginosas	5.433	-9%	+9%	5.959	5.000	1,8%	1,7%
Residuos industria alimentaria	5.113	+3%	-6%	4.975	5.430	1,7%	1,8%
Otros productos químicos	4.584	+7%	-5%	4.277	4.834	1,5%	1,6%
Grasas, aceite animal o vegetal	4.296	-5%	-2%	4.529	4.371	1,4%	1,5%
Productos químicos orgánicos	3.834	-5%	-7%	4.042	4.135	1,3%	1,4%
Mat. plásticas y sus manufacturas	3.620	+2%	+8%	3.566	3.355	1,2%	1,1%
Abonos	3.518	-19%	-21%	4.330	4.449	1,2%	1,5%
Vehículos automóviles, tractores	3.069	+5%	+8%	2.936	2.843	1,0%	0,9%
Pasta de madera; papel reciclado	2.107	-7%	+1%	2.273	2.081	0,7%	0,7%
Papel, cartón y sus manufacturas	1.933	+1%	+20%	1.904	1.616	0,6%	0,5%
Resto	27.609	-56%	+6%	62.634	25.968	9,2%	8,6%
TOTAL	298.789	+5%	-1%	285.192	300.389		

OCEANÍA

EXPORTACIONES 2022 %22/21 %22/19

Productos cerámicos	96	-21%	+14%
Grasas, aceite animal o vegetal	35	+8%	+4%
Vehículos automóviles, tractores	33	+42%	+51%
Bebidas (excepto zumos)	17	+3%	+51%
Manufacturas de piedra y yeso	15	-15%	-31%
Resto	194	-34%	-7%
TOTAL	390	-23%	+2%

IMPORTACIONES 2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	1.388	+37%	+68%
Minerales, escorias y cenizas	208	-5%	+59%
Frutas, frutos sin conservar	45	-15%	-5%
Cereales	20	>999%	>999%
Conservas de carne o pescado	18	+1%	+20%
Resto	67	-7%	-41%
TOTAL	1.747	+27%	+54%

ASIA *

EXPORTACIONES 2022 %22/21 %22/19

Carne y despojos comestibles	1.360	-22%	+29%
Combustibles, aceites minerales	1.258	-39%	-27%
Minerales, escorias y cenizas	1.170	+41%	+3%
Pasta de madera; papel reciclado	715	+1%	-5%
Mat. plásticas y sus manufacturas	685	-10%	-13%
Resto	5.114	-11%	-12%
TOTAL	10.301	-13%	-8%

IMPORTACIONES 2022 %22/21 %22/19

Sal, yeso, piedras sin trabajar	4.593	+0%	+47%
Fundición, hierro y acero	3.124	+6%	+15%
Combustibles, aceites minerales	2.303	+161%	-45%
Grasas, aceite animal o vegetal	1.601	-10%	-10%
Aparatos y material eléctricos	1.119	+48%	+78%
Resto	11.530	+10%	+9%
TOTAL	24.270	+13%	+5%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES 2022 %22/21 %22/19

Productos cerámicos	1.339	-16%	-2%
Semillas oleaginosas	1.166	-13%	+45%
Combustibles, aceites minerales	581	+1%	-7%
Papel, cartón y sus manufacturas	148	+3%	-5%
Materias colorantes	113	+4%	+4%
Resto	1.658	-8%	-16%
TOTAL	5.005	-10%	-1%

IMPORTACIONES 2022 %22/21 %22/19

Combustibles, aceites minerales	13.445	+22%	-23%
Productos químicos orgánicos	523	-26%	-15%
Mat. plásticas y sus manufacturas	439	+5%	+18%
Aluminio y sus manufacturas	188	-12%	+40%
Productos químicos inorgánicos	158	+1%	-1%
Resto	390	-8%	+15%
TOTAL	15.143	+17%	-21%

COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA | TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

LOS PUERTOS, ALIADOS DEL IMPORT-EXPORT

EL SISTEMA PORTUARIO CANALIZA EL 67% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL, CON UN FLUJO DE 299 MILLONES DE TONELADAS EN 2022, LO QUE SUPONE UN CRECIMIENTO DEL 5% CON RESPECTO A 2021, ACARICIANDO LOS NIVELES PRECOVID

España, con cerca de 8.000 kilómetros de costa, el mayor de la Unión Europea, es un país con vistas al mar. Y, como no podía ser de otra manera, el transporte marítimo, con los puertos como principales protagonistas, es un sector clave en la economía.

