

PUERTOS y TERMINALES

Diario
del Puerto
PUBLICACIONES
2026



En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport

CONTENIDOS



PRESENTACIÓN

La resiliencia de seguir con las rutinas

5



TRÁFICOS PORTUARIOS

Tráficos 2026: resistiendo el golpe

6



ASÍ FUE 2025

Tráficos 2025: luces y sombras para un año agri dulce

28



INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

Puertos del futuro: más capaces, sostenibles y competitivos

32



LA EÓLICA MARINA

Los puertos españoles aceleran su apuesta por la eólica marina

38



DIGITALIZACIÓN, SMART PORTS Y CIBERSEGURIDAD

La digitalización redefine los puertos a nivel tecnológico, organizativo y cultural

44



ESCENARIO INTERNACIONAL

Hacia un crecimiento marginal

108



AUTORIDADES PORTARIAS

54

AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA	55
AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE	57
AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA	58
AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS	59
AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS	60
AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ	63
AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES	64
AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA	65
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	72
AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA	75
AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN	76
AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA	78
AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL – SAN CIBRAO	79
AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN	80
AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA	81
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS	83
AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	84
AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA	86
AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA	87
AUTORIDAD PORTUARIA DE MOTRIL	88
AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA	89
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	90
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER	92
AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA	94
AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA	95
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	97
AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO	104
AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA DE AROUSA	107

Es un producto de:



DIRECTOR GENERAL
Paco Prado

DISEÑO:



FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AÉREA Taller de Ideas y Comunicación, S.L.

DIRECCIÓN Rocío Álvarez

EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL Raquel Rocafull

DISEÑO Raúl Molina

EDITA:



DIRECTOR GENERAL Fernando Vitoria

DIRECTORA GENERAL EDITORIAL Magda Tatay

DIRECTOR DE DIARIO DEL PUERTO Miguel Jiménez

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES Loli Dolz

IMPRIME:



DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS Héctor Das

PREIMPRESIÓN José Carlos García, José Antonio Sánchez

IMPRESIÓN Fermín Leal, Luis Mateo

Calle 5, sector C, Zona Franca Aduanera, ed. A, plta. 1ª, of. 4
08040 Barcelona
Tel. 96 330 18 32 - barcelona@grupodiario.com

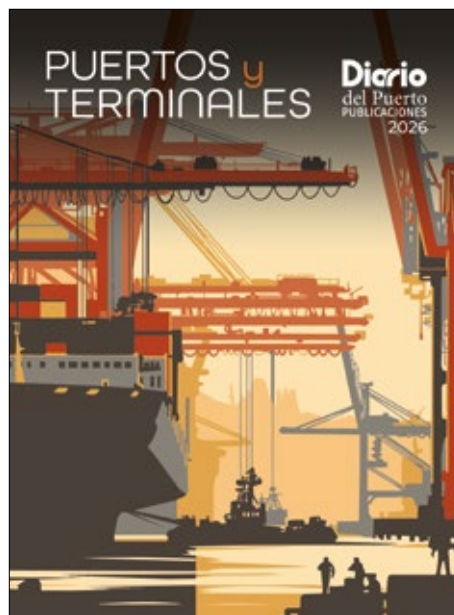
Colón de Larreategui, 26, 4º A
48009 Bilbao
Tel. 96 330 18 32 - bilbao@grupodiario.com

Vargas, 7, local 10
28003 Madrid
Tel. 96 330 18 32 - madrid@grupodiario.com

Calderers, 40, Pol. Ind. Camí de la Mar
46120 Alboraya - Valencia
Tel. 96 330 18 32 - redaccion@grupodiario.com

Queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, su tratamiento informático o su transmisión por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros métodos, sin permiso previo y por escrito de la empresa editora. La empresa editora no comparte necesariamente las opiniones recogidas en los artículos y entrevistas firmados.

DEPÓSITO LEGAL: V-2064-2021



DIRECTORA DE
DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES
Loli Dolz

CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN

Marina Cartagena, Loli Dolz, Miguel Jiménez, Jaume Mas,
Juan Carlos Palau, Jaime Pinedo, Raul Tarrega, Marc Verges

DISEÑO DE PORTADA

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO

Marina Cartagena, Loli Dolz, Miguel Jiménez, Jaume Mas,
Juan Carlos Palau, Jaime Pinedo, Raúl Tárrega,
Helena Travé, Marc Vergés

DIRECTORA COMERCIAL

Eva Monrós

SECRETARÍA COMERCIAL

Bárbara Manzanera, Carmen Mateo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Mireia Castells, Mavi Guirao, Juan Carlos Sarmentero

ADMINISTRACIÓN

Lola García, Zayra Montejano

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Enrique Cervera, Antonio Leal, Diego Valcárcel

Servicio de Atención al Socio Suscriptor:
sas@grupodiario.com

La resiliencia de seguir con las rutinas



LOLI DOLZ
Directora de
Diario del Puerto
Publicaciones

Los puertos españoles han comenzado 2026 con la rutina aprendida en el ejercicio anterior donde la inestabilidad marcó los flujos comerciales. Resilientes y en una posición estratégica, los puertos han sabido compensar las pérdidas provocadas por las turbulencias internacionales para bienes y servicios tradicionales (cosa que no ha sucedido, por cierto, con los productos energéticos) con el aumento de importaciones y exportaciones de otros productos como los componentes electrónicos o la eólica. La carta de la diversificación del sistema portuario nacional ha funcionado bien.

Así, hasta mayo, los puertos españoles movieron 230.991.975 toneladas (+0.3%) resistiendo al sprint impuesto por el comercio marítimo mundial. Eso sí, veremos qué nos depara el resto de ejercicio. Por el momento, solo podemos valorar las previsiones que lanza la UNCTAD que proyecta que, para el periodo 2026-2030, el volumen total del comercio marítimo crecerá a una tasa anual promedio del 2%. En el caso del comercio de contenedores será del 2,3%.

Según la UNCTAD, las palabras clave para este periodo serán desaceleración, reconfiguración o volatilidad, porque "el transporte marítimo, que mueve más del 80% del comercio mundial de mercancías, está entrando en un período de crecimiento frágil, de aumento de los costos y de creciente incertidumbre, que tiene como consecuencia principal más cambios de ruta, escalas portuarias omitidas, viajes más largos y, en última instancia, mayores costos".

Para conocer en detalle el estado de los tráficos portuarios nacionales e internacionales, así como las previsiones del sector marítimo-portuario atravesado por los fletes, el reajuste de rutas y las exigencias en sostenibilidad, Diario del Puerto Publicaciones edita un año más su especial "Puertos y Terminales".

El monográfico analiza, además, los principales asuntos de interés para el sector español que pasan por la modernización y ampliación de infraestructuras portuarias; la eólica marina; las inversiones en electrificación y sostenibilidad; y el estado de la transformación digital de estos nodos estratégicos vitales para la cadena logística del país.

Por supuesto, el escenario internacional también cuenta con un espacio en el libro a través del análisis de la actividad y previsiones de los principales puertos del mundo.

Completando los contenidos, el especial recopila una serie de fichas de las Autoridades Portuarias españolas en las que las entidades presentan sus principales proyectos e inversiones, tráficos y concesiones (privadas y públicas). Por su parte, las terminales portuarias que así lo han querido, avanzan sus principales servicios en las fichas diseñadas para la ocasión.

Disfruten de la lectura.

Tráficos 2026: resistiendo el golpe



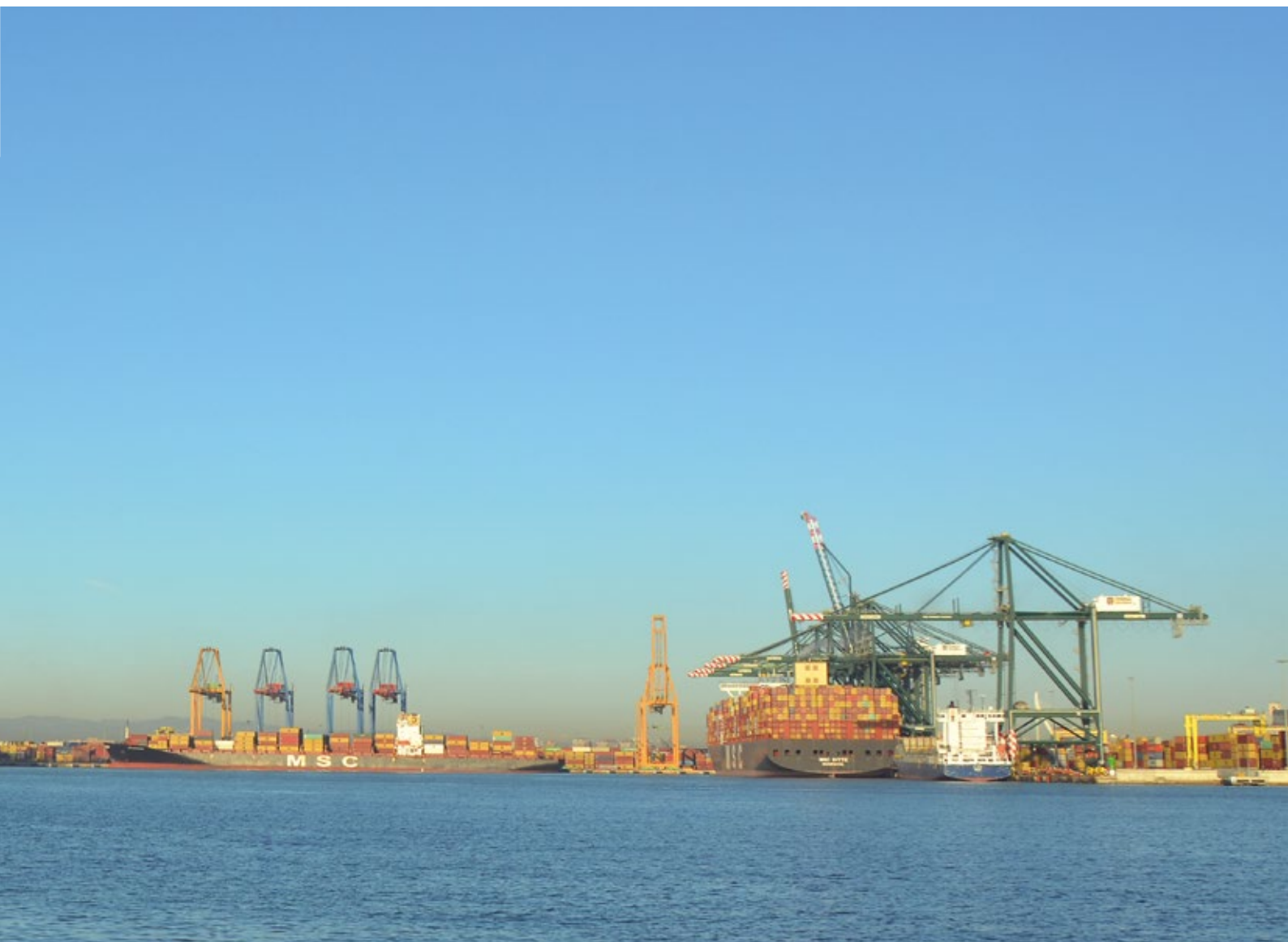
RAÚL TÁRREGA

Los puertos españoles mantienen el tipo en un panorama internacional que no ayuda a la estabilidad de los flujos portuarios. La incidencia de los conflictos en Oriente Medio y en Ucrania, las políticas comerciales cada vez más restrictivas y la reconfiguración de las principales rutas marítimas como consecuencia de esos conflictos afecta al sistema portuario español, aunque menos de lo que cabría esperar. Con los datos hechos públicos por Puertos del Estado del mes de mayo (últimos datos disponibles al cierre de esta edición), puede afirmarse que las dársenas nacionales resisten el golpe, aunque queda por saber hasta cuándo podrán hacerlo.

Lejos de reducirse, los conflictos en Oriente Medio no han hecho sino recrudecerse. A la peligrosa situación que se vive en el Mar

Rojo y en el Canal de Suez -que no logra recuperar cifras anteriores al inicio del conflicto entre Israel y Hamás- se suma ahora la tensión entre Estados Unidos e Irán, que tuvo como una de sus consecuencias más importantes el cierre del Estrecho de Ormuz. A pesar de la tregua firmada entre Washington y Teherán a finales de junio, lo cierto es que el régimen de los ayatolás se sigue guardando en la manga la carta del cierre del Estrecho de Ormuz, lo que sigue añadiendo inestabilidad e incertidumbre y no ayuda a que las navieras retomen sus servicios anteriores a la guerra.

EL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES SIGUE DANDO MUESTRAS DE RESILIENCIA Y FORTALEZA, YA QUE TANTO EL TRANSBORDO COMO EL DE IMPORT/EXPORT SE MANTIENEN EN POSITIVO



Desde la llegada de Donald Trump a la Casa Blanca, los aranceles han cobrado un nuevo protagonismo en el panorama comercial mundial. El primer capítulo llegó con la imposición de manera unilateral de estas tasas por parte del presidente de Estados Unidos, una decisión que obtuvo una tibia o nula respuesta de los mercados y países afectados. El segundo, con la decisión del Tribunal Supremo de retirar esos aranceles, algo que descolocó al propio Trump y dejó en suspenso nuevas olas arancelarias. Y el tercero comenzó, recientemente, con la pretensión de Estados Unidos de reconstruir su política comercial e imponer nuevos aranceles, de entre un 10 y un 12%, a decenas de países -entre los que estarían China, la Unión Europea, México, Reino Unido o Japón-. Las autoridades estadounidenses encontraron en el artículo 301 de la Ley de Comercio de 1974 -la misma que utilizó Trump para imponer su primera oleada arancelaria- el argumento legal para imponer nuevos aranceles sin necesidad de pasar por el Capitolio

y sin tener que esperar a futuras resoluciones judiciales. Y es que, según fuentes del Departamento de Estado de Estados Unidos, dicho artículo está diseñado para abordar prácticas extranjeras injustas que afectan al comercio de Estados Unidos.

En este contexto, los cargadores y retailers de Estados Unidos, China, la Unión Europea, Reino Unido, México, India o Japón han decidido adelantar sus pedidos para los próximos meses ante la incertidumbre de que esos aranceles pudieran entrar en ➤

EL AUMENTO DE LA DEMANDA HA PROVOCADO SITUACIONES DE CONGESTIÓN EN PUERTOS DE ESTADOS UNIDOS Y AMENAZA CON EXTENDERSE A HUBS DEL NORTE DE EUROPA Y EL MEDITERRÁNEO

CONECTIVIDAD A LA BAJA

Según el Port Liner Shipping Connectivity Index, elaborado por la UNCTAD, en el último trimestre de 2025 España situó su índice de conectividad portuaria en los 420,11 puntos, en el que fue su peor registro desde comienzos de 2024. En el primer trimestre de ese ejercicio la conectividad se situó en los 406,9 puntos, un índice que a partir de ese momento dio un nuevo salto hasta batir su récord histórico en el primer trimestre de 2025 con 428,14 puntos.

El asentamiento de las nuevas rutas por Buena Esperanza, las perspectivas de apertura de Suez y el ETS marítimo explican esta pérdida de conectividad, por lo que 2026 será un buen termómetro para dilucidar si la tendencia se confirma.

Con todo, España supera al cierre de 2025 en conectividad marítima a países como Alemania, Países Bajos, Francia, Italia, Bélgica, Rusia, Reino Unido o Grecia, estados todos ellos con índices por debajo de los 400 puntos. Según el referido informe, esos 420,11 puntos sitúan a España como el octavo país del mundo en conectividad marítima, solo superado por China, Corea del Sur, Singapur, Malasia, Estados Unidos, Vietnam y Japón. En este Top 8 de la conectividad, destaca cómo China, al frente de la tabla con un índice de 1.312 puntos, volvió a mejorar al cierre de 2025, lo mismo que Corea del Sur (631), Singapur (625) y Malasia (523). No es el caso de Japón (424) y Vietnam (463), que perdieron conectividad, si bien el mayor descenso lo experimentó en este caso Estados Unidos que bajó en el último trimestre de 528 a 514 puntos.

vigor, lo que ha provocado situaciones de cierta congestión en diferentes puertos de la costa este y oeste de Estados Unidos, y amenaza con extender esta problemática a hubs del norte de Europa y del Mediterráneo.

Pero a pesar de esta situación, el comercio mundial de mercancías parece haber hecho gala de una notable resi-



▶ A pesar de las barreras arancelarias y la crisis geopolítica, el comercio asociado a la IA ha experimentado un notable crecimiento.

TRÁFICO TOTAL. ACUMULADO ENERO-MAYO 2026(T)			
	2025	2026	VAR. (%)
BAHÍA DE ALGECIRAS	42.878.516	41.278.862	-3,7
VALENCIA	34.071.949	32.877.468	-3,5
BARCELONA	28.740.584	30.145.221	4,9
CARTAGENA	13.866.676	14.874.239	7,3
LAS PALMAS	14.584.768	14.868.619	1,9
BILBAO	13.282.611	14.492.058	9,1
TARRAGONA	12.006.535	12.723.735	6,0
HUELVA	12.144.554	11.865.736	-2,3
CASTELLÓN	7.454.815	8.309.579	11,5
BALEARES	7.179.817	6.953.875	-3,1
SANTA CRUZ DE TENERIFE	6.178.091	5.895.377	-4,6
A CORUÑA	5.515.589	5.341.825	-3,2
GIJÓN	7.268.702	5.330.647	-26,7
FERROL-SAN CIBRAO	2.775.934	3.146.073	13,3
SANTANDER	2.906.993	2.874.038	-1,1
MÁLAGA	2.245.403	2.657.690	18,4
ALMERÍA	2.591.956	2.634.203	1,6
BAHÍA DE CÁDIZ	2.125.919	2.326.830	9,5
VIGO	2.211.882	2.169.174	-1,9
AVILÉS	1.908.294	1.748.368	-8,3
SEVILLA	1.783.322	1.712.533	-4,5
PASAIA	1.425.798	1.528.948	7,2
ALICANTE	1.178.807	1.422.866	20,7
MOTRIL	1.226.802	1.103.077	-10,1
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	978.102	912.097	-6,7
CEUTA	878.632	896.088	2,0
VILAGARCÍA	602.941	670.629	11,2
MELILLA	221.403	231.120	4,4
TOTAL	230.245.453	230.991.975	0,3

▶ Fuente: Puertos del Estado

liencia en la primera mitad de este año, según el último Barómetro del Comercio de Mercancías de la Organización Mundial del Comercio, que además arroja una conclusión clara: la pérdida provocada por las actuales turbulencias internacionales para bienes y servicios tradicionales ha sido compensada por el aumento de la demanda de componentes electrónicos relacionada con las inversiones en inteligencia artificial.

GRANELES LÍQUIDOS Y CONTENEDORES EMPUJAN

No obstante, y a pesar de este escenario de crisis energética, lo cierto es que los puertos españoles han sabido esquivar el golpe en gran medida, haciendo valer la diversificación del sistema portuario nacional y la especialización de sus dársenas. De hecho, esa crisis provocada por el conflicto en Oriente Medio no ha incidido en el tráfico de productos energéticos, ya que tanto el petróleo como sus derivados y el gas natural licuado se mantenían en parámetros positivos en los cinco primeros meses del año.

En total, los puertos españoles aglutinaron un total de 230.991.975 toneladas hasta mayo de 2026, lo que supone un mínimo aumento del 0,3% con respecto al mismo periodo del año anterior. Si bien desde el inicio del actual ejercicio los datos no eran positivos, lo cierto es que en el período comprendido entre enero y mayo se ha detectado una ligera recuperación, gracias sobre todo al empuje de graneles líquidos y contenedores.



KONECRANES



Highland Spring RTG

Service tomorrow at 5:30 sharp,
train arrives 7:10.

KONECRANES

SWL 44t

How beautiful can container handling be?

A smooth container handling operation is beautiful to behold. Every container move matters. The container crane does its work with maximum eco-efficiency and silence. It's serviced at the right times, with digital help and on-the-spot expertise. The containers flow, the business prospers.

More Info on Konecranes RTGs



More Info on Konecranes Port Services





► Hasta mayo, los puertos españoles habían superado los 230 millones de toneladas gestionadas.

Los graneles líquidos aumentaron un 3,9% con 76.661.440 toneladas movidas en el acumulado desde enero, gracias al empuje de productos como la gasolina (+8,9%), el fueloil (+13,5%), los biocombustibles (+12,1%) y los productos químicos (+10,3%). Por el contrario, los graneles sólidos moderaron su descenso hasta alcanzar un total acumulado de 32.181.366 toneladas, un 3,6% menos que en el mismo período del año anterior. Por su parte, la mercancía general se contrajo el 0,7% hasta mayo, con 115.849.994 toneladas movidas, con un aumento de una décima de la convencional, y una caída del 1,1% en la contenerizada.

El tráfico de contenedores siguió al alza en estos cinco primeros meses. Después de los incrementos experimentados en el primer trimestre (3,6%) y más tarde en el primer cuatrimestre (4,2%), entre enero y mayo el crecimiento fue algo menor, en concreto del 2,8%, con un total de 7.792.209 TEUs. El trasiego de contenedores en los puertos españoles sigue dando muestras de resiliencia y fortaleza, ya que tanto el tráfico de transbordo como el de import/export se mantienen en positivo: en el primero de estos capítulos, las terminales

LOS FLETES AL CONTADO VUELVEN A VALORES DE SEPTIEMBRE DE 2024

La inestabilidad internacional y el aumento de la demanda están teniendo su reflejo en los fletes, sobre todo aquellos que no están bajo el paraguas de un contrato a largo plazo entre naviera y cliente. Según el último World Container Index (WCI), elaborado por la consultora Drewry al cierre de esta edición (correspondiente al 25 de junio), estas tarifas ya igualaban valores de septiembre de 2024, alcanzando un valor medio de 4.166 dólares por contenedor de 40 pies.

Hay varios factores que explican esta situación. Por un lado, el aumento de la demanda ha hecho que las navieras prácticamente hayan desechado la implementación de blank sailings. Por otro, la incertidumbre internacional en torno a la crisis en Oriente Medio ha hecho dispararse los costes energéticos, lo que ha obligado a las navieras a implementar nuevos recargos que ejercen una mayor presión sobre esos fletes al contado.

LOS 10 QUE MÁS CRECEN. ACUMULADO ENERO-MAYO 2026 (%)

AUTORIDAD PORTUARIA	2025	2026	VAR. (%)
1 ALICANTE	1.178.807	1.422.866	20,7
2 MÁLAGA	2.245.403	2.657.690	18,4
3 FERROL-SAN CIBRAO	2.775.934	3.146.073	13,3
4 CASTELLÓN	7.454.815	8.308.579	11,5
5 VILAGARCÍA	602.941	670.629	11,2
6 BAHÍA DE CÁDIZ	2.125.919	2.326.830	9,5
7 BILBAO	13.282.611	14.492.058	9,1
8 CARTAGENA	13.866.676	14.874.239	7,3
9 PASAIA	1.425.798	1.528.948	7,2
10 TARRAGONA	12.006.535	12.723.735	6,0

► Fuente: Puertos del Estado

de contenedores gestionaron 4.049.325 TEUs en tránsito, un 2,8% más, mientras que los contenedores dedicados al comercio exterior experimentaron un incremento del 2,9%, con 2.849.206 TEUs.

El tráfico ro-ro retrocedió el 1,5%, descenso menos pronunciado que en los meses anteriores, hasta alcanzar las 31.334.241 toneladas y las 1.332.901 UTIs, un 1,8% por debajo del mismo período de 2025. El número de buques mercantes por los puertos españoles disminuyó un 3,7%, hasta las 61.053 navíos, con un descenso del arqueado bruto del 2,2% (1.064.319.113 unidades de GT).

LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE ALICANTE, MÁLAGA Y FERROL-SAN CIBRAO FUERON LAS QUE MÁS CRECIERON ENTRE LOS MESES DE ENERO Y MAYO

Finalmente, el tráfico de pasajeros llegó a las 13.858.599 personas hasta mayo, lo que supone un descenso del 1,5% en comparación con el mismo periodo de 2025. Dentro de este capítulo, destacan los 5.196.604 cruceristas registrados hasta mayo (+0,8%).

El Puerto de Algeciras se mantiene como el primer enclave español con mayor tráfico de mercancías: hasta el mes de mayo gestionó un total de 41.278.862 toneladas, lo que supone un descenso del 3,7%. Valenciaport, por su parte, experimentó una caída similar (-3,5%), con 32.877.468 toneladas. El Puerto de Barcelona es el único de los tres grandes hubs en España que cierra el período con números positivos, al crecer un 4,9% y acumular 30.145.221 toneladas.

La Autoridad Portuaria de Alicante es la que experimentó un crecimiento más intenso entre enero y mayo, concretamente del 20,7% y 1.422.866 toneladas. Le siguen la Autoridad Portuaria de Málaga, con una subida del 18,4% (2.657.690 toneladas) y la de Ferrol-San Cibrao, con un incremento del 13,3% y 3.146.073 toneladas. Completan el Top 10 de puertos con mayor crecimiento Castellón, Vilagarcía, Bahía de Cádiz, Bilbao, Cartagena, Pasaia y Tarragona. ■



Lifting
standards
of efficiency
& reliability

Learn more on apmterminals.com





► En los cinco primeros meses de 2026 el tráfico de graneles líquidos en los puertos españoles de interés general ha crecido un 3,9%.

Líquidos: los biocombustibles ayudan a tirar del carro

FERNANDO VITORIA

En los cinco primeros meses de 2026 el tráfico de graneles líquidos en los puertos españoles de interés general ha crecido un 3,9%, después de contabilizar 76,6 millones de toneladas. La tendencia supera las expectativas generadas por el cierre del ejercicio 2025, en el que este tráfico no creció ni un 1%.

Este buen comportamiento de los graneles líquidos hace que sean un pilar fundamental en el mantenimiento del tráfico total, también sustentado por los contenedores. De hecho, sin esta evolución el sistema portuario de interés general difícilmente habría logrado mantener el tráfico total en tasas positivas durante los cinco primeros meses del año.

El Puerto de la Bahía de Algeciras se mantiene en la primera posición del ranking nacional, pese a un descenso global del 5,2%, con 11,2 millones de toneladas de graneles líquidos movidos hasta mayo. Le siguen Cartagena, con 10,9 millones de toneladas movidas, y Bilbao, con 9,3 millones de toneladas (+17%).

Mercancías como la gasolina, el fueloil, los biocombustibles o los productos químicos están siendo las responsables del crecimiento de este tráfico en España. Los crecimientos tienen su explicación en la elevada demanda de combustibles y productos energéticos, la buena evolución de la industria química o la capacidad de las refinerías españolas para cumplir con su rol de centros de importación, transformación y redistribución de productos petrolíferos. Asimismo, el cumplimiento de los objetivos de descarbonización puede estar influyendo directamente en el incremento del tráfico de biocombustibles.

GRANELES LÍQUIDOS. ACUMULADO ENERO-MAYO 2026

	2025	2026	VAR. (%)
1 BAHÍA DE ALGECIRAS	11.908.478	11.285.708	-5,2
2 CARTAGENA	10.619.046	10.947.821	3,1
3 BILBAO	8.017.265	9.377.755	17,0
4 HUELVA	8.043.546	8.858.115	-2,1
5 TARRAGONA	7.707.379	8.209.708	6,5
6 BARCELONA	6.677.118	7.407.541	10,9
7 LAS PALMAS	4.459.212	4.407.575	-1,2
8 CASTELLÓN	3.867.599	3.951.260	2,2
9 A CORUÑA	3.783.570	3.718.145	-1,7
10 VALENCIA	1.675.875	1.893.351	13,0
11 SANTA CRUZ DE TENERIFE	1.775.074	1.654.943	-6,8
12 FERROL-SAN CIBRAO	1.000.957	1.408.117	40,7
13 GIJÓN	640.301	710.350	10,9
14 MOTRIL	582.819	642.229	10,2
15 BALEARES	579.686	565.342	-2,5
16 BAHÍA DE CÁDIZ	366.446	354.651	-3,2
17 CEUTA	311.968	345.604	10,8
18 SEVILLA	193.610	272.834	40,9
19 AVILÉS	262.640	249.441	-5,0
20 VILAGARCÍA	139.638	105.592	-24,4
21 SANTANDER	79.845	91.148	14,2
22 ALMERÍA	31.663	69.218	118,6
23 MÁLAGA	40.364	47.293	17,2
24 ALICANTE	21.040	37.865	80,0
25 MELILLA	25.311	30.354	19,9
26 VIGO	6.458	19.480	201,6
TOTAL	73.816.908	76.661.440	3,9

► Fuente: Puertos del Estado

SÓLIDOS



► Los graneles sólidos muestran el comportamiento más débil de los tres grandes segmentos de mercancías. Gijón mantiene el liderazgo nacional.

Sólidos: el desuso del carbón ralentiza el tráfico

FERNANDO VITORIA

Los datos de tráfico portuario hasta el mes de mayo indican que los graneles sólidos muestran el comportamiento más débil de los tres grandes segmentos de mercancías. Según estas cifras, en los cinco primeros meses del año se han contabilizado 21,1 millones de toneladas en este concepto, un 3,6% menos que en 2025, año en el que ya se retrocedió en la misma medida.

Para encontrar una explicación a esta caída hay que remitirse, entre otras cuestiones, a la práctica desaparición del carbón como combustible para generación eléctrica en España y que antaño hinchaba las importaciones de puertos como Gijón, Ferrol o A Coruña. Por otra parte, el crecimiento industrial en Europa sigue siendo más que discreto, lo que está provocando una caída de la demanda de mercancías como los minerales o el coque.

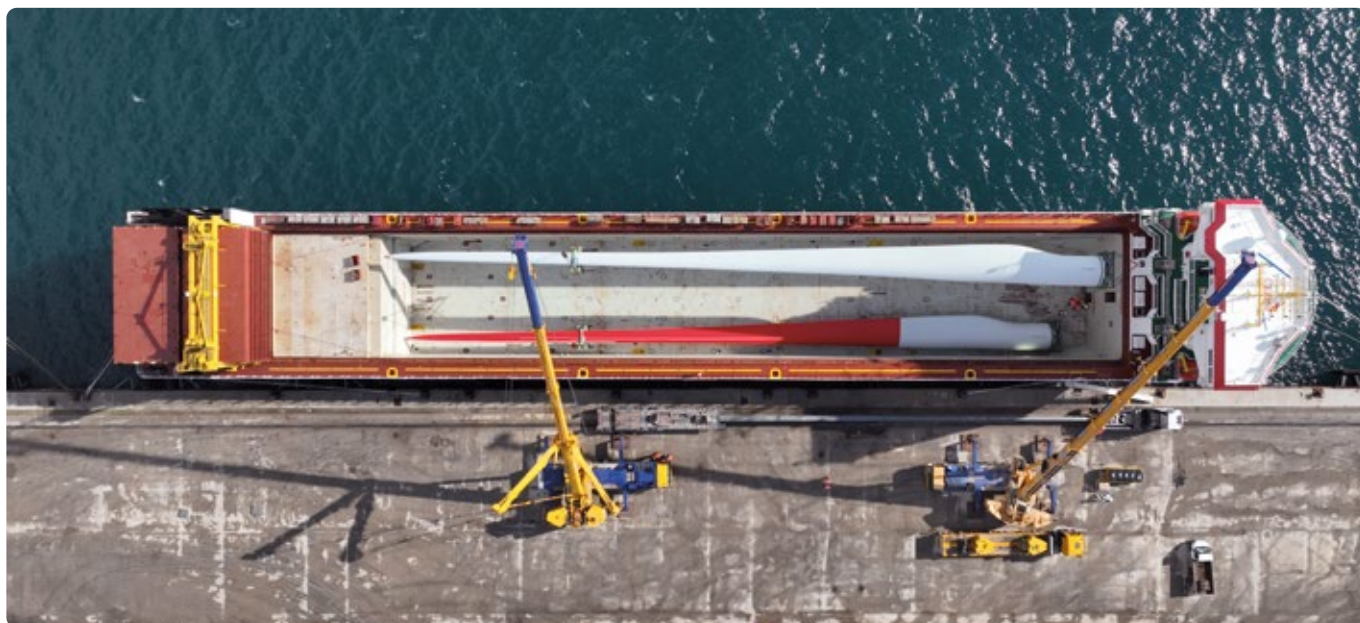
Los graneles líquidos y sólidos han llegado al extremo de ser vasos comunicantes en los que los sólidos tradicionales están dejando paso a combustibles refinados, productos químicos y biocombustibles.

Por otra parte, los cereales y productos agroalimentarios han mantenido un comportamiento ligeramente más estable gracias a las importaciones de maíz, trigo y soja para la fabricación de piensos, como también lo han hecho las materias primas asociadas al sector cerámico.

El Puerto de Gijón se mantiene a la cabeza del sistema portuario con 3,7 millones de toneladas, aunque ha caído nada menos que un 36%. Equilibran esta caída Tarragona, Castellón y Cartagena, con importes crecimientos del 9,2%, 13,9% y 26,5%, respectivamente.

GRANELES SÓLIDOS. ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 GIJÓN	5.906.945	3.782.695	-36,0
2 TARRAGONA	3.362.821	3.672.002	9,2
3 CASTELLÓN	3.058.394	3.482.785	13,9
4 CARTAGENA	2.746.296	3.473.796	26,5
5 HUELVA	2.168.621	2.069.232	-4,6
6 ALMERÍA	1.806.860	1.848.083	2,3
7 BARCELONA	1.495.746	1.642.379	9,8
8 BILBAO	1.862.800	1.606.187	-13,8
9 A CORUÑA	1.547.053	1.353.908	-12,5
10 FERROL-SAN CIBRAD	1.352.768	1.285.571	-5,0
11 SANTANDER	1.234.114	1.184.400	-4,0
12 VALENCIA	1.117.317	1.026.287	-8,1
13 AVILÉS	1.066.004	962.231	-9,7
14 BAHÍA DE CÁDIZ	668.018	890.859	33,4
15 SEVILLA	891.029	711.501	-20,1
16 ALICANTE	574.412	524.014	-8,8
17 LAS PALMAS	185.591	463.543	149,8
18 MOTRIL	294.887	397.037	34,6
19 MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	489.564	392.183	-19,9
20 MÁLAGA	408.071	368.102	-9,8
21 PASAIA	425.695	356.544	-16,2
22 VILAGARCÍA	138.401	172.052	24,3
23 SANTA CRUZ DE TENERIFE	163.934	150.399	-8,3
24 BALEARES	145.143	135.675	-6,5
25 BAHÍA DE ALGECIRAS	154.941	108.237	-30,1
26 VIGO	118.583	105.760	-10,8
27 MELILLA	3.867	10.997	184,4
28 CEUTA	2.700	4.907	81,7
TOTAL	33.390.575	32.181.366	-3,6

► Fuente: Puertos del Estado



► La mercancía general representa algo más del 50% del tráfico total en los puertos españoles de interés general.

Mercancía general: se mantiene la calma chicha

FERNANDO VITORIA

La mercancía general representa algo más del 50% del tráfico total en los puertos españoles de interés general y es el primer grupo de mercancías del sistema. Hasta el mes de mayo ha registrado un total de 115,8 millones de toneladas, apenas un 0,7% menos que en el mismo periodo del año anterior.

La mercancía está compuesta por productos elaborados o semielaborados que, además de poseer un valor añadido superior a los graneles sólidos o líquidos, son transportados mayoritariamente en contenedor, tráfico ro-ro o como carga convencional. Por lo tanto, la buena evolución de la mercancía general contenerizada ha colaborado en el mantenimiento de los tráficos, equilibrando incluso los comportamientos más discretos del ro-ro o de la carga convencional.

El Puerto de Valencia se mantiene como el principal puerto español en tráfico de mercancía general gracias al peso de la mercancía contenerizada de importación y exportación; hasta el mes de mayo contabilizó 29,6 millones de toneladas y un descenso del 4,4%. A continuación, se situaron Bahía de Algeciras (27,2 millones de toneladas) y Barcelona (20,4 millones).

La explicación al estancamiento del tráfico de mercancía general puede situarse tanto en la desaceleración del comercio internacional como la reconfiguración de las cadenas logísticas, factores que precisamente serán la clave de su recuperación.

MERCANCÍA GENERAL. ACUMULADO ENERO-MAYO 2026

	2025	2026	VAR. (%)
1 VALENCIA	31.049.133	29.687.727	-4,4
2 BAHÍA DE ALGECIRAS	28.152.768	27.278.204	-3,1
3 BARCELONA	19.886.743	20.401.334	2,6
4 LAS PALMAS	8.654.260	8.748.457	1,1
5 BALEARES	6.408.820	6.215.714	-3,0
6 SANTA CRUZ DE TENERIFE	3.880.197	3.629.819	-6,5
7 BILBAO	3.392.480	3.498.387	3,1
8 MÁLAGA	1.769.176	2.192.944	24,0
9 VIGO	2.025.556	2.008.598	-0,9
10 SANTANDER	1.569.185	1.577.616	0,5
11 PASAIA	976.042	1.150.971	17,9
12 BAHÍA DE CÁDIZ	1.040.311	1.020.239	-1,9
13 CASTELLÓN	520.311	863.448	65,9
14 ALICANTE	578.979	852.116	47,2
15 GIJÓN	701.074	832.159	18,7
16 HUELVA	799.055	783.134	-2,0
17 TARRAGONA	823.178	778.104	-5,5
18 SEVILLA	692.667	720.554	4,0
19 ALMERÍA	725.657	690.537	-4,8
20 AVILÉS	540.406	517.890	-4,2
21 MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	476.593	510.849	7,2
22 FERROL-SAN CIBRAO	411.379	441.884	7,4
23 VILAGARCÍA	322.284	389.095	20,7
24 CARTAGENA	403.612	335.433	-16,9
25 A CORUÑA	152.549	246.136	61,3
26 CEUTA	242.741	236.497	-2,6
27 MELILLA	190.451	187.853	-1,4
28 MOTRIL	339.000	55.295	-83,7
TOTAL	116.724.607	115.849.994	-0,7

► Fuente: Puertos del Estado

expertos en logística expertos en ti.



Te ayudamos a superar los principales retos en la gestión del talento en el sector, atracción, selección de perfiles operativos, mandos intermedios y directivos, y externalización de la cadena logística.



descubre
cómo
podemos
ayudarte



► Vigo se mantiene destacado a la cabeza del sistema con 10.258 toneladas movidas hasta el mes de mayo.

Pesca: los temporales lastran la capacidad extractiva

FERNANDO VITORIA

Aunque el tráfico de pesca en los puertos españoles representa un volumen muy pequeño dentro del sistema, es un indicador de una relevante importancia económica y social para los puertos que tienen cierta especialización por el elevado valor añadido del producto, la actividad de las lonjas y el empleo que genera.

Los tráficos de pesca de este año, hasta el mes de mayo, han registrado sin embargo una caída del 18,9%, con un total de 44.992 toneladas movidas.

Este descenso del tráfico responde a factores tales como capturas de menor volumen, las restricciones pesqueras e incluso las condiciones climatológicas adversas registradas a principios de año en diversas zonas del Cantábrico o del Estrecho. Estamos, por tanto, ante una caída atribuida a factores coyunturales que no tienen por qué repetirse en temporadas sucesivas.

Por puertos, Vigo se mantiene destacado a la cabeza del sistema con 10.258 toneladas contabilizadas hasta el mes de mayo. La reducción del 11,6% registrada responde más a una menor actividad extractiva que a otros factores. Siguen a Vigo los puertos de A Coruña y Gijón, ambos con importantes descensos del 11% y del 8,8%, respectivamente.