La estadística de comercio exterior español, correspondiente a 2022, ejercicio en el que se registró un flujo de más de 445 millones de toneladas, no deja lugar a dudas. El sistema portuario nacional canalizó el pasado año el 67 por ciento de los intercambios comerciales entre España y el res-

to del mundo, un porcentaje similar al de los últimos años. En concreto, el 55 por ciento de las exportaciones y el 76 por ciento de las importaciones.

Los datos, además, confirman la recuperación del comercio exterior. Las importaciones y exportaciones españolas por vía marítima

rozaron los 299 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 5 por ciento con respecto al ejercicio anterior, solo 1,6 millones de toneladas menos que en 2019 (-1 por ciento), previo a la crisis sanitaria mundial.

Principales socios

Un análisis más detallado de la estadística del movimiento de importaciones y exportaciones también revela quiénes son los principales socios comerciales de España por vía marítima.

Un año más, y con bastante diferencia, Estados Unidos se mantiene al fren-

11%

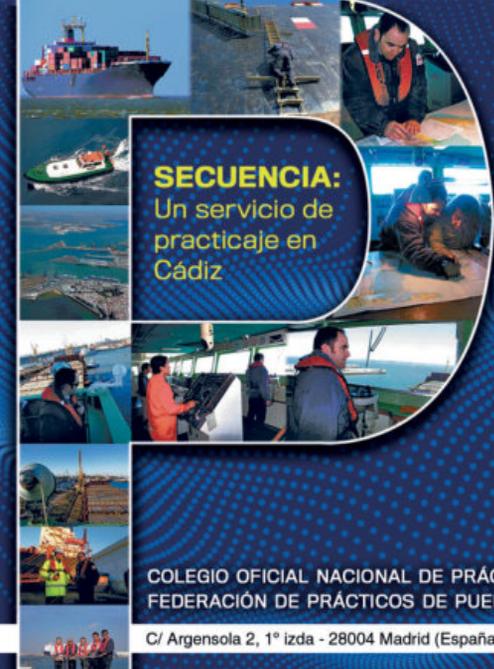
EL PESO DE EEUU
EN EL COMERCIO
EXTERIOR ESPAÑOL

EN LA SENDA DE LA RECUPERACIÓN

Las exportaciones e importaciones españolas por vía marítima se quedan a solo 1,6 millones de toneladas de igualar los tráficos de 2019.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
Estados Unidos	33,0	+45%	+48%	22,7	21,6	22,3
Brasil	19,1	+36%	+21%	14,1	14,2	15,8
Nigeria	13,8	-6%	-10%	14,7	14,9	15,3
Reino Unido	12,4	+3%	+14%	12,1	9,1	10,8
Turquía	10,1	-2%	+9%	10,3	8,4	9,3
China	10,0	-2%	+8%	10,1	9,1	9,2
Francia	9,5	-3%	-8%	9,8	9,0	10,3
Rusia	9,2	-40%	-21%	15,2	11,3	11,7
Marruecos	9,1	-9%	-4%	10,0	10,3	9,5
Países Bajos	8,9	+29%	+17%	6,9	6,4	7,6
Italia	8,3	-14%	-13%	9,6	8,3	9,6
México	7,6	-17%	-30%	9,2	9,8	11,0
Arabia Saudí	7,4	+4%	-28%	7,1	8,6	10,3
Canadá	6,7	+8%	+30%	6,2	4,4	5,1
Ucrania	5,9	+2%	-27%	5,8	5,9	8,1
Argelia	5,7	-29%	-24%	8,1	6,4	7,5
Libia	5,6	-19%	-39%	6,9	2,3	9,1
Irak	5,4	+40%	+8%	3,8	3,5	5,0
Colombia	4,5	+42%	+75%	3,1	2,1	2,6
Bélgica	4,4	-13%	-1%	5,1	4,6	4,5
Kazajstán	4,4	+20%	+39%	3,7	4,3	3,2
Guinea	4,3	+3%	+0%	4,2	4,6	4,3
Egipto	3,5	+21%	+23%	2,9	3,0	2,8
Portugal	3,4	-14%	-9%	3,9	3,5	3,7
Argentina	3,1	-11%	-6%	3,5	2,7	3,3
Noruega	3,0	-4%	-31%	3,1	3,3	4,3
India	2,8	+0%	-9%	2,8	2,3	3,1
Indonesia	2,8	+24%	-41%	2,2	2,2	4,7
TOTAL	298,8	+5%	-1%	285,2	263,8	300,4

Millones de toneladas. 2022 provisional. Fuente: Datacomex.