PESCA. ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 VIGO	11.600	10.258	-11,6
2 PASAIA	9.835	7.674	-22,0
3 A CORUÑA	8.334	7.602	-8,8
4 GIJÓN	7.516	5.443	-27,6
5 BAHÍA DE CÁDIZ	4.346	3.623	-16,6
6 AVILÉS	5.396	3.400	-37,0
7 CASTELLÓN	873	1.041	19,2
8 ALMERÍA	1.539	923	-40,0
9 MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	816	877	7,5
10 SANTANDER	1.539	790	-48,6
11 TARRAGONA	506	663	31,1
12 SANTA CRUZ DE TENERIFE	712	605	-15,0
13 BALEARES	795	601	-24,5
14 VALENCIA	462	597	29,3
15 BAHÍA DE ALGECIRAS	447	301	-32,7
16 MOTRIL	320	234	-27,0
17 LAS PALMAS	181	205	13,5
18 HUELVA	60	60	0,3
19 CARTAGENA	124	52	-57,6
20 FERROL-SAN CIBRAO	63	32	-49,7
21 MÁLAGA	10	11	18,7
22 BARCELONA	1.552	0	-100,0
23 CEUTA	4	0	-100,0
TOTAL	57.028	44.992	-21,1

► Fuente: Puertos del Estado

RO-RO



► Los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares se mantienen al frente del sistema portuario en tráfico ro-ro.

RO-RO: embarcando al son de la economía

FERNANDO VITORIA

El tráfico de carga rodada en los cinco primeros meses del año en los puertos españoles de interés general ha registrado un descenso del 1,5% después de contabilizar 31,3 millones de toneladas.

Este tráfico, que representa casi una cuarta parte de toda la mercancía general que se mueve en España y es uno de los pilares del transporte marítimo de corta distancia, tuvo un mal comportamiento en los primeros meses del año y ya ha mostrado síntomas de recuperación en abril y mayo.

No obstante, el estancamiento de este tráfico tiene su explicación en el menor crecimiento económico de los países de la UE que influye directamente en la reducción parcial de los flujos de mercancías transportadas por carretera y, por extensión, en el volumen de semirremolques embarcados. Por el contrario, las rutas marítimas con Italia siguen captando carga que anteriormente realizaba todo el recorrido por carretera, favoreciendo especialmente a puertos como Barcelona o Valencia.

Los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares se mantienen al frente del sistema portuario en tráfico ro-ro debido al intenso movimiento de mercancías entre la península y el archipiélago. Hasta el mes de mayo ha registrado un descenso del 3% después de mover 6,1 millones de toneladas. Le siguen los puertos de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona y Las Palmas, por ese orden.

RO-RO (T). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 BALEARES	6.368.612	6.180.181	-3,0
2 BAHÍA DE ALGECIRAS	5.858.050	5.819.023	-0,7
3 VALENCIA	5.833.893	5.706.909	-2,2
4 BARCELONA	4.919.639	4.977.638	1,2
5 LAS PALMAS	2.319.418	2.474.045	6,7
6 SANTA CRUZ DE TENERIFE	1.947.516	1.918.589	-1,5
7 SANTANDER	911.980	869.184	-4,7
8 VIGO	580.990	540.698	-6,9
9 ALMERÍA	448.395	497.468	10,9
10 BILBAO	535.043	442.222	-17,3
11 BAHÍA DE CÁDIZ	390.816	390.258	-0,1
12 HUELVA	292.796	254.110	-13,2
13 CEUTA	238.314	234.667	-1,5
14 PASAIA	215.636	228.601	6,0
15 MÁLAGA	180.554	189.730	5,1
16 MELILLA	190.451	187.853	-1,4
17 VILAGARCÍA	4.778	151.672	3.074,4
18 TARRAGONA	162.362	148.710	-8,4
19 SEVILLA	68.109	55.271	-18,8
20 ALICANTE	30.467	39.348	29,1
21 MOTRIL	305.053	21.015	-93,1
22 FERROL-SAN CIBRAO	8.868	6.940	-21,7
23 A CORUÑA	0	109	
24 CARTAGENA	366	0	-100,0
TOTAL	31.813.106	31.334.241	-1,5

► Fuente: Puertos del Estado



► El tráfico de UTIs en los puertos españoles hasta el mes de mayo ha experimentado un descenso del 1,8%.

UTIs: consolidando la intermodalidad

FERNANDO VITORIA

El tráfico de UTIs (unidades de transporte intermodal) en los puertos españoles hasta el mes de mayo ha experimentado un descenso del 1,8% después de contabilizar un total de 1,332 millones de unidades. Pese a ese leve descenso, el total confirma la fortaleza estructural del transporte intermodal y su implantación en el sistema global de transporte.

El movimiento de unidades de transporte intermodal está muy localizado en seis autoridades portuarias que suman cerca del 90% del tráfico nacional. Concretamente, despuntan en UTIs los puertos de Baleares, Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. No es casualidad, que la mitad de estos puertos tengan en común la característica de su la insularidad, condición que propicia un mayor volumen de UTIs movidas por el abastecimiento marítimo y el tráfico interinsular.

Como en el tráfico ro-ro general, el tráfico de UTIs está condicionado por la coyuntura económica. Con todo, mantiene una importante estabilidad pese al contexto internacional, con los grandes ejes del transporte marítimo de corta distancia (Baleares, Estrecho, Mediterráneo e islas Canarias) como valedores de la consolidación de la intermodalidad como pilar estratégico del sistema portuario de interés general.

RO-RO (UTIs). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 BALEARES	295.202	292.280	-1,0
2 BAHÍA DE ALGECIRAS	244.117	242.142	-0,8
3 VALENCIA	221.906	211.629	-4,6
4 BARCELONA	177.335	181.037	2,1
5 LAS PALMAS	142.716	144.943	1,6
6 SANTA CRUZ DE TENERIFE	123.199	124.074	0,7
7 ALMERÍA	23.276	24.103	3,6
8 SANTANDER	19.877	17.633	-11,3
9 BILBAO	19.848	15.945	-19,7
10 BAHÍA DE CÁDIZ	14.197	14.929	5,2
11 CEUTA	13.394	12.886	-3,8
12 HUELVA	15.766	12.768	-19,0
13 MELILLA	12.050	11.640	-3,4
14 MÁLAGA	8.978	8.600	-4,2
15 VIGO	7.515	7.101	-5,5
16 VILAGARCÍA	98	4.674	4.669,4
17 SEVILLA	3.513	2.923	-16,8
18 PASAIA	1.273	1.461	14,8
19 MOTRIL	12.848	1.226	-90,5
20 ALICANTE	540	872	61,5
21 FERROL-SAN CIBRAO	10	35	250,0
TOTAL	1.357.659	1.332.901	-1,8

► Fuente: Puertos del Estado



DONDE NO HAY MAR, TAMBIÉN LLEGAN LOS PUERTOS

El 80% de tus
cosas llega hasta
ti por los puertos



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado




► Operativa de descarga de vehículos del fabricante chino GWM en el Port de Barcelona.

Automóviles (mercancía): Asia inyecta volumen a la importación

FERNANDO VITORIA

Entre los meses de enero y mayo de 2026, los puertos españoles de interés general canalizaron 1.442.246 vehículos en régimen de mercancía, 5.658 unidades menos que en el mismo periodo del año anterior, lo que arroja un ligero descenso del 0,4% y dibuja un escenario de estabilidad.

Este tráfico está muy concentrado en unos pocos puertos que canalizan tanto las exportaciones de las plantas españolas como las importaciones de vehículos. Concretamente, siete puertos (Barcelona, Vigo, Valencia, Santander, Tarragona, Pasaia y Las Palmas) acaparan el 85% del tráfico total.

En el caso del puerto catalán, instalado en la primera posición de este ranking, ha conseguido un importante equilibrio comercial entre las exportaciones de producto español y las importaciones de vehículos asiáticos, que mayoritariamente están entrando al país por este recinto.

En términos generales, el comportamiento de los tráficos de automóviles responde a ajustes puntuales en los programas de producción y exportación de los fabricantes. En este sentido, el mercado en la actualidad presenta una etapa de estabilización de la producción automovilística que se ha equilibrado con una menor producción nacional y un mayor crecimiento de las importaciones procedentes de China.

AUTOMÓVILES (MERCANCÍA). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026

	2025	2026	VAR. (%)
1 BARCELONA	300.782	314.709	4,6
2 VIGO	280.457	268.790	-4,2
3 VALENCIA	205.029	225.523	10,0
4 SANTANDER	163.418	161.056	-1,4
5 TARRAGONA	110.634	99.029	-10,5
6 PASAIA	84.396	78.088	-7,5
7 LAS PALMAS	80.698	75.827	-6,0
8 BALEARES	68.972	56.184	-18,5
9 SANTA CRUZ DE TENERIFE	36.105	36.077	-0,1
10 MÁLAGA	60.267	34.280	-43,1
11 HUELVA	10.554	25.490	141,5
12 ALICANTE	3.654	17.619	382,2
13 CASTELLÓN	55	13.608	24.641,8
14 BAHÍA DE CÁDIZ	15.349	11.027	-28,2
15 BILBAO	9.683	8.484	-12,4
16 SEVILLA	7.594	4.463	-41,2
17 MOTRIL	28	2.997	10.603,6
18 BAHÍA DE ALGECIRAS	2.786	2.842	2,0
19 ALMERÍA	1.913	2.536	32,6
20 CEUTA	634	1.118	76,3
21 MELILLA	912	1.013	11,1
22 GIJÓN	145	667	360,0
23 MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	275	417	51,6
24 VILAGARCÍA	25	242	868,0
25 CARTAGENA	288	158	-45,1
26 FERROL-SAN CIBRAD	3.251	2	-99,9
TOTAL	1.447.904	1.442.246	-0,4

► Fuente: Puertos del Estado

AUTOMÓVILES PASAJE



► El tráfico de automóviles en régimen de pasaje en los puertos españoles descendió hasta el mes de mayo de 2026 un 2%.

Automóviles (pasaje): a la espera del turismo nacional

FERNANDO VITORIA

El tráfico de automóviles en régimen de pasaje en los puertos españoles descendió hasta mayo de 2026 un 2% después de contabilizar 2,4 millones de unidades movidas. La caída es moderada y refleja una ligera ralentización del tráfico de servicios regulares de pasajeros.

Obviamente, este tráfico presenta importantes diferencias entre los puertos peninsulares y los insulares y aquellos con una conexión lógica con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla u otros puertos del norte de África. Así, el ranking está encabezado por Tenerife, Baleares, Algeciras, Las Palmas y Ceuta.

Los datos hasta mayo no incluyen las cifras del periodo estival, una etapa en la que se disparan los tráficos gracias al turismo nacional.

AUTOMÓVILES (PASAJE). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 SANTA CRUZ DE TENERIFE	715.952	700.554	-2,2
2 BALEARES	451.880	436.040	-3,5
3 BAHÍA DE ALGECIRAS	401.360	392.775	-2,1
4 LAS PALMAS	245.206	234.751	-4,3
5 CEUTA	186.754	156.837	-16,0
6 BARCELONA	147.181	153.464	4,3
7 VALENCIA	78.342	82.505	5,3
8 MELILLA	44.742	55.194	23,4
9 ALMERÍA	49.795	50.509	1,4
10 SANTANDER	30.684	29.899	-2,6
11 MÁLAGA	24.885	27.930	12,2
12 ALICANTE	21.456	27.083	26,2
13 BILBAO	21.979	20.697	-5,8
14 MOTRIL	9.405	13.031	38,6
15 HUELVA	10.610	10.424	-1,8
16 BAHÍA DE CÁDIZ	9.381	9.195	-2,0
TOTAL	2.449.612	2.400.888	-2,0

► Fuente: Puertos del Estado



► El tráfico de contenedores está muy concentrado en cuatro grandes autoridades portuarias: Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas.

TEUs: ampliando la conectividad

FERNANDO VITORIA

El tráfico de contenedores (TEUs) se consolida como uno de los principales motores del sistema portuario español. En los cinco primeros meses del año han pasado por los puertos españoles un total de 7,7 millones de TEUs, cifra que es un 2,8% superior a la registrada en los mismos meses del año anterior.

El tráfico de contenedores está muy concentrado en cuatro grandes autoridades portuarias (Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas), que suman cerca del 76% del total nacional.

Se trata de un tráfico que está directamente relacionado con el comercio marítimo internacional. La redefinición de rutas interoceánicas no ha dejado mal parados a los recintos españoles, que han consolidado su condición de hubs gracias a su conectividad con el Mediterráneo en particular y con el resto del globo.

Las previsiones de cara a final de año son favorables si continúa la recuperación del comercio internacional y se consolida la reorganización de los servicios marítimos, siempre y cuando la geopolítica lo permita.

TEUS (Nº). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 VALENCIA	2.313.614	2.318.990	0,2
2 BAHÍA DE ALGECIRAS	1.892.402	1.961.768	3,7
3 BARCELONA	1.545.275	1.601.138	3,6
4 LAS PALMAS	597.000	620.622	4,0
5 SANTA CRUZ DE TENERIFE	238.882	211.932	-11,3
6 MÁLAGA	143.533	182.092	26,9
7 BILBAO	178.788	178.753	0,0
8 VIGO	124.864	125.721	0,6
9 ALICANTE	79.179	103.012	30,1
10 BAHÍA DE CÁDIZ	88.934	87.153	-2,0
11 SANTANDER	65.361	72.499	10,9
12 SEVILLA	61.680	67.895	10,1
13 CASTELLÓN	42.651	67.314	57,8
14 HUELVA	66.601	52.154	-21,7
15 BALEARES	33.841	34.202	1,7
16 GIJÓN	29.358	29.190	-0,6
17 VILAGARCÍA	13.559	18.033	33,0
18 MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	17.609	17.946	1,9
19 CARTAGENA	19.217	17.934	-6,7
20 FERROL-SAN CIBRAO	11.949	7.070	-40,8
21 TARRAGONA	6.242	6.680	7,0
22 ALMERÍA	8.758	5.190	-40,7
23 CEUTA	2.286	3.419	49,6
24 MELILLA	1.950	1.491	-23,5
25 AVILÉS	0	8	*
26 PASAIA	0	4	*
TOTAL	7.583.431	7.792.209	2,8

► Fuente: Puertos del Estado

TEUS EXTERIOR



► Valencia se mantiene a la cabeza con 1,24 millones de TEUs import/export.

TEUs import/export: el espejo de la economía real

FERNANDO VITORIA

El tráfico de contenedores de comercio exterior (importación y exportación, excluido el tránsito) mantiene hasta el mes de mayo una evolución positiva que incluso mejora el comportamiento del tráfico total de contenedores en su conjunto. En los cinco primeros meses del 2026, los puertos de interés general movieron 2.849.206 TEUs de importación y exportación, frente a los 2.768.041 TEUs del mismo periodo de 2025. El incremento asciende a 81.164 TEUs, lo que supone un crecimiento del 2,9%.

Cinco puertos concentran más del 90% del tráfico de contenedores de importación y exportación. Valencia se mantiene a la cabeza con 1,24 millones de TEUs y un crecimiento del 9%. Le sigue Barcelona, Algeciras, Bilbao y Vigo. El puerto valenciano continúa reforzando su papel como principal puerta de entrada y salida del comercio marítimo español.

Los datos indican claramente que el crecimiento del contenedor en España no depende únicamente del tránsito internacional, sino también de la solidez del comercio exterior de la economía española y la fortaleza de su hinterland industrial y logístico.

TEUS IMPORT/EXPORT (Nº). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 VALENCIA	1.140.418	1.242.605	9,0
2 BARCELONA	820.699	803.033	-2,2
3 BAHÍA DE ALGECIRAS	249.775	256.722	2,8
4 BILBAO	169.865	160.772	-5,4
5 VIGO	110.144	109.403	-0,7
6 SANTANDER	44.209	44.187	-0,1
7 LAS PALMAS	36.418	42.243	16,0
8 CASTELLÓN	34.995	35.330	1,0
9 MÁLAGA	12.673	27.550	117,4
10 GIJÓN	24.125	26.971	11,8
11 SANTA CRUZ DE TENERIFE	32.343	25.951	-19,8
12 MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	13.573	15.385	13,4
13 CARTAGENA	15.567	14.670	-5,8
14 ALICANTE	13.099	14.146	8,0
15 BAHÍA DE CÁDIZ	12.287	11.634	-5,3
16 TARRAGONA	6.242	6.546	4,9
17 HUELVA	15.607	3.652	-76,6
18 ALMERÍA	6.799	3.509	-48,4
19 VILAGARCÍA	2.415	3.160	30,9
20 FERROL-SAN CIBRAO	5.511	1.365	-75,2
21 SEVILLA	1.050	253	-75,9
22 BALEARES	39	57	46,2
23 CEUTA	60	51	-15,0
24 AVILÉS	0	8	
25 PASAIA	0	4	
26 A CORUÑA	2	0	-100,0
27 MOTRIL	128	0	-100,0
TOTAL	2.768.041	2.849.206	2,9

► Fuente: Puertos del Estado



► El tránsito representa casi el 52% de todos los TEUs movidos por el sistema portuario español.

TEUs en tránsito: mayor volumen, mejor conectividad

FERNANDO VITORIA

Durante los cinco primeros meses de 2026 se han movido un total de 4,04 millones de TEUs en tránsito en los puertos de españoles de interés general. Esta cifra es un 2,8% superior a la registrada hasta mayo del pasado año, recuperando el dinamismo que le permite ser uno de los principales motores del crecimiento del tráfico contenerizado español.

El tránsito representa casi el 52% de todos los TEUs movidos por el sistema portuario español (4,05 de 7,79 millones), lo que confirma la importancia estratégica de España como plataforma logística internacional ya que, aunque no refleja directamente el comercio exterior español, sí deja en evidencia la capacidad de los puertos para atraer operaciones gracias a su conectividad, lo que genera riqueza localmente en los recintos especializados en este tráfico.

Los contenedores en tránsito están especialmente concentrados en tres grandes hubs mediterráneos: Algeciras, Valencia y Barcelona. Si se suma Las Palmas a esta terna, el resultado es que los cuatro puertos acaparan el 95% del tráfico total.

La evolución del tráfico de contenedores en tránsito dependerá de las estrategias de las grandes alianzas marítimas y de la estabilidad de las rutas internacionales. Si se mantiene el actual contexto, es previsible que el sistema portuario español cierre el ejercicio con un crecimiento moderado similar al alcanzado en mayo.

TEUS TRÁNSITO (Nº). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 BAHÍA DE ALGECIRAS	1.642.627	1.705.046	3,8
2 VALENCIA	1.085.757	995.175	-8,3
3 BARCELONA	632.265	704.618	11,4
4 LAS PALMAS	347.848	359.774	3,4
5 MÁLAGA	127.756	150.507	17,8
6 CASTELLÓN	5.098	26.257	415,1
7 SANTA CRUZ DE TENERIFE	46.441	20.408	-56,1
8 ALICANTE	787	17.274	2.094,9
9 HUELVA	14.009	17.182	22,7
10 SANTANDER	10.573	15.157	43,3
11 BILBAO	1.470	11.990	715,9
12 BAHÍA DE CÁDIZ	7.565	9.889	30,7
13 VIGO	9.677	8.426	-12,9
14 FERROL-SAN CIBRAO	4.669	5.705	22,2
15 CARTAGENA	202	1.022	405,9
16 MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	129	460	256,6
17 GIJÓN	106	237	123,6
18 TARRAGONA	0	134	
19 VILAGARCÍA	2	58	2.800,0
20 BALEARES	8	6	-25,0
21 SEVILLA	0	1	
22 ALMERÍA	90	0	-100,0
TOTAL	3.937.178	4.049.325	2,8

► Fuente: Puertos del Estado

PASAJEROS



► Cinco autoridades portuarias concentran más del 80% del tráfico total de pasajeros.

Pasajeros: en busca de la ruptura de la estacionalidad

FERNANDO VITORIA

Entre enero y mayo, los puertos de interés general canalizaron un total de 13.858.599 pasajeros, frente a los 14.066.658 del mismo periodo de 2025. La diferencia supone 208.059 pasajeros menos, equivalente a una caída del 1,5%.

Cinco autoridades portuarias concentran más del 80% del tráfico total de pasajeros: Santa Cruz de Tenerife, Baleares, Las Palmas, Algeciras y Barcelona.

Mientras Canarias mantiene una evolución positiva, Baleares registra un descenso significativo durante los primeros meses del ejercicio, lo que condiciona el resultado global del sistema. Con todo, la temporada alta de cruceros entra en el mes de mayo en su pleno apogeo, lo que hace prever un importante crecimiento en los próximos meses, especialmente entre junio y septiembre. La estacionalidad de este tráfico sigue siendo un hándicap para los puertos españoles.

Con todo, este tráfico está especialmente asociado al turismo, una actividad que siempre se ve afectada por la inestabilidad sociopolítica y la incertidumbre, dos variables que están marcando la actualidad en el mundo y que no siempre son fáciles de prever.

PASAJEROS (Nº). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 SANTA CRUZ DE TENERIFE	3.163.142	3.192.870	0,9
2 BALEARES	2.864.197	2.588.005	-9,6
3 LAS PALMAS	1.735.648	1.811.619	4,4
4 BAHÍA DE ALGECIRAS	1.826.337	1.795.618	-1,7
5 BARCELONA	1.718.078	1.795.214	4,5
6 CEUTA	727.944	655.136	-10,0
7 VALENCIA	486.217	456.190	-8,1
8 MÁLAGA	284.857	285.019	0,1
9 BAHÍA DE CÁDIZ	184.121	206.941	12,4
10 MELILLA	178.379	201.680	13,1
11 ALMERÍA	159.632	149.765	-6,2
12 ALICANTE	125.998	141.813	12,6
13 A CORUÑA	145.250	114.543	-21,1
14 CARTAGENA	85.476	90.989	6,4
15 BILBAO	77.829	83.692	7,5
16 VIGO	93.366	77.335	-17,2
17 SANTANDER	72.921	71.139	-2,4
18 MOTRIL	51.293	68.413	33,4
19 GIJÓN	18.154	23.484	22,6
20 TARRAGONA	18.032	20.460	13,5
21 HUELVA	18.910	17.215	-9,0
22 SEVILLA	8.457	9.205	8,8
23 FERROL-SAN CIBRAO	10.384	1.153	-88,9
24 PASAIA	422	714	69,2
25 CASTELLÓN	362	245	-32,3
26 AVILÉS	0	142	
27 VILAGARCÍA	252	0	-100,0
TOTAL	14.066.658	13.858.599	-1,5

► Fuente: Puertos del Estado



► Cinco puertos (Las Palmas, Tenerife, Barcelona, Baleares y Cádiz) concentran casi el 74% de todas las escalas de cruceros registradas en España.

Cruceros: España se consolida como referencia en Europa

FERNANDO VITORIA

El número de buques de crucero atracados en los puertos de interés general hasta el mes de mayo se mantiene prácticamente estable respecto al pasado año. El ligero descenso registrado no oculta que la actividad de este tráfico confirma a España como uno de los principales destinos del turismo de cruceros en Europa.

En los cinco primeros meses del año los puertos españoles recibieron 2.100 escalas de buques de crucero, nueve menos que en el mismo periodo de 2025, cuando se contabilizaron 2.109. La variación, del -0,4%, confirma en la práctica la estabilidad de la actividad.

Este último dato contrasta con el incremento del 0,8% registrado por el número de pasajeros de crucero contabilizados hasta mayo, lo que indica que los buques que visitan los puertos españoles transportan un mayor número de pasajeros por escala, reflejando la tendencia hacia la inclusión de barcos de mayor capacidad en las líneas.

Los cinco primeros puertos (Las Palmas, Tenerife, Barcelona, Baleares y Cádiz) concentran casi el 74% de todas las escalas de cruceros registradas en España. Además, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife siguen beneficiándose del crecimiento del mercado de invierno y de la apuesta de las navieras por el archipiélago como destino de referencia entre octubre y abril.

CRUCEROS (Nº). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 LAS PALMAS	451	494	9,5
2 SANTA CRUZ DE TENERIFE	390	421	7,9
3 BARCELONA	299	303	1,3
4 BALEARES	253	207	-18,2
5 BAHÍA DE CÁDIZ	115	122	6,1
6 MÁLAGA	127	116	-8,7
7 VALENCIA	107	90	-15,9
8 CARTAGENA	68	63	-7,4
9 A CORUÑA	59	52	-11,9
10 VIGO	42	40	-4,8
11 SEVILLA	33	37	12,1
12 ALICANTE	31	32	3,2
13 BILBAO	26	26	0,0
14 MOTRIL	20	20	0,0
15 TARRAGONA	17	18	5,9
16 GIJÓN	11	15	36,4
17 SANTANDER	15	10	-33,3
18 ALMERÍA	12	9	-25,0
19 HUELVA	4	6	50,0
20 FERROL-SAN CIBRAO	11	5	-54,5
21 MELILLA	7	4	-42,9
22 PASAIA	1	4	300,0
23 BAHÍA DE ALGECIRAS	0	2	
24 CEUTA	7	2	-71,4
25 AVILÉS	0	1	
26 CASTELLÓN	1	1	0,0
27 VILAGARCÍA	2	0	-100,0
TOTAL	2.109	2.100	-0,4

► Fuente: Puertos del Estado

BUQUES



► Entre los meses enero y mayo, los puertos españoles recibieron la escala de 61.053 buques.

Buques: buscando optimizar la escala

FERNANDO VITORIA

Entre los meses enero y mayo, los puertos españoles recibieron la escala de 61.053 buques, una cifra inferior en 2.371 unidades a la registrada en el mismo periodo de 2025, lo que supone un descenso del 3,7%. Asimismo, el tonelaje de registro bruto de los buques atracados también ha descendido un 2,2%. Esta menor caída sugiere que los buques contabilizados han sido ligeramente mayores o de mayor capacidad, lo que equivale a un incremento de la eficiencia operativa.

Por otra parte, la reducción del número de buques contrasta con el ligero crecimiento del tráfico total de mercancías (0,3%), lo que indica que, de media, los buques que han escalado en los puertos españoles en 2026 han transportado más carga que hace un año.

Las escalas continúan concentrándose en las autoridades portuarias que combinan un intenso tráfico de pasajeros, mercancías y transbordo, como es el caso de Baleares, Algeciras, Tenerife, Las Palmas, Ceuta, Barcelona y Valencia. Estos siete puertos concentran cerca del 82% de todas las escalas registradas en hasta mayo en los puertos españoles de interés general.

BUQUES (Nº). ACUMULADO ENERO-MAYO 2026			
	2025	2026	VAR. (%)
1 BALEARES	18.525	15.154	-8,3
2 BAHÍA DE ALGECIRAS	11.555	11.052	-4,4
3 SANTA CRUZ DE TENERIFE	7.489	7.365	-1,7
4 LAS PALMAS	6.305	6.397	1,5
5 CEUTA	4.184	3.766	-10,0
6 BARCELONA	3.273	3.220	-1,6
7 VALENCIA	2.973	2.972	0,0
8 BILBAO	1.086	1.053	-3,0
9 CARTAGENA	844	976	15,6
10 HUELVA	932	918	-1,5
11 TARRAGONA	883	903	2,3
12 VIGO	704	751	6,7
13 BAHÍA DE CÁDIZ	635	700	10,2
14 CASTELLÓN	546	600	9,9
15 SANTANDER	642	579	-9,8
16 ALMERÍA	559	565	1,1
17 MÁLAGA	517	565	9,3
18 GIJÓN	476	477	0,2
19 A CORUÑA	447	411	-8,1
20 SEVILLA	390	395	1,3
21 PASAIA	374	383	2,4
22 ALICANTE	337	326	-3,3
23 FERROL-SAN CIBRAO	372	312	-16,1
24 MELILLA	302	290	-4,0
25 AVILÉS	341	273	-19,9
26 MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	207	256	23,7
27 MOTRIL	364	229	-37,1
28 VILAGARCÍA	162	165	1,9
TOTAL	63.424	61.053	-3,7

► Fuente: Puertos del Estado

Tráficos 2025: luces y sombras para un año agridulce



► Los flujos de mercancía general no contenerizada en las dársenas españolas rozaron los 88,6 millones de toneladas el pasado ejercicio.



RAÚL TÁRREGA

2024 fue un buen año para los puertos españoles,

que se vieron beneficiados por los cambios de las rutas marítimas como consecuencia de la inestabilidad en la región del Mar Rojo y del Canal de Suez. Sin embargo, 2025 no siguió esa tendencia. No obstante, tampoco puede decirse que fuera un mal año teniendo en cuenta que fue el ejercicio del recrudescimiento de las políticas arancelarias y proteccionistas -alentadas por Donald Trump- y de la implementación definitiva del régimen de comercio de derechos de emisiones (EU ETS) de la Unión Europea.

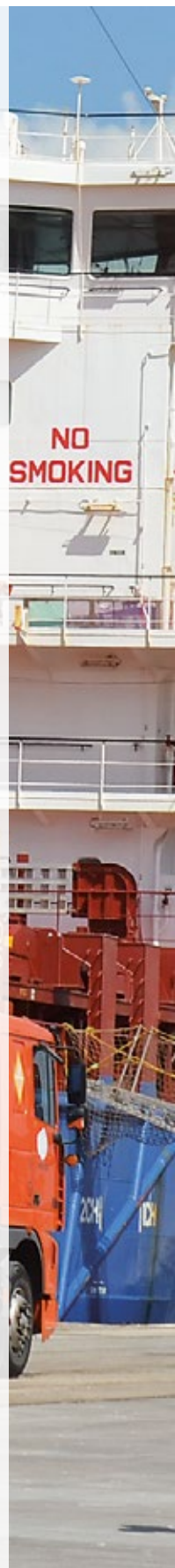
Las barreras arancelarias impuestas por Estados Unidos tuvieron un efecto importante en las relaciones comerciales marítimas y los puertos lo notaron. Asimismo, aunque la inmensa mayoría de navieras optaron por seguir transitando por el Cabo Buena Esperanza, los puertos españoles ya se habían aclimatado a esta situación, y prácticamente no absorbieron flujos adicionales de carga.

Además, comenzaron a notarse los efectos de la implementación del ETS: si en 2022 el porcentaje de TEU-milla de los puertos españoles respecto al conjunto de puertos europeos y del norte de África era del 16% (un porcentaje que en 2024 subió hasta el 22%), en 2025 se redujo al 15%; los puertos de Marruecos, Reino Unido y Egipto están recortando distancias de forma muy rápida.

En este contexto, el sistema portuario español gestionó en 2025 un total de 556.584.674 toneladas, lo que supone un leve descenso de dos décimas respecto a 2024, según los datos de Puertos del Estado.

La mercancía general aumentó una décima hasta las 278.847.613 toneladas, con un aumento del 3,6% de la convencional, con 88.591.449 toneladas, y una caída de la contenerizada, 1,4% menos y 190.255.650 toneladas. Estos datos suponen que el capítulo de mercancía general marcó un nuevo máximo histórico, logrando rebasar el dato de 2024, el más alto registrado hasta la fecha.

También marcó cifras históricas el tráfico de contenedores, que creció un 2,7% hasta los 18.616.376 TEUs (el anterior nivel máximo fue en 2024 con 18.132.218 TEUs), empujados por el alza del comercio exterior de contenedores, que acumularon 6.868.786 TEUs, un 7,8% más. En el lado contrario hay que mencionar el ligero descenso experimentado por el movimiento de contenedores en tránsito, que llegó a los 9.613.732 TEUs, seis décimas menos que en 2024.





► El movimiento de contenedores de import/export creció en los puertos españoles en 2025 hasta superar los 6,8 millones de euros.

Los graneles líquidos recuperaron el pulso en los tres últimos meses del año, cerrando 2025 con un aumento del 0,9% y 180.435.794 toneladas. El gas natural licuado (GNL) gana peso como combustible de transición que, junto a los productos químicos, compensaron la caída del petróleo crudo.

COMO CONSECUENCIA DE LA NORMATIVA EU ETS, EL PESO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN EL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO EUROPEO PASÓ EL 22% EN 2024 AL 15% EN 2025

Los graneles sólidos, por su parte, registraron un descenso del 3,4% y un total acumulado de 81.874.481 toneladas. Esto se debe a la caída del carbón (-10,4%) que se enmarca en la política energética nacional y europea, pero también por el descenso de los cereales (-18,4%), como consecuencia de la reducción de las importaciones como consecuencia de la buena campaña nacional tras años de sequía.

El tráfico de mercancía rodada experimentó un crecimiento de casi tres puntos, con 74.692.618 toneladas. En este capítulo hay que destacar el incremento de cinco puntos y medio en el comercio marítimo de vehículos en régimen de mercancía, con 3.753.549 unidades.

El número de buques mercantes por los puertos españoles retrocedió un 2,2%, con un total de 162.865 unidades, y el arqueo bruto aumentó un 0,8%.

El tráfico de pasajeros creció un 4% en el cierre de 2025 respecto a 2024, superando las 42.506.545 personas. Tanto

TRÁFICO TOTAL 2025 (TONELADAS)			
AUTORIDAD PORTUARIA	2024	2025	VAR. (%)
A CORUÑA	14.690.411	13.796.561	-6,1
ALICANTE	3.123.866	2.906.944	-6,9
ALMERÍA	5.584.032	6.149.926	10,1
AVILÉS	4.650.657	4.695.598	1,0
BAHÍA DE ALGECIRAS	104.129.783	100.719.095	-3,3
BAHÍA DE CÁDIZ	4.728.612	5.517.468	16,7
BALEARES	17.040.009	17.640.781	3,5
BARCELONA	69.699.082	69.446.318	-0,4
BILBAO	34.592.414	32.122.364	-7,1
CARTAGENA	35.926.336	34.388.929	-4,3
CASTELLÓN	17.461.262	18.601.214	6,5
CEUTA	1.771.848	2.424.225	36,8
FERROL-SAN CIBRAO	6.667.898	7.015.882	5,2
GIJÓN	15.655.147	15.884.312	1,5
HUELVA	31.108.592	30.300.729	-2,6
LAS PALMAS	31.763.728	36.852.144	16,0
MÁLAGA	4.514.038	5.614.418	24,4
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	2.572.926	2.297.159	-10,7
MELILLA	540.391	542.733	0,4
MOTRIL	2.625.079	2.888.788	10,0
PASAIA	3.417.683	3.428.046	0,3
SANTA CRUZ DE TENERIFE	13.949.094	14.487.347	3,9
SANTANDER	7.240.202	7.205.321	-0,5
SEVILLA	4.272.908	4.414.802	3,3
TARRAGONA	31.858.259	29.462.562	-7,5
VALENCIA	81.255.411	80.672.362	-0,7
VIGO	5.502.281	5.561.479	1,1
VILAGARCÍA	1.415.858	1.547.166	9,3
TOTAL	557.757.810	556.584.674	-0,2

► Fuente: Puertos del Estado

el número de pasajeros de línea regular como el de cruceros cerraron el año al alza.

AUMENTO DE INGRESOS

El crecimiento de los ingresos por tasas portuarias experimentado en 2025 impulsó el resultado logrado, alcanzando, antes de impuestos, los 349 millones de euros, lo que supone una ejecución del 162,7% del presupuesto y un aumento del 4,2% respecto al ejercicio 2024.

Las tasas de utilización, que incluyen entre otras la tasa a la mercancía, al buque y al pasaje y que representan la mayor partida de ingresos, alcanzaron en el cierre provisional del 2025 los 653 millones, un 3,5% más respecto a 2024. Por su parte, la tasa de ocupación fue de 349 millones de euros, lo que supone un aumento del 3,4% en relación con el año 2024; y la tasa de actividad, 162 millones de euros, un 9,3% más.

El sistema portuario de titularidad estatal cerró el ejercicio 2025 con un importe neto de la cifra de negocios de 1.351 millones de euros, lo que supone un incremento del 4,7% respecto a los 1.290 millones de 2024. Esto representa una ejecución del presupuesto del 101% y alcanza un récord de ingresos consolidados.

Respecto a los gastos de explotación, como principales conceptos destacan las amortizaciones del inmovilizado (450 millones), los servicios exteriores (357 millones) y los gastos de personal (336 millones).

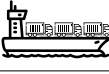
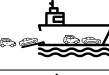
Con relación al EBITDA de explotación, se situó en los 664 millones de euros, lo que supone un aumento del 2,7%, y siendo un 21,3% superiores a los 548 millones presupuestados. ■

TRÁFICO DE CONTENEDORES 2025 (EN TEUS)

AUTORIDAD PORTUARIA	2024	2025	VAR. (%)
A CORUÑA	34	7	-79,4
ALICANTE	180.818	193.416	7,0
ALMERÍA	17.016	19.527	14,8
AVILÉS	0	0	
BAHÍA DE ALGECIRAS	4.712.793	4.738.146	0,5
BAHÍA DE CÁDIZ	221.768	211.717	-4,5
BALEARES	84.427	84.724	0,4
BARCELONA	3.885.736	3.726.624	-4,1
BILBAO	458.926	423.930	-7,6
CARTAGENA	54.022	39.035	-27,7
CASTELLÓN	87.278	99.416	13,9
CEUTA	5.174	5.718	10,5
FERROL-SAN CIBRAO	14.208	22.564	58,8
GIJÓN	70.160	68.798	-1,9
HUELVA	107.168	149.384	39,4
LAS PALMAS	1.329.768	1.543.474	16,1
MÁLAGA	216.629	355.401	64,1
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	48.255	42.752	-11,4
MELILLA	5.656	4.421	-21,8
MOTRIL	431	178	-58,7
PASAIA	0	2	
SANTA CRUZ DE TENERIFE	508.855	543.002	6,7
SANTANDER	149.844	161.001	7,6
SEVILLA	152.328	156.644	2,8
TARRAGONA	14.425	15.563	7,9
VALENCIA	5.475.773	5.662.661	3,4
VIGO	298.005	309.153	3,7
VILAGARCÍA	32.825	39.121	18,8
TOTAL	18.132.218	18.616.376	2,7

► Fuente: Puertos del Estado

GRANDES CIFRAS DEL TRÁFICO PORTUARIO EN ESPAÑA EN 2025

▲		GRANELES LÍQUIDOS	180.435.794 T	0,9%
▼		GRANELES SÓLIDOS	81.874.481 T	-3,4%
▲		MERCANCÍA GENERAL CONVENCIONAL	88.591.963 T	3,6%
▼		MERCANCÍA GENERAL CONTENERIZADA	190.255.650 T	-1,4%
▲		PESCA	132.055 T	3,2%
▲		RO-RO	74.692.618 T	2,8%
▲		RO-RO UTIS	3.202.775 UNIDADES	2,7%
▲		CONTENEDORES	18.616.376 TEUS	2,7%
▼		CONTENEDORES EN TRÁNSITO	9.613.732 TEUS	-0,6%

▲		CONTENEDORES IMPORT/EXPORT	6.868.786 TEUS	7,8%
▼		BUQUES	162.865 UNIDADES	-2,2%
▲		GT BUQUES	2.727.864.229 T	0,8%
▲		CRUCEROS	5.373 UNIDADES	14,2%
▲		PASAJEROS TOTALES	42.506.545 PASAJEROS	4,0%
▲		CRUCERISTAS	14.105.784 PASAJEROS	9,8%
▲		AUTOMÓVILES PASAJE	7.443.282 UNIDADES	2,9%
▲		AUTOMÓVILES MERCANCÍA	3.753.548 UNIDADES	5,5%

Puertos del futuro: más capaces, sostenibles y competitivos





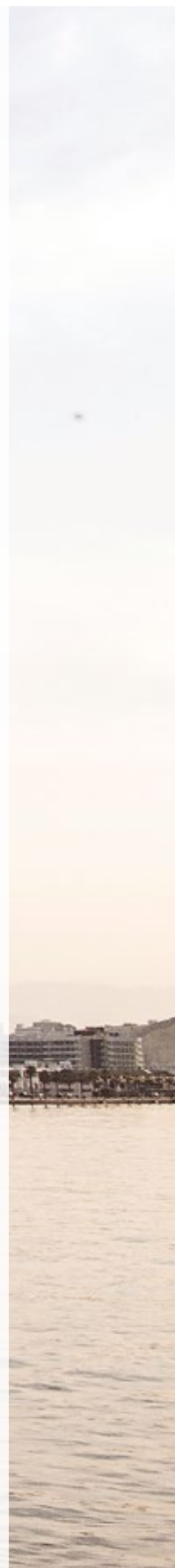
MARINA CARTAGENA

La ampliación de muelles, la mejora de la conectividad terrestre, la electrificación de terminales y el despliegue de nuevas infraestructuras energéticas marcan la hoja de ruta del sistema portuario español. Las inversiones previstas para los próximos años reflejan un cambio de paradigma en el que ganar capacidad ya no significa únicamente construir más superficie, sino preparar los puertos para responder a nuevas exigencias logísticas, tecnológicas y medioambientales.