SECUENCIA:
Un servicio de
practicaje 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.

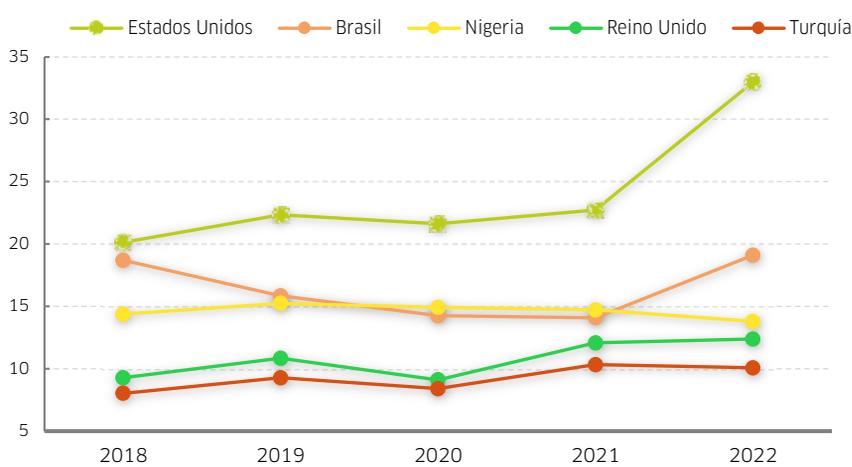
COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE PRÁCTICOS DE PUERTOS
FEDERACIÓN DE PRÁCTICOS DE PUERTO DE ESPAÑA

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

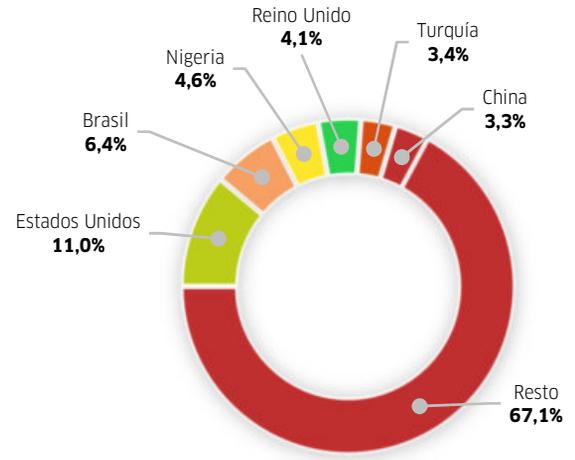
www.practicosdepuerto.es

ESTADOS UNIDOS AFIANZA SU LIDERAZGO

El fuerte avance de las importaciones de productos energéticos y de cereales, motivado principalmente por la invasión de Rusia a Ucrania, dispara los flujos comerciales por mar entre España y EEUU.



AÑO 2022



Millones de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Datacomex.

te de la clasificación con un tráfico de 33 millones de toneladas, entre importaciones y exportaciones, lo que supone un avance del 45 por ciento frente a 2021 y del 48 por ciento con respecto al año 2019. Un crecimiento impulsado, sobre todo, por el fuerte avance de la importación de productos energéticos (+81 por ciento), tras las sanciones de la UE a Rusia, y la compra de cereales, también por el efecto de la guerra en Ucrania. En concre-

to, España compró a Estados Unidos el pasado año más de 641.000 toneladas de cereales, frente a los cerca de 1.150 toneladas del año 2021.

Los intercambios comerciales entre España y Estados Unidos representan el 11 por ciento del total del comercio exterior español por vía marítima (ver cuadro adjunto).