El sistema portuario español afronta uno de los ciclos inversores más relevantes de los últimos años. La modernización de infraestructuras vuelve a situarse entre las prioridades estratégicas de Puertos del Estado, pero con un planteamiento muy distinto al que marcó las grandes ampliaciones de décadas anteriores. Si entonces el objetivo era incrementar superficie y capacidad de atraque para absorber el crecimiento del comercio marítimo, hoy la inversión persigue un reto mucho más amplio: convertir los puertos en plataformas logísticas, energéticas e industriales capaces de responder a un entorno donde la competitividad depende tanto de la eficiencia operativa como de la sostenibilidad y la conectividad.

El cambio de escenario queda reflejado en la planificación del propio organismo público. Dentro del plan inversor Horizonte 2030, la sostenibilidad constituye ya la segunda línea de inversión del sistema portuario estatal, con más de 1.000 millones de euros previstos, mientras que solo en 2026 se ejecutarán más de 280 millones destinados a actuaciones relacionadas con la transición energética. La electrificación de muelles mediante sistemas OPS, el refuerzo de las redes eléctricas o el impulso a combustibles alternativos forman parte de una estrategia que busca adaptar los puertos españoles a las obligaciones derivadas de la normativa europea y a la evolución del transporte marítimo.

Sin embargo, detrás de esa estrategia común existen realidades muy diferentes. Cada autoridad portuaria afronta necesidades específicas derivadas de su especialización, de la evolución de sus tráficos o de las características de su entorno. Mientras unos puertos centran sus esfuerzos en ampliar capacidad para absorber un fuerte crecimiento del transporte marítimo, otros priorizan la intermodalidad, la reorganización de espacios o la adaptación de sus instalaciones a nuevos requerimientos energéticos. Lo que sí comparten todos es una misma convicción: la infraestructura vuelve a situarse en el centro de la competitividad portuaria. ➤



RETOS DE UNA NUEVA DÉCADA

A pesar del importante esfuerzo inversor previsto, el sistema portuario español deberá afrontar durante los próximos años desafíos que van mucho más allá de la ejecución de obras.

La conectividad terrestre continúa siendo una de las principales asignaturas pendientes. El Puerto de Algeciras insiste en la necesidad de acelerar los accesos viarios y ferroviarios para absorber el crecimiento del tráfico del Estrecho, mientras Alicante sitúa la conexión efectiva con el Corredor Mediterráneo entre las actuaciones imprescindibles para ampliar su hinterland logístico. Vigo, por su parte, confía en que la PLISAN refuerce la intermodalidad del noroeste peninsular, reduciendo la dependencia del transporte por carretera.

A ello se suman otros factores que condicionarán el ritmo de la transformación. En Las Palmas, la disponibilidad de materias primas para ejecutar grandes ampliaciones y el incremento del coste de determinados suministros derivados del contexto geopolítico internacional están encareciendo las actuaciones previstas. Paralelamente, la implantación del OPS y de otras soluciones energéticas dependerá de la capacidad de las redes eléctricas y de la coordinación entre administraciones, empresas energéticas y operadores portuarios.

La regulación constituye otro elemento clave. En Algeciras se advierte de la necesidad de avanzar hacia marcos normativos internacionales que permitan reducir emisiones sin generar desequilibrios competitivos entre puertos comunitarios y extracomunitarios. Una reflexión que conecta con la necesidad de que la transición energética avance de forma coordinada para preservar la competitividad del sistema portuario europeo.

Con todo, el escenario que dibujan las distintas autoridades portuarias son puertos más intermodales, más electrificados, más digitales e integrados en las cadenas logísticas y energéticas. Las infraestructuras seguirán siendo el principal soporte de esa transformación, pero su función ya no consistirá únicamente en aumentar la capacidad física de los recintos portuarios. También deberán garantizar suministro energético, facilitar la descarbonización del transporte marítimo, mejorar la conectividad terrestre y ofrecer espacios capaces de atraer actividad industrial y logística de mayor valor añadido.

MÁS CAPACIDAD PARA SOSTENER EL CRECIMIENTO

La necesidad de ampliar y modernizar infraestructuras responde, en primer lugar, a una realidad incontestable: el crecimiento sostenido de los tráficos.

En el Puerto de Algeciras, esa presión resulta especialmente visible. La evolución del tráfico entre Europa y África ha convertido el Estrecho en uno de los corredores logísticos más dinámicos del continente. Solo la línea Algeciras-Tánger Med mueve ya



► **-La implantación del OPS dependerá de la capacidad de las redes eléctricas y de la coordinación entre administraciones, empresas energéticas y operadores portuarios.**

alrededor de medio millón de camiones al año y las previsiones apuntan a que esa cifra podría alcanzar las 800.000 unidades en los próximos ejercicios. Para responder a esa demanda, la Autoridad Portuaria ha diseñado el denominado Plan Hércules, una estrategia que concentra buena parte de las inversiones previstas hasta 2030 y cuyo objetivo es optimizar el uso del espacio disponible dentro del recinto portuario.

Dentro de ese programa destacan actuaciones como la ampliación del Muelle de Galera, actualmente en ejecución, la reorganización de los viales interiores, la ampliación del Puesto de Control Fronterizo o la planificación de una nueva estación marítima. En conjunto, el Plan de Empresa contempla inversiones por valor de 580 millones de euros hasta 2030, de los que alrededor de 200 millones corresponden directamente al Plan Hércules. Más que crecer hacia el mar, la estrategia pasa por aprovechar cada metro cuadrado disponible para incrementar la capacidad operativa del puerto y mantener su posición como principal nodo logístico del Estrecho.

LAS PALMAS INVIERTE EN LÍNEAS DE ATRAQUE, NUEVAS SUPERFICIES Y REFORZAR ACTIVIDADES ESTRATÉGICAS COMO EL BUNKERING O LA REPARACIÓN NAVAL

Una filosofía similar puede observarse en Canarias, aunque condicionada por la realidad insular. La Autoridad Portuaria de Las Palmas desarrolla una intensa planificación inversora destinada a ampliar líneas de atraque, ganar nuevas superficies operativas y reforzar actividades estratégicas como el bunkering, la reparación naval o los nuevos desarrollos industriales vinculados a la economía azul.

Entre las actuaciones previstas destacan la prolongación del Dique Reina Sofía, la construcción del nuevo muelle adosado, la ampliación del muelle Juan Sebastián Elcano o la ejecución de nuevas infraestructuras ro-ro y de atraque para mejorar la operativa de distintos puertos del archipiélago. La previsión es mantener un ritmo inversor cercano a los 70 millones de euros anuales durante los próximos ejercicios. Desde la Autoridad Portuaria explican que estas actuaciones responden fundamen-

talmente a la creciente saturación de las líneas de atraque y a la necesidad de generar capacidad suficiente para atender nuevos tráficos sin comprometer la competitividad del puerto. En un enclave cuya posición geográfica le convierte en plataforma estratégica para el Atlántico medio, disponer de más superficie y mejores condiciones operativas constituye una condición indispensable para seguir creciendo.

En el Mediterráneo, la Autoridad Portuaria de Alicante combina la ampliación física con una estrategia de diversificación logística. La finalización del Muelle 19 permitirá aumentar la capacidad de explotación y recibir buques de mayor tamaño, mientras que el desarrollo de la terminal ferroviaria, la mejora de la red interna y la futura Zona de Actividades Logísticas pretenden reforzar

ALGECIRAS APUESTA POR EL PLAN HÉRCULES, CUYO OBJETIVO ES OPTIMIZAR EL USO DEL ESPACIO DISPONIBLE DENTRO DEL RECINTO PORTUARIO

la intermodalidad y facilitar una conexión más eficiente con el Corredor Mediterráneo. La planificación para el periodo 2026-2029 movilizará más de 240 millones de euros entre inversión pública y privada, incluyendo proyectos relacionados con un parque tecnológico y nuevas áreas de actividad económica que buscan ampliar el papel del puerto más allá de la operativa estrictamente marítima.



GUSTAVO SANTANA

PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO

"El verdadero desafío reside en disponer de una red energética capaz de coordinar a administraciones, operadores eléctricos, terminales y navieras"

Y en el norte peninsular, Vigo afronta un proceso similar de reorganización de sus infraestructuras con el objetivo de reforzar su especialización en tráficos de alto valor añadido. La construcción de un nuevo silo para vehículos en la terminal ro-ro de Bouzas permitirá aumentar significativamente la capacidad destinada a la automoción, uno de los grandes motores económicos del puerto, mientras que el apartadero ferroviario de la PLISAN facilitará la conexión directa entre la principal plataforma logística e industrial de Galicia y la red ferroviaria nacional. Ambas actuaciones concentran una inversión próxima a los 75 millones de euros y forman parte de una estrategia más amplia que ➤

ZAUSAN
INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

CONTROL DE ACCESOS INTELIGENTE
LEVANTE SIN PAPELES
DIGITALIZACIÓN SMART PORTS
VIGILANCIA I.S.P.S. DE LA BOCANA
SISTEMA ANTICOLISIÓN BUQUE - PLUMA
SISTEMA PDS CONTENEDORES Y RO-RO, ETC.
www.zausan.com





► El despliegue de nuevas infraestructuras energéticas marca la hoja de ruta del sistema portuario español.

incluye la modernización del puerto pesquero, la reordenación de muelles comerciales y nuevas actuaciones de integración puerto-ciudad.

EL VALOR DE LA ENERGÍA

Aunque las prioridades varían de un territorio a otro, todas las autoridades portuarias entrevistadas para Diario del Puerto Publicaciones coinciden en que aumentar capacidad ya no significa únicamente construir más muelles, pues implica reorganizar espacios, optimizar operaciones y mejorar la conectividad con el resto de la cadena logística.

Sin embargo, existe un segundo elemento que está modificando profundamente la planificación portuaria y que condicionará buena parte de las inversiones durante el resto de la década: la energía.

En los próximos años también se dependerá de la capacidad para suministrar energía a los buques, integrar fuentes renovables o soportar una demanda eléctrica cada vez mayor. En este contexto, el despliegue de los sistemas Onshore Power Supply (OPS) se ha convertido en uno de los proyectos más ambiciosos que afronta el sistema portuario español. La posibilidad de que los buques se conecten a la red eléctrica durante su estancia en puerto permitirá

apagar los motores auxiliares y reducir emisiones atmosféricas, ruido y consumo de combustibles fósiles, respondiendo así a las exigencias del Reglamento europeo AFIR y de la estrategia comunitaria de descarbonización. Pero, como recuerda Gustavo Santana, presidente de Puertos del Estado, "instalar conexiones eléctricas en los muelles constituye únicamente la parte visible del proyecto. El verdadero desafío reside en disponer de una red energética capaz de soportar esa nueva demanda y coordinar a administraciones, operadores eléctricos, terminales y navieras para hacer viable técnica y económicamente el despliegue del sistema".

La evolución de cada puerto refleja precisamente esa complejidad. En Algeciras, el proceso comenzó hace años con una inversión cercana a los 40 millones de euros para conectar el recinto portuario a la red de alta tensión. Gracias a esa actuación, el puerto dispone actualmente de una potencia de

114 MVA hasta 2030, sobre la que se apoyará el despliegue progresivo del OPS en todos sus muelles mediante una inversión adicional de 90 millones de euros. Las primeras conexiones entrarán en servicio en 2027, aunque la planificación ya contempla ampliar la capacidad disponible hasta los 144 MVA para atender el crecimiento de la demanda derivado de la electrificación de instalaciones, maquinaria y flotas.

Alicante avanza igualmente hacia ese horizonte. Tras iniciar en 2023 la electrificación de la dársena central, la Autoridad Portuaria trabaja ya en la extensión del suministro eléctrico a las terminales de contenedores y ferris, mientras prepara la implantación del OPS en la terminal de cruceros a partir de 2027. El programa suma una inversión pública superior a siete millones de euros, complementada con financiación privada y fondos europeos, y responde a un doble objetivo: cumplir las futuras obligaciones comunitarias y ofrecer un puerto más eficiente y competitivo para navieras y operadores.

En Vigo, el despliegue avanza de forma progresiva desde la terminal ro-ro de Bouzas, donde ya se encuentra en fase de pruebas una infraestructura desarrollada junto con Iberdrola. Paralelamente, la Autoridad Portuaria ha iniciado los estudios para extender el suministro eléctrico a las terminales de contenedores y cruceros. La elevada demanda energética prevista obliga incluso a estudiar soluciones de almacenamiento mediante baterías y nuevos combustibles verdes capaces de absorber los picos de consumo sin comprometer la estabilidad de la red.

En Las Palmas, la planificación presenta un condicionante adicional. La singularidad de los sistemas eléctricos insulares convierte el despliegue del OPS en un proyecto especialmente complejo, ya que depende no solo de la infraestructura portuaria sino también de la capacidad de generación, transporte y distribución existente en Canarias. La Autoridad Portuaria ya ha definido las necesidades de potencia de cada muelle y avanza en la tramitación de los puntos de acceso y conexión, aunque reconoce que el calendario definitivo dependerá de la evolución de la red eléctrica y de la coordinación entre todos los agentes implicados.

PACECO GROUP
Lifting Small & Medium Container and Multipurpose Terminals to the Highest Level of Economical and Ecological Profitability and Reliability

paceco-momentum.com/
paceco-poseidon.com/

spyder seamulator poseidon

SOSTENIBILIDAD

No obstante, la transformación energética no termina en la electrificación de los atraques. Las autoridades portuarias consultadas coinciden en que la sostenibilidad exige una estrategia mucho más amplia, donde cobran protagonismo la generación renovable, la eficiencia energética, el autoconsumo, los combustibles alternativos y la digitalización de las operaciones.

En Algeciras, la Estrategia Verde aspira a reducir 36.500 toneladas anuales de emisiones de CO2 mediante el incremento de la producción fotovoltaica, la mejora de la eficiencia energética y el desarrollo de soluciones que aporten mayor autonomía al puerto frente a posibles incidencias de la red. Para la Autoridad Portuaria, la transición energética solo será posible mediante una estrecha colaboración entre administraciones, operadores y empresas privadas, un planteamiento que ya se refleja en proyectos como la futura línea marítima eléctrica entre Tarifa y Tánger Ciudad.

El Puerto de Alicante apuesta por el autoconsumo mediante instalaciones fotovoltaicas y mini eólicas, impulsa una planta piloto de hidrógeno verde para aplicaciones portuarias y continúa avanzando en la electrificación interna de sus instalaciones. El objetivo no es únicamente reducir emisiones, sino también incrementar la competitividad del enclave mediante una menor dependencia energética y una mayor adaptación a las exigencias de los clientes y de la normativa europea.

Por su parte, Vigo integra la sostenibilidad dentro de una estrategia global de Blue Growth que combina nuevos combustibles, economía azul, biodiversidad, innovación tecnológica e integración puerto-ciudad. El suministro regular de bio-GNL en la terminal de Bouzas, el desarrollo del proyecto "Julio Verne" para nuevos vectores energéticos o iniciativas como Living Ports y Nautilus muestran una concepción mucho más amplia de la transición ecológica, donde el puerto se convierte también en un espacio de innovación ambiental.

LA FINALIZACIÓN DEL MUELLE 19 EN EL PUERTO DE ALICANTE PERMITIRÁ AUMENTAR LA CAPACIDAD DE EXPLOTACIÓN Y RECIBIR BUQUES DE MAYOR TAMAÑO

En Las Palmas, las actuaciones abarcan desde instalaciones fotovoltaicas con sistemas de almacenamiento hasta proyectos relacionados con hidrógeno renovable, movilidad eléctrica y eficiencia energética en edificios e infraestructuras. Todo ello persigue reforzar el papel del puerto como plataforma logística y energética del Atlántico medio, incrementando su resiliencia y generando nuevas oportunidades de actividad económica. ▣



WORLDWIDE







Referencia a nivel de transporte y manipulación de cargas en recintos industriales y portuarios.

Damos respuesta a sus necesidades y desarrollamos vehículos a medida de sus expectativas.

TERMINAL TRAILERS
ROLTRAILERS
BANCADAS
REMOLQUES
BASCULANTES
CUBETAS



Visítanos en:
www.fabrisem.com

Los puertos españoles aceleran su apuesta por la eólica marina



► La AP de A Coruña recibirá 97,5 millones de euros del programa PORT-EOLMAR para adaptar Punta Langosteira al despliegue de la eólica marina.



JAIME PINEDO

La eólica marina ha dejado de ser una promesa para convertirse en una de las mayores oportunidades de crecimiento de los puertos españoles, que afrontan una carrera para adaptar sus infraestructuras, atraer industria y consolidarse como nodos estratégicos de una cadena de valor llamada a transformar el mapa portuario y energético del país.

La eólica marina ha entrado definitivamente en la agenda estratégica de los puertos, impulsada por la transición energética, el crecimiento previsto de la eólica flotante y por una decisión política que marcará el desarrollo del sector durante los próximos años: la puesta en marcha del programa PORT-EOLMAR.

Así, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) ha destinado a este programa un total de 212 millones de euros para adaptar las infraestructuras portuarias a las necesidades logísticas e industriales de la eólica offshore. Esa inversión pública, además, actúa como efecto multiplicador al exigir proyectos industriales privados de cuantía equivalente o superior, lo que convierte la iniciativa en uno de los mayores programas de transformación portuaria vinculados a la transición energética.

Sin embargo, el verdadero valor de PORT-EOLMAR no reside únicamente en la financiación. El programa ha servido para acelerar proyectos que muchos puertos ya habían incorporado a sus planes estratégicos, reforzando una especialización que combina nuevas infraestructuras, captación de industria, disponibilidad de suelo y creación de ecosistemas logísticos de alto valor añadido.

REALIDADES DIFERENTES, VISIONES COMPARTIDAS

En este sentido, las respuestas de las autoridades portuarias de A Coruña, Avilés, Bilbao y Tarragona a Diario del Puerto Publicaciones reflejan que, aun partiendo de realidades diferentes, existe la visión compartida de que la eólica marina será uno de los grandes motores de crecimiento de la próxima década.

En el caso de A Coruña, la apuesta es decidida. La Autoridad Portuaria considera que la eólica marina constituirá "uno de los principales vectores de crecimiento" del puerto dentro de su estrategia "A Coruña Green Port", concebida para convertir Punta Langosteira en un gran polo industrial, energético y marino. La reciente concesión de ➤



PORT-EOLMAR IMPULSA LA TRANSFORMACIÓN PORTUARIA

La adaptación de los puertos españoles a la eólica marina ha encontrado en PORT-EOLMAR el mayor respaldo económico recibido hasta la fecha. El programa, gestionado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y financiado con fondos europeos Next Generation EU, destina 212 millones de euros a adecuar las infraestructuras portuarias para responder a las necesidades de la eólica offshore.

Su objetivo va más allá de financiar obras. Cada proyecto debe ir acompañado de inversiones industriales privadas de cuantía equivalente o superior, de modo que la inversión pública actúe como elemento tractor para atraer empresas, actividad y empleo.

Las ayudas permiten financiar nuevos muelles, ampliación de explanadas de elevada capacidad portante, incremento de superficies logísticas, mejora de calados y adaptación de espacios para el ensamblaje, almacenamiento y expedición de componentes de grandes dimensiones.