El ranking también refleja el impacto de las sanciones de Bruselas a Rusia por la invasión de Ucrania, pa-

sando del segundo al octavo lugar. Ahora ocupa su puesto Brasil, que también adelanta a Nigeria, con un tráfico de 19,1 millones de toneladas, lo que supone un avance del 36 por ciento con respecto a 2021 y un 21 por ciento más que en el ejercicio previo a la pandemia.

Completa el podio Nigeria, repitiendo posición gracias a los productos energéticos, pese al descenso

(pasa a la página 112)



Una visión diferente de la Ingeniería Marítima-Portuaria



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

 **Siport21**



siport21@siport21.es
www.siport21.com



(viene de la página 111)

del 6 por ciento en los intercambios comerciales con España, con un movimiento de 13,8 millones de toneladas. Un tráfico que también se sitúa por debajo de los registros de 2019 (-10 por ciento).

En cuarto lugar aparece Reino Unido, pese a los problemas logísticos del 'Brexit'. Las importaciones y exportaciones españolas con el mercado británico superaron los 12,4 millones de toneladas en 2022, lo que supone un crecimiento del 3 por ciento frente al año anterior y del 14 por ciento con respecto a los niveles prepandemia.

Turquía, en el Top 5

El Top 5 de socios comerciales se completa con Turquía, que sigue por delante de China, a pesar de que los intercambios comerciales con España registrasen una caída del 2 por ciento en 2022, hasta situarse en los 10,1 millones de toneladas. Eso sí, mejora los registros de 2019 (+9 por ciento). Es decir, unas 800.000 toneladas más que antes de la pandemia.

Así las cosas, los cinco primeros socios comerciales de España por vía marítima, Estados Unidos, Brasil, Nigeria, Reino Unido y Turquía, copan más de la cuarta parte del comercio exterior español por este modo de transporte. En concreto, el 29,6 por ciento, con un tráfico conjunto de 88,4 millones de toneladas.

Francia, el primero de la UE

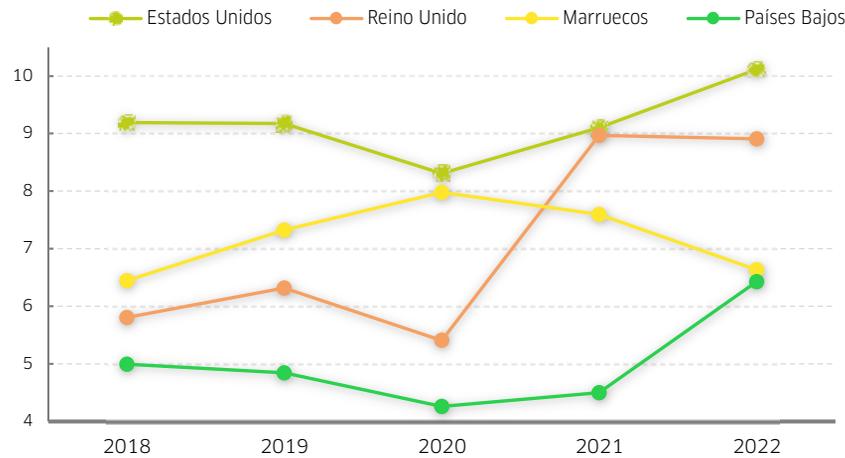
Dentro de la Unión Europea, tras el adiós del Reino Unido, que ha sido tradicionalmente el primer socio comercial de España, su puesto lo ocupa Francia, en séptimo lugar, tras superar a Marruecos y a Rusia. Los intercambios comerciales con el país vecino superaron los 9,5 millones de toneladas en 2022, un 3 por ciento menos que en 2021, y, también, un 8 por ciento por debajo de las cifras previas a la covid-19.

El segundo socio de la

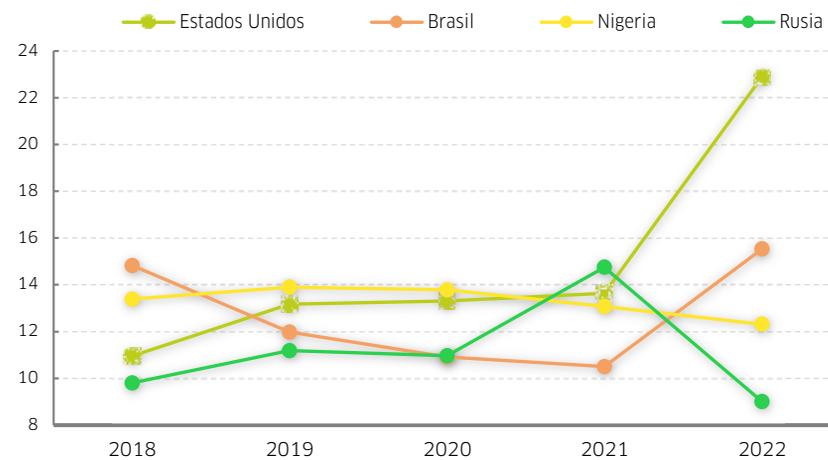
LA ESTADÍSTICA REFLEJA EL IMPACTO DE LAS SANCIONES A RUSIA

Las compras españolas por vía marítima en Rusia registran un fuerte descenso, lo que provoca su salida del primer puesto. Su lugar lo ocupa ahora Estados Unidos, que también lidera las exportaciones españolas. En el capítulo de las importaciones también destaca el avance de Brasil, que se coloca por detrás de Estados Unidos, mientras que como destino de las exportaciones españolas gana protagonismo Países Bajos, tras registrar un importante estirón en 2022.

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



Millones de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Datacomex.

UE, cerrando el Top 10, es Países Bajos, con 8,9 millones de toneladas, lo que supone un avance del 29 por ciento con respecto al año anterior y del 17 por ciento frente a 2019. De este modo, supera en la clasific-

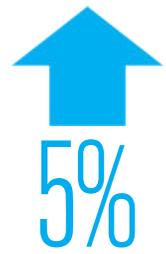
cación a Italia, cuyos intercambios comerciales con España se desplomaron un 14 por ciento en 2022, situándose, a su vez, un 13 por ciento por debajo de los niveles previos a la crisis sanitaria.

Por sectores, el pasado año destacaron, de nuevo, los productos energéticos, con un movimiento de 146 millones de toneladas entre entradas y salidas, lo que representa casi la mitad del total del comercio exterior español (49 por ciento). De ellos, casi 114 millones de toneladas corresponden a flujos de importación.

En segundo lugar, por volumen de tráfico, se en-

cuentra el sector de manufacturas con una cuota del 17 por ciento y un flujo de más de 51 millones de toneladas, seguido muy de cerca por el sector de materias primas, con 44 millones de toneladas y un peso de cerca del 15 por ciento, y el sector de la alimentación, bebida y tabaco con 43 millones de toneladas, el 14 por ciento del comercio exterior español por vía marítima.

Estos cuatro sectores representan el 95 por ciento del comercio exterior español por vía marítima, con un flujo de más de 283 millones de toneladas durante el pasado ejercicio.



EL AVANCE DE LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DURANTE 2022



DE LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS ENTRAN POR MAR

LOS PRODUCTOS ENERGÉTICOS REPRESENTAN CASI LA MITAD DEL COMERCIO EXTERIOR

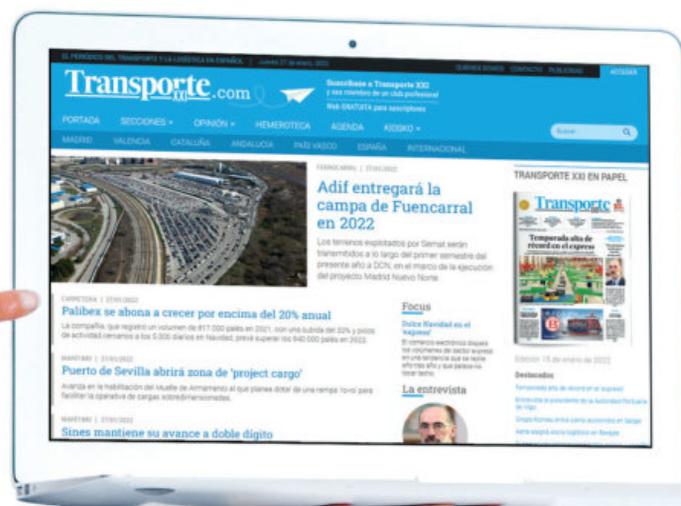
LA MEJOR
INFORMACIÓN

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.