La iniciativa responde a una realidad técnica: la eólica marina necesita puertos capaces de manipular estructuras de enorme tamaño, con amplias zonas de acopio y muelles preparados para cargas excepcionales.

Con este programa, España no solo pretende preparar sus puertos para el futuro despliegue de parques eólicos nacionales, sino también posicionarlos como plataformas industriales y logísticas de referencia para participar en la cadena de suministro europea de la eólica marina.



► La eólica marina necesita puertos capaces de manipular estructuras de enorme tamaño.

97,5 millones de euros procedentes de PORT-EOLMAR permitirá desarrollar la zona sur del puerto exterior con un nuevo muelle y amplias explanadas destinadas a la fabricación y montaje de componentes para parques offshore. El proyecto, presentado conjuntamente con el Puerto de Ferrol, aspira a convertir el golfo Ártabro en uno de los grandes hubs europeos de la eólica marina.

Mientras A Coruña proyecta el futuro, Avilés reivindica su presente. Para el puerto asturiano, la eólica marina no representa una nueva oportunidad, sino un sector estratégico consolidado desde hace más de quince años. Desde enero de 2012 ha participado en más de una treintena de proyectos eólicos terrestres y marinos y ha superado las 19.300 piezas embarcadas, alcanzando en 2024 un récord de 174.217 toneladas de componentes movidas. Esa experiencia constituye, a juicio de la Autoridad Portuaria, su principal ventaja competitiva frente a otros puertos europeos.

LA EÓLICA MARINA SERÁ UNO DE LOS PRINCIPALES VECTORES DE CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD EN EL PUERTO DE A CORUÑA

La estrategia de crecimiento de Avilés pasa ahora por disponer de más espacio. La ampliación prevista de 78.000 metros cuadrados de suelo portuario en la margen derecha y la negociación para incorporar otros 346.000 metros cuadrados correspondientes a las antiguas baterías de cok de ArcelorMittal responden a una idea que resume perfectamente la visión del puerto: "El suelo no es un fin en sí mismo; es la condición habilitante para atraer industria, crecer en actividad y crear empleo".

Una visión distinta, aunque complementaria, ofrece el Puerto de Bilbao. La Autoridad Portuaria evita presentar la eólica marina como una actividad aislada y la integra dentro de un



► El Puerto de Avilés se ha convertido en uno de los nodos industriales clave de la cadena de valor eólica.

ecosistema industrial mucho más amplio, donde conviven empresas como Haizea Wind, Navacel, Lointek o Siemens Gamesa junto a operadores logísticos especializados. Bilbao insiste en que el papel de una autoridad portuaria no consiste en impulsar un sector concreto, sino en proporcionar infraestructuras eficientes capaces de responder a las necesidades de toda la industria.

"EL ÉXITO QUE PUEDA TENER UN PUERTO NO SE MEDIRÁ POR LA SUPERFICIE DEDICADA A ESA ACTIVIDAD, SINO POR EL VALOR ECONÓMICO, INDUSTRIAL Y LOGÍSTICO QUE SEA CAPAZ DE GENERAR CADA METRO CUADRADO", SUBRAYA LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Ese planteamiento explica que las inversiones previstas, desde explanadas de elevada capacidad portante hasta nuevas superficies derivadas de la segunda fase del Espigón Central, se conciben como actuaciones que incrementan la competitividad global del puerto y no exclusivamente la de la eólica marina. La prioridad, sostiene la Autoridad Portuaria, es gestionar un recurso tan limitado como el suelo para maximizar el valor económico, industrial y logístico generado por cada metro cuadrado del dominio público portuario. ➤



➤ La eólica marina forma parte del tejido industrial presente en el Puerto de Bilbao y es una actividad relevante dentro del ecosistema industrial.



Pérez y Cia

EMPRESA LÍDER OFRECIENDO UN SERVICIO GLOBAL DE AGENCIA MARÍTIMA DESDE 1853

AGENCIA MARÍTIMA

BREAKBULK CARGO

SERVICIOS LÍNEAS REGULARES

SERVICIOS TRAMP

SERVICIOS YATES & CRUCEROS

SERVICIOS REEFER

ADUANAS

HUSBANDRY

OFICINA TÉCNICA

OPERACIONES PORTUARIAS














CUATRO PUERTOS Y CUATRO ESTRATEGIAS COMPLEMENTARIAS

Aunque las cuatro autoridades portuarias consultadas por Diario del Puerto Publicaciones coinciden en que la eólica marina será uno de los grandes motores de crecimiento de la próxima década, cada una afronta este desafío desde fortalezas diferenciadas.

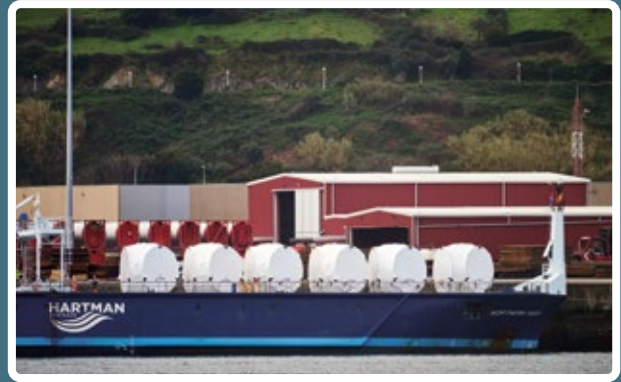
Así, A Coruña apuesta por convertir Punta Langosteira, junto al Puerto de Ferrol, en un gran hub industrial del Golfo Ártico especializado en la fabricación y ensamblaje de estructuras flotantes. La disponibilidad de suelo, los grandes calados y la futura conexión ferroviaria sustentan un proyecto que ya ha despertado el interés de importantes inversores.

Avilés parte de una posición consolidada tras más de quince años de experiencia en la manipulación y embarque de componentes eólicos. Su prioridad es ampliar la superficie disponible para responder al crecimiento de la demanda.

Bilbao fundamenta su estrategia en un potente ecosistema industrial y logístico, con fabricantes internacionales, empresas de ingeniería y operadores especializados. Su objetivo es seguir ofreciendo infraestructuras competitivas dentro de un puerto multipropósito.

Tarragona, por su parte, aspira a convertirse en el gran referente mediterráneo de la eólica flotante. La ampliación del Moll de Balears y su proximidad a los futuros parques del Golfo de León refuerzan una apuesta respaldada por la Generalitat y por un sólido tejido empresarial.

Por tanto, más que competir entre sí, estos cuatro puertos conforman una red de especialización que fortalece el posicionamiento de España en la cadena de valor europea de la eólica marina.



► Los puertos fortalecen el posicionamiento de España en la cadena de valor europea de la eólica marina.



COMA Y RIBAS

C H A R L E S A N D R É



JUNTOS, SUPERANDO SUS EXPECTATIVAS








Polígono Industrial Santaiga
C/ Obradors, Nº 7
08130 Santa Perpetua de Mogoda (Barcelona)

Tel.: (+34) 932 234 153
Email: comayribas@gcatrans.com








Si el Atlántico concentra buena parte de la actividad actual, Tarragona aspira a convertirse en la gran referencia mediterránea para la eólica flotante. El puerto catalán considera que el proyecto ha trascendido el ámbito estrictamente portuario para convertirse en "un proyecto de país", gracias al respaldo de la Generalitat y a la existencia de un tejido empresarial formado por más de un centenar de compañías vinculadas al sector eólico.

"EL SUELO NO ES UN FIN EN SÍ MISMO: ES LA CONDICIÓN HABILITANTE PARA ATRAER INDUSTRIA, CRECER EN ACTIVIDAD Y CREAR EMPLEO", EXPONE EL PUERTO DE AVILÉS

La inversión prevista alcanza los 80 millones de euros para construir la segunda fase del Moll de Balears, de los que 24 millones procederán precisamente de PORT-EOLMAR. La ampliación añadirá 22 hectáreas de superficie operativa y un calado de 23,5 metros, con el objetivo de que las instalaciones estén plenamente operativas en 2029, coincidiendo con los primeros grandes desarrollos de eólica marina flotante previstos en el Mediterráneo occidental, especialmente en el Golfo de León.

FACTORES COMUNES DE COMPETITIVIDAD

Más allá de las diferencias geográficas, las cuatro autoridades portuarias coinciden en un elemento esencial: la competitividad ya no depende únicamente de disponer de buenos muelles. La capacidad para ofrecer grandes superficies logís-



► La Autoridad Portuaria de Tarragona invertirá 80 millones de euros para construir la segunda fase del Moll de Balears para la eólica marina.

ticas, calados adecuados, conexiones terrestres eficientes, experiencia en project cargo y un potente tejido industrial asociado resulta hoy tan determinante como la propia infraestructura portuaria.

También existe consenso respecto a los principales desafíos. Tanto A Coruña como Tarragona consideran imprescindible que el Estado convoque cuanto antes las primeras subastas de parques eólicos marinos para aportar certidumbre a las inversiones. Avilés reclama una planificación estable y sostenida en el tiempo que permita consolidar el crecimiento de la industria, mientras que Bilbao pone el foco en la estabilidad regulatoria, la competitividad de la cadena de suministro y la colaboración entre administraciones, empresas y puertos como elementos imprescindibles para consolidar un ecosistema industrial competitivo.

Cada puerto desarrolla su propia estrategia y explota ventajas diferentes, pero todos persiguen el mismo objetivo de situarse en el centro de una industria llamada a generar miles de millones de euros en inversiones, empleo cualificado y actividad logística durante las próximas décadas. Además de cambiar el modelo energético español, la eólica marina está llamada también a redefinir el mapa de especialización de los puertos españoles. ■



► La combinación de inversiones públicas, iniciativa privada y planificación a largo plazo será determinante.

EL RETO EMPIEZA TRAS LAS INVERSIONES

Las autoridades portuarias coinciden también en que disponer de nuevos muelles y grandes explanadas constituye solo el primer paso, ya que el verdadero desafío será atraer actividad industrial y garantizar un flujo estable de proyectos que rentabilicen las inversiones realizadas.

Por otra parte, el aspecto que más se repite en las respuestas de A Coruña, Avilés, Bilbao y Tarragona es la necesidad de certidumbre. El sector reclama un marco regulatorio estable y un calendario claro que permita a fabricantes, ingenierías y operadores logísticos planificar inversiones a largo plazo. En este contexto, la convocatoria de las primeras subastas de parques eólicos marinos se considera decisiva para activar la cadena de valor y consolidar la demanda de infraestructuras portuarias especializadas. España parte, además, de una posición competitiva gracias a su potente industria metalúrgica y naval, sus empresas de ingeniería, una amplia red portuaria y una ubicación estratégica entre el Atlántico y el Mediterráneo.

Las cuatro autoridades portuarias también destacan la importancia de la colaboración entre administraciones, puertos y empresas. La combinación de inversiones públicas, iniciativa privada y planificación a largo plazo será determinante para consolidar un sector llamado a convertirse en uno de los principales motores industriales y logísticos de los puertos españoles.



EUROPEA

CALIDAD

AL PRECIO QUE NECESITES




www.europeadecarretillas.com

La digitalización redefine los puertos a nivel tecnológico, organizativo y cultural





LOLI DOLZ

El sistema portuario español se encuentra inmerso

en un proceso de transformación digital que va más allá de la mera incorporación de nuevas tecnologías. Como explica a Diario del Puerto Publicaciones Pedro García Navarro, director de Explotación de Puertos del Estado, "el principal reto no es únicamente tecnológico, sino también organizativo y cultural. La digitalización está redefiniendo la forma en que operan los puertos y se relacionan los distintos actores de la comunidad portuaria, lo que exige revisar procesos, modelos de colaboración y formas de trabajo".

Aunque ya existen iniciativas de referencia impulsadas por distintas autoridades portuarias, el siguiente paso consiste "en avanzar hacia un modelo más coordinado y sistémico que favorezca la interoperabilidad y la compartición de conocimiento, en la definición colaborativa e inclusiva de una hoja de ruta para todo el sistema portuario", detalla García.

Por eso, Puertos del Estado está destinando más recursos a la transformación digital (reforzando la apuesta por la digitalización y la gestión avanzada de datos en todo el sistema portuario) y al desarrollo del modelo Smart Ports. Se ha apostado por soluciones como DUEPORT, para la gestión de escalas; INTEGRA2, para la gestión económico-portuaria; y SIMPLE, para ofrecer trazabilidad a toda la cadena logística. "Estas soluciones están en constante evolución y actualmente se están adaptando al Reglamento (UE) 2019/1239, que regula el nuevo Entorno Europeo de Ventanilla Única Marítima (EMSW), además de dar respuesta a las necesidades que van surgiendo por parte de las Autoridades Portuarias y otros organismos participantes", confirma el directivo de Puertos del Estado, "pero vamos un paso más allá y estamos trabajando en un Plan de Digitalización, a medio-largo plazo, con la intención de facilitar la transformación digital y acompañar en este proceso a todo el sistema portuario, coordinando e impulsando la colaboración entre todos los participantes, con el objetivo de lograr un sistema verdaderamente conectado e interoperable, unificado".

Para García, "nos encontramos en un momento clave para acelerar esta evolución y aprovechar las oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías".

SÍ, PERO NO AL MISMO RITMO

Por su parte, ANESCO (Asociación Nacional Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo) confirma la plena transformación, pero destaca un hándicap a resolver. "Estamos ante un ecosis- ➤



► La progresiva implantación de aplicaciones basadas en IA transformará las tareas de estiba.

tema en evolución donde la digitalización, la automatización de procesos y la mejora en la trazabilidad de las mercancías se han convertido en imperativos estratégicos", expone José Luis Romero, secretario general de ANESCO, "sin embargo, este avance no ocurre al mismo ritmo para todos: mientras existen compañías de gran envergadura que progresan a velocidad de vértigo, otras avanzan de manera más rezagada. Lograr el equilibrio en este desarrollo es clave para garantizar que nuestros puertos sigan siendo nodos preferentes para los operadores internacionales".

SIETE SMART PORTS PARA 2030

El Marco Estratégico del sistema portuario español establece el objetivo de contar con al menos siete Smart Ports para 2030. Para lograrlo, Puertos del Estado trabaja en un Plan de Digitalización para el sistema portuario. Como detalla Pedro García Navarro, director de Explotación de Puertos del Estado, en primer lugar, se hará una reevaluación de procesos para simplificar, homogeneizar y optimizar (en consenso con las Autoridades Portuarias). En segundo lugar, habrá que capturar y estructurar todos los datos necesarios para modelar la realidad portuaria. Y, una vez construida esta base, "será posible una explotación real de los datos, desarrollando capacidades de analítica, simulación y reporting que aporten valor al conjunto del sistema". Finalmente, en un último estadio de madurez digital, "el objetivo será alcanzar un sistema portuario inteligente, concebido como un sistema anticipativo y adaptativo, apoyado en el uso de una IA consciente que permita no solo optimizar las operaciones del día a día, sino también inferir resultados menos evidentes, anticipar incidencias y reaccionar y adaptarse para mejorar de forma continua", concluye el directivo.



PEDRO GARCÍA NAVARRO

DIRECTOR DE EXPLOTACIÓN DE
PUERTOS DEL ESTADO

"Estamos trabajando en un Plan de Digitalización para facilitar la transformación digital y acompañar a todo el sistema portuario con el objetivo de lograr un sistema conectado e interoperable unificado"

De similar opinión es Lidia Muñoz, directora internacional de Puertos y Aeropuertos de Indra Group, que apunta: "Si bien todos los puertos poseen un Port Management System (PMS), la mayoría tiene una asignatura pendiente con la implementación de un Port Community System (PCS) que permita a todos los actores del puerto intercambiar información de forma automática y segura". Además, recuerda Muñoz, "existen otras herramientas, como es el control de la trazabilidad física de mercancías y la verificación de la composición del tren en tiempo real a su paso por el puerto, que aún no se han implementado".

MUÑOZ (INDRA GROUP): "LOS PUERTOS EN ESPAÑA HAN ENTENDIDO QUE SU SISTEMA CLÁSICO DE GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN ES MUCHO MÁS EFICIENTE CON INVERSIONES EN SOLUCIONES DIGITALES"

Para Francisco Toledo, director de la Cátedra Smart Ports, España lidera el entorno mediterráneo en la adopción de plataformas digitales y la automatización de procesos, pero en grados diferentes: "Mientras que los grandes hubs como Algeciras, Valencia o Barcelona avanzan en la automatización o semiautomatización de terminales y uso de PCS propios, los puertos de menor tamaño están realizando un encomiable esfuerzo de adaptación, extendiendo la sensorización e invirtiendo en eficiencia energética. Por eso, uno de los grandes retos es la interoperabilidad total de todo el sistema porque es necesario ir más allá de adoptar tecnología por separado".

Oscar Pernía, Co-founder y Chief Technology Officer de NextPort, por su parte, insiste en que el efecto generado por los esfuerzos tecnológicos o de innovación no han producido aún un impacto suficiente: "Se requieren mecanismos de contratación y de adopción que lleven a un nivel práctico para que los puertos españoles puedan aprovechar el potencial que trae la digitalización o tecnologías transformadoras como la IA".

TOLEDO (CÁTEDRA SMART PORTS): "ESPAÑA LIDERA EL ENTORNO MEDITERRÁNEO EN LA ADOPCIÓN DE PLATAFORMAS DIGITALES Y LA AUTOMATIZACIÓN, PERO EN GRADOS DIFERENTES"



JOSÉ LUIS ROMERO
SECRETARIO GENERAL
DE ANESCO

"Estamos ante un ecosistema en evolución donde la digitalización, la automatización de procesos y la mejora en la trazabilidad de las mercancías se han convertido en imperativos estratégicos"



LIDIA MUÑOZ
DIRECTORA INTERNACIONAL DE PUERTOS
Y AEROPUERTOS DE INDRA GROUP

"En los próximos años habrá un mayor impulso de la digitalización por la Estrategia de Puertos en la que se define los puertos como infraestructuras críticas para la competitividad"

CAMBIOS VISIBLES

Preguntado por los cambios producidos en los puertos españoles en los últimos años, Romero confirma que, a lo largo de los últimos años, han sido testigos "de una adopción progresiva y palpable de sistemas innovadores en los muelles cuyo impacto en la operativa diaria es directo". Y valora que "la progresiva implantación de aplicaciones basadas en inteligencia artificial y los nuevos sistemas operativos de gestión de terminales transformarán las tareas de estiba en tres vertientes clave: la optimización de operaciones; los sistemas de predicción y la gestión de riesgos y seguridad".

PERNÍA (NEXTPORT): "ANTES SE HABLABA DE DIGITALIZACIÓN DE UNA FORMA MUY ABSTRACTA; AHORA SE HABLA DE CONECTAR DATOS, SISTEMAS Y PROCESOS"

En este sentido, el secretario general reitera que liderar con éxito esta transformación digital exige "que las empresas estibadoras cuenten con el apoyo estratégico de la Administración mediante ayudas directas e incentivos. No obstante, el verdadero impulso requiere ir más allá, promoviendo un entorno regulatorio y colaborativo que facilite activamente el cambio. Es aquí donde adquieren un valor fundamental los programas públicos de desarrollo, los cuales construyen el marco idóneo

para democratizar la innovación y acelerar la transición tecnológica de todo el sector".

Sobre las inversiones de las empresas asociadas a ANESCO, Romero indica que están ejecutando importantes inversiones ➤



► Indra Group desarrolla herramientas tecnológicas que ya están activas en puertos de todo el mundo.



Para
Autoridades
Portuarias y
Operadores
MARPOL

**Digitaliza tus servicios MARPOL
más ágil, seguro y sostenible.**



descubre cómo en navozyne.com/nswap



Swap™



NAVOZYME™
Transforming Maritime Ahead of Time



► Uno de los puertos pioneros en la aplicación de la tecnología es Tanger Med.

SHANGHÁI, RÓTERDAM Y TANGER MED, ALGUNOS DE LOS EJEMPLOS A SEGUIR

La transformación digital no entiende de fronteras y ya hay puertos internacionales en un estadio avanzado de digitalización. "Yangshan (Shanghái) es probablemente el más avanzado en automatización portuaria. Si hablamos de Smart Port en sentido más amplio, Róterdam destaca por su madurez como puerto inteligente integral", opina Pedro García Navarro, director de Explotación de Puertos del Estado.

Acerca de este último, Róterdam, Francisco Toledo, director de la Cátedra Smart Ports, subraya que es "referente indiscutible en la ejecución de la estrategia de Smart Port. Su apuesta decidida por convertirse en un puerto autónomo para el horizonte 2030 le ha permitido desarrollar el gemelo digital más avanzado del mundo, que monitoriza parámetros hidrometeorológicos y estructurales con precisión milimétrica para optimizar la entrada de buques de gran calado".

En Asia, Toledo pone en valor la terminal automatizada de Qingdao (China) por su eficiencia operativa, "demostrando cómo la robótica pesada, la IA y las redes 5G pueden operar de forma integrada y prácticamente desierta durante las 24 horas del día, batiendo récords mundiales en movimientos de contenedores por hora". Asimismo, le parece remarcable el puerto de Chancay, en Perú.

Por su parte, Óscar Pernía, Co-founder y Chief Technology Officer de NextPort, destaca como "pioneros en la aplicación de la tecnología" a puertos como Singapur, Tanger Med, Hamburgo o Los Ángeles. "Son ejemplos a nivel de proyecto o buenas prácticas que no debe seguirse ciegamente o con complejo", valora Pernía, quien recalca el enfoque en esos puertos en el ámbito de la colaboración en grupos de trabajo como IAPH o ChainPort, "en España deberíamos mejorar la colaboración entre puertos y dejar de competir de forma opaca".

Desde Indra Group, Lidia Muñoz, su directora internacional de Puertos y Aeropuertos, destaca proyectos como sus soluciones de Ventanilla Única Marítimo-Portuaria (DUE-PORT en España o la plataforma logística JUL en Portugal) y de Port Community System (PCS), implementada en puertos de España (como el de Bilbao y el de Huelva), Portugal, Marruecos, Angola, Cabo Verde y Chipre, así como en terminales multicarga y centros logísticos de referencia como Valparaíso, o en el Puerto de San Antonio, ambos en Chile.



FRANCISCO TOLEDO

DIRECTOR DE LA CÁTEDRA SMART PORTS

"El foco ha virado radicalmente hacia la integración del ecosistema: la relación digital con navieras, operadores logísticos, el transporte terrestre y las aduanas es hoy mucho más fluida"

enfocadas en la implantación de nuevos sistemas operativos avanzados que permitan una gestión integral de las terminales. Asimismo, "los recursos se dirigen prioritariamente a la digitalización de procesos, a la modernización de la maquinaria de muelle y al despliegue de modelos de IA orientados a la optimización y gestión predictiva de riesgos. Este esfuerzo inversor es especialmente visible en los proyectos de automatización y semiautomatización de terminales que está previsto que se lleven a cabo próximamente, hitos clave para la competitividad del sistema portuario".

ROMERO (ANESCO): "LA IA Y LOS NUEVOS SISTEMAS OPERATIVOS DE GESTIÓN DE TERMINALES TRANSFORMARÁN LAS TAREAS DE ESTIBA"

Para Lidia Muñoz, directiva de Indra Group, en los últimos tres años, los puertos en España han entendido que su sistema clásico de gestión y explotación es mucho más eficiente con inversiones en soluciones digitales operacionales y con sistemas híbridos. "Esto, sin duda, influye en su transformación en Smart Ports, con lo que eso conlleva en eficiencia, seguridad, garantías a usuarios, etc. Además, en los próximos años creemos que habrá un mayor impulso de la digitalización con motivo de la Estrategia de Puertos que recientemente ha publicado la comisión europea, en el que se define un rol relevante de los puertos como infraestructuras críticas para la competitividad, autonomía y soberanía tecnológica, así como para la seguridad europea", afirma Muñoz.

"Antes se hablaba de digitalización de una forma muy abstracta y la mayoría de las veces no entendible; ahora se habla de conectar datos, sistemas y procesos de una forma más coherente y práctica", añade el Co-founder y CTO de NextPort, "la dinámica en el sector demuestra que la conversación ya no gira solo alrededor de la tecnología, sino de construir una base de datos coherente, de integrar sistemas, crear trazabilidad en los flujos físicos y de información, o la inversión necesaria en los esquemas organizativos y en la atracción y retención de talento en puertos".

En este punto, el director de la Cátedra Smart Ports indica que se ha pasado de una digitalización "hacia dentro", centrada en



ÓSCAR PERNÍA

CO-FOUNDER Y CHIEF TECHNOLOGY
OFFICER DE NEXTPORT

**"Se requieren
mecanismos de
contratación y de
adopción que lleven a
un nivel práctico para que
los puertos españoles puedan aprovechar
el potencial de la digitalización"**

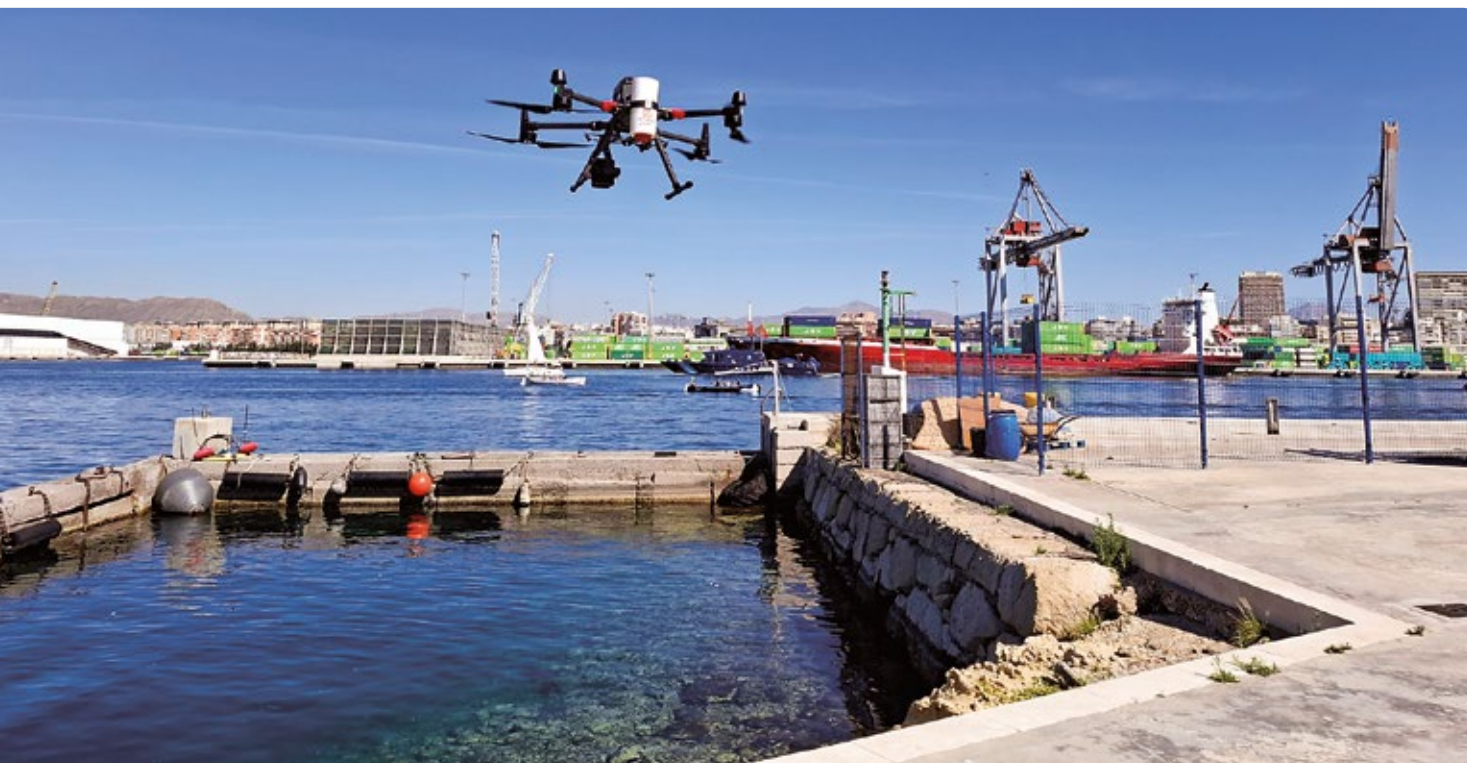
optimizar los procesos internos de cada Autoridad Portuaria, a una digitalización "colaborativa". "El foco ha virado radicalmente hacia la integración del ecosistema: la relación digital con navieras, operadores logísticos, el transporte terrestre y las aduanas es hoy mucho más fluida. Además, la sostenibilidad se ha con-

**GARCÍA (PUERTOS DEL ESTADO): "EL PRINCIPAL
RETO NO ES ÚNICAMENTE TECNOLÓGICO, SINO
TAMBIÉN ORGANIZATIVO Y CULTURAL"**



► **Hubs como Algeciras, Valencia o Barcelona avanzan en la automatización o semiautomatización de terminales y el uso de PCS propios.**

vertido en el principal vector de tracción tecnológica. De hecho, la gestión digital de las redes eléctricas portuarias (smart grids) y el control en tiempo real de la huella de carbono, por poner un ejemplo, han pasado de ser iniciativas piloto a ser aplicaciones maduras", asevera Toledo. ■



► El Puerto de Alicante inició en mayo el mapeado 3D de sus instalaciones.

Los puertos, ante el reto de cómo integrar las tecnologías en sus operativas

LOLI DOLZ

La inteligencia artificial (IA) y la gestión avanzada del dato se están consolidando como las tecnologías que harán posible el proceso de transformación digital de los puertos españoles. Que sean la base de cualquier proceso de digitalización, que permitan optimizar operaciones, mejorar la toma de decisiones y aumentar la competitividad del sistema portuario hace imposible huir de ellas. "Desde Indra Group concebimos que la tecnología y la innovación son la palanca fundamental para acelerar la necesaria transformación digital del ecosistema portuario y logístico con soluciones que conectan todos los actores de la cadena de transporte, desde el origen hasta el destino final", expone Lidia Muñoz, directora internacional de Puertos y Aeropuertos de Indra Group.

Por ello, "aplicar las últimas tecnologías disponibles, como la IA o el big data, es fundamental para facilitar una gestión integral de mercancías y pasajeros, con trazabilidad física y documental completa. Nos ayudan a simplificar procesos y, con ello, a mejorar la eficiencia operativa", agrega Muñoz.

Es más, opina Pedro García Navarro, director de Explotación de Puertos del Estado, "las tecnologías que deberían estar presentes

de forma imprescindible en la evolución de los puertos son aquellas que permitan mejorar la eficiencia operativa, la sostenibilidad, la seguridad y la integración logística". Así, además de IA, García destaca "el Internet de las Cosas (IoT), porque la instalación de sensores en grúas, vehículos, contenedores, muelles y otras infraestructuras facilita la monitorización en tiempo real de las operaciones y, por supuesto, plataformas de big data y gestión del dato, que permite analizar los grandes volúmenes de información de que disponen los puertos y transformarlos en decisiones estratégicas".

En consecuencia, la evolución portuaria no dependerá de una única tecnología, sino de la integración de todas ellas dentro de un ecosistema digital conectado. No obstante, reconoce García, "la gestión inteligente del dato, la IA, la automatización y la ciberseguridad serán probablemente los elementos más determinantes para el desarrollo de los puertos del futuro".

TOLEDO (CÁTEDRA SMART PORTS): "LA COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS SE ESTÁ JUGANDO EN LA LIGA DIGITAL. LOS PUERTOS YA NO PUEDEN SER MERAMENTE REACTIVOS"



► Indra aporta su experiencia en tecnología portuaria de última generación, presente en más de 50 puertos de todo el mundo.

Asimismo, opina que "más allá de identificar tecnologías concretas, resulta fundamental determinar dónde y cómo aportan realmente valor al sistema portuario. Precisamente uno de los objetivos del Plan de Digitalización es analizar, priorizar y definir las tecnologías que deben impulsar la evolución del sistema portuario español".

LAS INEVITABLES

Sobre las tecnologías que sí o sí deberían estar en la evolución portuaria española, Lidia Muñoz apuesta por "soluciones escalables, abiertas y multimodales que permitan la incorporación de tecnologías de vanguardia que ayuden a optimizar los procesos"; y señala que la inteligencia artificial "tiene que estar presente a la hora de monitorizar todos los procesos que se dan en un puerto" y que tecnologías avanzadas como el blockchain "garantizan un alto nivel de seguridad y fiabilidad en el intercambio de datos entre operadores logísticos, autoridades y plataformas externas".

ROMERO (ANESCO): "PARA QUE NUESTROS PUERTOS SIGAN SIENDO NODOS PREFERENTES ES NECESARIO FACILITAR EL ACCESO A RECURSOS ECONÓMICOS Y TECNOLÓGICOS Y APOSTAR TAMBIÉN POR UNA FORMACIÓN CONTINUA"

Por su parte, Óscar Pernía, Co-founder y Chief Technology Officer de NextPort, alerta de que cuando se habla de tendencias en tecnologías se puede acabar en eslóganes impulsados por intereses comerciales que en ocasiones están lejos del interés del negocio. "A nivel global los puertos están impulsando tecnologías a distintos niveles y lo importante es la integración de las mismas y su generación de valor", expone el CTO de NextPort que, al mismo tiempo, no evita mencionar algunas como IoT,

MUÑOZ (INDRA GROUP): "APLICAR LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS DISPONIBLES ES FUNDAMENTAL PARA FACILITAR UNA GESTIÓN INTEGRAL DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS, CON TRAZABILIDAD FÍSICA Y DOCUMENTAL COMPLETA"

plataformas como PCS o TOS, gemelos digitales, la mencionada IA o la analítica avanzada.

Otro experto consultado es el director de la Cátedra Smart Ports, Francisco Toledo, quien subraya que "la competitividad de los puertos se está jugando en la liga digital. Los puertos ya no pueden ser meramente reactivos". Además, para que un puerto mantenga su competitividad en el escenario global actual, el director de la Cátedra Smart Ports enumera cuatro pilares tecnológicos fundamentales: la conectividad 5G/6G privada, los gemelos digitales, el IoT y edge computing, y el blockchain y las Tecnologías de Registro Distribuido (DLT).

DESAFÍOS ACTIVOS

En cuanto a los principales retos de la innovación y la transformación digital en el ámbito portuario, los expertos consultados destacan que muchas de las soluciones necesarias (IA, IoT, automatización, analítica de datos o gemelos digitales) ya existen y han demostrado su potencial, así que el desafío pasa por alzar la mirada e ir a lo más práctico: se necesitan recursos económicos y talento.

"El verdadero desafío radica en cómo integrarlas de forma efectiva en la operativa diaria y generar valor real a partir de ellas. Y para ello, el factor humano es fundamental. La transformación digital requiere profesionales capaces de comprender las nuevas tecnologías, interpretar los datos y adaptar los procesos de trabajo a un entorno cada vez más digitalizado. Por ello, la formación, la capacitación continua y la gestión del cambio organizativo son elementos esenciales para ►

¿Y QUÉ PASA CON LA CIBERSEGURIDAD?

A medida que aumenta la digitalización, resulta imprescindible proteger las infraestructuras críticas y los sistemas de información frente a ciberataques y amenazas digitales. "La ciberseguridad es vital en infraestructuras vitales y críticas como lo son los puertos. No se concibe un puerto comercial sin un plan de ciberseguridad con unas medidas adecuadas a sus necesidades cambiantes", explica la directora internacional de Puertos y Aeropuertos de Indra Group, Lidia Muñoz.

"Para las empresas estibadoras, la ciberseguridad se ha consolidado como un elemento crítico e indispensable. En un escenario donde la inteligencia artificial, la automatización y la gestión masiva de datos redefinen la manipulación de mercancías, blindar los sistemas operativos es una prioridad absoluta; por ello, las compañías están destinando recursos a fortalecer sus infraestructuras digitales frente a las amenazas cibernéticas", confirma José Luis Romero, secretario general de ANESCO.

De hecho, recuerda la directiva de Indra, los puertos ya han comenzado a invertir, "el problema es la disparidad de tamaños de empresas que forman parte del ecosistema portuario, pues no todas tienen una gran capacidad inversora debido a su tamaño. Aunque la industria portuaria está invirtiendo y madurando rápidamente debido a la presión regulatoria (como la directiva NIS2 en Europa) y las amenazas reales, la velocidad de la transformación digital sigue superando la capacidad de protección. El gran reto actual de los Smart Ports es lograr que la ciberseguridad no sea un freno a la innovación".

Para Óscar Pernía, Co-founder y Chief Technology Officer de NextPort, la ciberseguridad es un requisito de diseño de los sistemas y plataformas "que no debe verse como un complemento, sino como una capa fundamental de la infoestructura que debe aplicarse a cualquier solución tecnológica, junto con la gobernanza del dato, la gestión del riesgo y la formación-concienciación del personal". Básicamente, añade Pernía, es lo que el sistema portuario español ya fomenta "al reconocer la necesidad urgente de reforzar la ciberresiliencia, a través de marcos regulatorios tan estrictos como necesarios".

"La ciberseguridad ya no es una opción del departamento de IT, es un pilar crítico de la seguridad nacional y de la continuidad del negocio global. Desarrollar planes de ciberseguridad integrales alineados con normativas exigentes como la Directiva NIS2 en el marco europeo debe ser algo obligatorio. Debemos proteger la infoestructura con el mismo celo y contundencia con que históricamente hemos protegido la infraestructura física, porque hoy la resiliencia portuaria se mide, sobre todo, en bits", concluye Toledo.



► La ciberseguridad es ya un elemento crítico e indispensable en los entornos portuarios.

garantizar el éxito de cualquier iniciativa de innovación", subraya el director de Explotación de Puertos del Estado.

Para José Luis Romero, secretario general de ANESCO, "el éxito de la transformación del sistema portuario español dependerá, fundamentalmente, de disponer de los recursos necesarios y de poner el foco de forma inequívoca en la innovación". Sin embargo, asevera, "la realidad actual refleja una importante brecha: mientras las grandes compañías avanzan a gran velocidad gracias a su capacidad de inversión, las empresas más locales y pequeñas encuentran serias dificultades para acometer estos cambios". En este sentido, apunta, "para que nuestros puertos sigan siendo nodos preferentes a nivel internacional es necesario facilitar el acceso a las empresas que lo necesiten a recursos económicos y tecnológicos y apostar también por una formación continua que capacite al capital humano incorporando nuevo talento y actualizando las competencias digitales de los profesionales actuales".

GARCÍA (PUERTOS DEL ESTADO): "LAS TECNOLOGÍAS QUE DEBERÍAN ESTAR PRESENTES EN LA EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS SON AQUELLAS QUE PERMITAN MEJORAR LA EFICIENCIA OPERATIVA, LA SOSTENIBILIDAD, LA SEGURIDAD Y LA INTEGRACIÓN LOGÍSTICA"

Mientras, para la directiva de Indra Group los retos reales se sitúan "en la transformación digital, ordenada, gradual y completa que permita a los puertos ofrecer sus servicios de una forma altamente competitiva y segura". Por ello la ciberseguridad es clave en toda esta transformación, "los puertos son infraestructuras críticas que, además de manejar mucha información valiosa que debe estar protegida, también tienen que garantizar sus servicios 24/7". Asimismo, los retos de la digitalización deberían ir acompañados de la incorporación de perfiles tecnológicos adecuados "y de una gestión del cambio en los usuarios de los puertos, de forma que esta transformación sea llevada de la mano para todos los usuarios,



► La Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con un sistema de geolocalización de buques: el Automatic Identification System (AIS).

no familiarizados con la mayoría de las soluciones a implementar”.

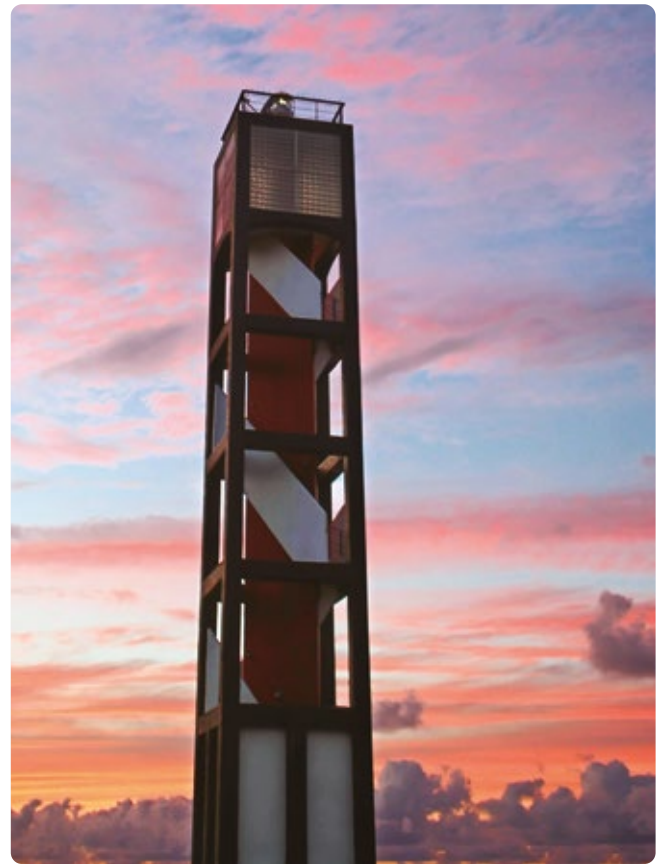
Para Óscar Pernía los verdaderos retos no son tanto tecnológicos como de integración “para hacerla funcionar como un sistema coherente y eficiente”; además de “las restricciones en puertos procedentes de su entendimiento del negocio, mecanismos de contratación disponibles o disponibilidad de personal especializado”, apostilla.

PERNÍA (NEXTPORT): “A NIVEL GLOBAL LOS PUERTOS ESTÁN IMPULSANDO TECNOLOGÍAS A DISTINTOS NIVELES Y LO IMPORTANTE ES LA INTEGRACIÓN DE LAS MISMAS Y SU GENERACIÓN DE VALOR”

Asimismo, para el experto de NextPort, otros obstáculos son, por un lado, la fragmentación del dato entre los distintos sistemas (PMS/PCS, AIS, MetOcean, TOS, IoT): “La estandarización de los datos en esquemas ontológicos y la interoperatividad entre plataformas es clave”; y, otro, que la experiencia del usuario sea buena porque a la exigencia de gestionar las operaciones portuarias y tomar decisiones complejas “no se le puede sumar la dificultad de que más tecnología introduzca más estrés (fricción digital)”. Ligado con esto último, añade, “los puertos necesitan modernizar el puesto de trabajo: además de capturar el conocimiento de los expertos que llevan décadas en el sector, poder atraer y retener

nuevo talento con entornos de trabajo modernos y empoderados desde la tecnología”.

Finalmente, toma la palabra Francisco Toledo quien subraya que, a pesar de la madurez tecnológica, “nos enfrentamos a tres retos críticos que no son tecnológicos: el upskilling y reskilling de los profesionales portuarios para operar en entornos altamente automatizados; la gobernanza y la compartición del dato; y la estandarización para conseguir que los sistemas de diferentes puertos y países hablen el mismo idioma digital para evitar cuellos de botella tecnológicos en las rutas internacionales”. ■



► Puertos de Tenerife actualiza el sistema de telecontrol de sus faros con inteligencia predictiva.

Equipos industriales para puertos y terminales





Carlos Kohler
+34 645 918 028
+34 935 971 983
sales@portssolutions.com
<https://www.portssolutions.com>

Distribuidor oficial en España:





PUERTOS y TERMINALES

LAS FICHAS DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS HAN SIDO REDACTADAS POR
JAUME MAS, JUAN CARLOS PALAU Y MARC VERGÉS.



AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA



Av. de la Marina, 3
15001 A Coruña
T.: +34 981 219 621
www.puertocoruna.com
comercial@puertocoruna.com

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA PUERTO DE A CORUÑA

Graneles líquidos: Repsol, Pérez Torres Handling

Graneles sólidos: Galigrain, Tudela Veguín

Polivalente: TMGA

Pasajeros: Corunna Cruise Terminal

PUERTO EXTERIOR

Graneles líquidos: Repsol, Galigrain

Graneles sólidos: Cementos Carral, TMGA,

Pérez Torres Marítima, Galigrain.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	14.717.757	13.800.434,00	-6,23%
CONTENEDORES (TEUS)	-	-	-
MERCANCÍA GENERAL (TM)	541.652	464.765	-14,19%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	4.214.148	3.771.749	-10,50%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	9.846.861	9.467.238	-3,86%
TRÁFICO RO-RO (TM)	-	-	-
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	-	-	-
CRUCEROS (ESCALAS)	164	184	12,20%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	418.592	475.894	13,69%
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	406.613	465.199	14,41%
BUQUES MERCANTES (Nº)	1.137	1.108	-2,55%
BUQUES MERCANTES (GT)	30.903.000	34.410.000	11,35%

PUERTOS GESTIONADOS:
A Coruña y Punta Langosteira

MARTÍN FERNÁNDEZ PRADO
PRESIDENTE



PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

El grueso de los proyectos e inversiones, tanto públicas como privadas a cargo de los concesionarios, se concentra como es natural en el Puerto Exterior, un gran complejo dotado de 200 hectáreas de superficie terrestre y cerca de 300 hectáreas de agua abrigada, que entró en servicio en 2012 y ya es la primera dársena de Galicia en volumen de toneladas de mercancías cargadas y descargadas.

El Puerto Exterior dispone en la actualidad de 1.500 metros lineales de muelle de atraque para graneles y mercancía general, además del pantalán de Repsol, y cuenta con conexión directa por autovía con la red estatal de vías de alta capacidad. Para completar su operatividad, se ultiman ya las obras del acceso ferroviario, con una inversión superior a 150 millones de euros que han sido financiados al 100% con fondos Next Generation.

Asimismo, la instalación de Punta Langosteira recibirá un nuevo espaldarazo con la construcción de otros 450 metros de muelle, y su explanada adosada, que estarán destinados a la industria eólica marina. La Autoridad Portuaria ha recibido 97,5 millones de euros de fondos europeos del programa PORT-EOLMAR, con el objetivo de acondicionar la zona sur del Puerto Exterior para el despliegue de la eólica marina. Las obras se iniciarán en 2027 y permitirán que se instalen en la dársena Navantia, Acciona, Amper, Saitec y Esteyco.

Exolum, por su parte, invertirá 100 millones de euros para construir y gestionar una terminal de graneles líquidos que tendrá una orientación clara hacia los nuevos combustibles verdes, todo ello en el marco del proyecto Green Port promovido por la Autoridad Portuaria.

Por lo que respecta al puerto interior, en los próximos años vivirá una transformación completa con el desarrollo del proyecto Coruña Marítima, que supondrá la reordenación de las actividades portuarias que permanecerán en el mismo (pesca, cruceros, náutica y mercancías limpias) e integrará en la trama urbana los espacios que han quedado sin uso con el traslado de las actividades más industriales a Langosteira. La inversión más relevante en el puerto interior será la instalación del OPS para los cruceros, que estará lista a finales de 2027.



Logística · Comercial · Inmobiliaria · Renovables



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

TMGA – Terminales Marítimas de Galicia



TMGA

TMGA opera terminales portuarias multipropósito con infraestructuras especializadas y equipamiento de alto rendimiento para la manipulación, almacenamiento y gestión de mercancías. La integración de servicios portuarios, logísticos y aduaneros, junto con un equipo técnico experto y sistemas de gestión certificados, nos permite desarrollar operaciones seguras, eficientes y adaptadas a los requerimientos de cada tráfico y sector.

Muelle San Diego, s/n
15006 A Coruña
T. +34 981 126 169
www.tmga.es

LOCALIZACIONES

- Puerto Exterior e Interior de A Coruña
- Puerto de Ferrol
- Puertos autonómicos de Galicia

TERMINALES MULTIPROPÓSITO

- Carga general
- Graneles sólidos
- Carga de proyectos

SOLUCIONES SECTORIALES

- Agroalimentario
- Siderúrgico
- Eólica
- Energía

INFRAESTRUCTURAS

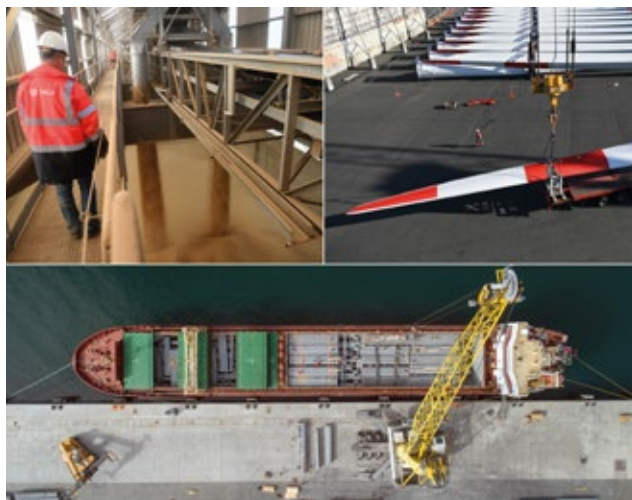
- Más de 175.000 m² de superficie operativa
- Más de 65.000 m² de almacenes cubiertos
- Equipamiento con criterios de eficiencia ambiental
- Equipo técnico especializado

AUTORIZACIONES ADUANERAS

- ADT
- Depósito aduanero

CERTIFICACIONES

- OEA
- ISO 9001 - ISO 14001 - ISO 45001
- EMAS
- CRAEGA
- GMP



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE



Av. de Perfecto Palacio de la Fuente, 3
03001 Alicante
T.: +34 965 130 095
Emergencias: +34 965 130 140
secretaria.apa@puertoalicante.com



LUIS RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
PRESIDENTE

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Terminales concesionadas y de gestión propia.

Contenedores: TMS, JSV

Graneles sólidos (sin instalaciones especiales): APA*

Graneles sólidos (con instalaciones especiales): TMS, Eiffage

Polivalente: APA*

Pasajeros: TMS (Terminal de Pasajeros Norte de África)

Cruceros: Global Ports Holding

*Terminales operadas directamente por la Autoridad Portuaria de Alicante

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Alicante tiene varios proyectos en marcha para mejorar la eficiencia, la intermodalidad y la sostenibilidad de sus instalaciones y operaciones. La primera de estas iniciativas es la futura terminal ferroportuaria en los muelles 19 y 21, en el ámbito de la concesión de Terminales Marítimas del Sureste, diseñada para trenes de hasta 750 metros y llamada a reforzar la conexión con el Corredor Mediterráneo y sumar una nueva ventaja competitiva a Alicante en el mapa de la logística intermodal.

Asimismo, en el muelle 19 está prevista la construcción de una planta de producción y suministro de hidrógeno renovable, para la que la Autoridad Portuaria de Alicante aprobó la convocatoria de concurso público, mediante una concesión administrativa con un plazo de 30 años. El pliego prevé que la planta se alimente mayoritariamente con energía de origen renovable generada en el propio recinto portuario, reforzando la autosuficiencia energética y reduciendo la dependencia de fuentes fósiles.

La Autoridad Portuaria de Alicante pone a disposición del futuro concesionario una superficie aproximada de 500 metros cuadrados para la planta, así como más de 3.000 metros cuadrados adicionales en el dique de abrigo para la instalación de sistemas de generación eléctrica de origen sostenible, como energía solar o eólica, que alimentarán el proceso de producción.

La solución técnica deberá contemplar una capacidad de electrolizadores en torno a 1 MW y un diseño que minimice el impacto visual de las edificaciones, a la vez que garantice los máximos estándares de seguridad y compatibilidad ambiental.

Junto a ello, la Autoridad Portuaria de Alicante ha iniciado los vuelos de drones que permitirán poner en marcha el proyecto de levantamiento geoespacial 3D del recinto portuario, una actuación estratégica orientada a mejorar la planificación, gestión y digitalización de las infraestructuras portuarias.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	3.123.866	2906943,953	-6,94
CONTENEDORES (TEUS)	180818,25	193416	6,97
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.237.465	1.392.556	12,53
GRANELES SÓLIDOS (TM)	1.796.621	1.430.372	-20,39
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	67.227	53.418	-20,54
TRÁFICO RO-RO (TM)	39679	87.288	119,99
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	6830	9.973	46,02
CRUCEROS (ESCALAS)	100	103	3,00
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	372.314	444.703	19,44
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	234.659	252.317	7,52
BUQUES MERCANTES (N°)	820	918	11,95
BUQUES MERCANTES (GT)	17.891.802	21.506.891	20,21

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA



Muelle de Levante s/n.
04001 Almería
T.: +34 950 236 033
www.apalmeria.com

PUERTOS GESTIONADOS:
Puerto de Almería y Puerto de Carboneras

MARÍA DEL ROSARIO SOTO RICO
PRESIDENTA



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

En el Puerto de Almería no hay terminales concesionadas. Los muelles cuentan con asignación de servicio: Muelle de Levante; Muelle Ribera I y Ribera II, con dos pantalanes y un total de nueve rampas ro-ro, cinco de ellas conectadas a la Estación Marítima por pasarelas elevadas; Muelle Ribera-Poniente, para mercancía general; Muelle de Poniente, para graneles sólidos y terminal de contenedores; y Muelle de Pechina destinado a graneles sólidos. En el Puerto de Carboneras hay dos dársenas; una con tres muelles públicos donde se mueve mercancía general y graneles sólidos y, otra segunda dársena que cuenta con dos muelles concesionados a Holcim.

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Almería comenzará a ejecutar la ampliación del Muelle de Pechina, consistente en prolongar 260 metros la línea de atraque, alcanzar los 18 metros de calado y ganar cerca de 5 hectáreas de superficie, en 2026. El plazo de esta actuación es de dos años y cuenta con una inversión de 30 millones de euros, cofinanciada con 6 millones de euros del Mecanismo CEF. La infraestructura permitirá atender el creciente tráfico de graneles sólidos e impulsar el potencial del Puerto de Almería como hub logístico en el Mediterráneo para la industria eólica marina.

Ejecutada la reordenación interna de viales portuarios y el acceso directo al Puerto de Almería desde la N-340a, con una inversión de 2,8 millones de euros, la APA continuará impulsando esta comunicación terrestre, cuya redacción de proyecto culminará este año.

Además, avanza en la renovación de pasarelas para embarque y desembarque en la que invertirá cerca de 10 millones de euros en el periodo 2024-2028. Del mismo modo, en 2026 comenzará a ejecutar una terminal exclusiva para cruceristas y licitará la construcción de la envolvente eficiente energéticamente de la Estación Marítima y los edificios anexos, que potenciará su estética arquitectónica y en la que invertirá más de 4 millones de euros.

Por lo que respecta a la integración urbana puerto y ciudad, la Autoridad Portuaria de Almería prevé adjudicar la urbanización de 4 hectáreas a final de 2026, con una inversión de 24 millones de euros y un plazo de ejecución de dos años.

En lo referente al Puerto de Carboneras, la APA ha ganado espacio tras la extinción total anticipada, de mutuo acuerdo, de la concesión de Endesa. Este hecho ha revertido dos muelles y cerca de 3 hectáreas de superficie. Asimismo, trabaja en la mejora de las instalaciones portuarias, tras los problemas de erosión sufridos en su tramo de costa sur. En ese sentido, está ejecutando la reposición costera y el acondicionamiento del vial de acceso a este puerto ubicado entre el cierre sur del Muelle de Ribera I y la terminal de Holcim, obra que culminará en 2027.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	5.579.552	6.149.243	10,20
CONTENEDORES (TEUS)	17.016	19.527	14,76
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.485.895	1.662.198	11,87
GRANELES SÓLIDOS (TM)	3.877.544	4.280.566	10,40
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	122.835	122.395	-0,36
TRÁFICO RO-RO (TM)	874.946	1.017.653	16,31
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	5.336	4.484	-16,00
CRUCEROS (ESCALAS)	21	28	33,30
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	988.544	896.530	-9,31
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	12.397	18.112	46,10
BUQUES MERCANTES (N°)	2.830	1.705	-16,01
BUQUES MERCANTES (GT)	37.635.211	32.776.892	-12,91

AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS



Travesía de la Industria, 98
33401 Avilés
T.: +34 985 541 111
www.puertoaviles.com
info@puertoaviles.com



SANTIAGO RODRÍGUEZ VEGA
PRESIDENTE

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

El Puerto de Avilés cuenta con dos terminales concesionadas con atraque en concesión: ArcelorMittal en la margen izquierda y Windar Renovables en la antigua zona ocupada por Alcoa-Inespal. A ellas hay que añadir una terminal sin atraque en concesión: Asturiana de Zinc. El resto del puerto es de gestión propia.

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Avilés afronta los desafíos locales y globales del contexto industrial y logístico con todas las herramientas a su alcance para potenciar una actividad logística e industrial eficiente e innovadora, facilitando la actividad de sus clientes, impulsando el crecimiento sostenible de Asturias. Todo ello, a través de infraestructuras, suelos y servicios competitivos y consolidando un ecosistema de talento y empleo de calidad en el entorno.

En este momento, la ampliación de la zona de servicio portuaria, la captación nuevas actividades industriales y el desarrollo del Plan de Inversiones 2026-2030, son los principales objetivos de la Autoridad Portuaria de Avilés, todo ello bajo el paraguas del Plan Estratégico de la APA 2030-2040.

Así, el Puerto de Avilés que prevé 105,2 millones de euros de inversión en el citado período de 5 años. Una parte importante de esta cantidad tiene que ver con proyectos para la ampliación y adecuación de la zona de servicio, entre los que destacan los 50 millones reservados para la compra, descontaminación y urbanización del suelo de las antiguas Baterías de Cok (346.000 metros cuadrados).

Pero no es ésta la única inversión con la que el Puerto afrontará su necesidad de más espacio portuario e industrial; destacan otras dos actuaciones. Por un lado, la urbanización de la nueva explanada de la margen derecha (33.000 metros cuadrados), actualmente en fase de asentamiento del relleno y una inversión de 2 millones de euros; y por otro lado la urbanización de nuevos terrenos portuarios (78.000 metros cuadrados) resultantes de las obras en el entorno de la Cantera de El Estrellín, con una inversión de 4,5 millones de euros.

Se suman a estas actuaciones proyectos de mejora de las infraestructuras y su adaptación al cambio climático; sostenibilidad y energía; relación puerto y ciudad y digitalización. Algunos de los proyectos más destacados son la adecuación del Muelle de Raíces para nuevos tráficos; el suministro y montaje de defensas en los muelles de la margen izquierda; el refuerzo de escolleras de protección en la margen izquierda o el Plan de Adecuación de Infraestructuras Portuarias, entre otros.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	4.650.653,00	4.695.613,00	0,97%
CONTENEDORES (TEUS)	-	-	-
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.161.027,00	1.163.550,00	0,22%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	2.839.479,00	2.878.145,00	1,36%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	584.687,00	578.617,00	-1,04%
TRÁFICO RO-RO (TM)	-	-	-
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	-	-	-
CRUCEROS (ESCALAS)	-	1	-
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	-	0	-
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	-	221	-
BUQUES MERCANTES (Nº)	796	749	-5,90%
BUQUES MERCANTES (GT)	6.001.535	5.418.901	-9,71%

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS



Av. de la Hispanidad, 2
11201 Algeciras (Cádiz)

PUERTOS GESTIONADOS:
Algeciras y Tarifa

GERARDO LANDALUCE CALLEJA
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores: APM Terminals Algeciras y TTI Algeciras

Graneles Líquidos: Parque Energético MOEVE San Roque, Terminal EXOLUM, Terminal EVOS

Graneles Sólidos: Acerinox

Pasajeros: estaciones marítimas gestionadas por la APBA en los puertos de Algeciras y Tarifa

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

El Plan de Empresa 2026 de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) contempla una inversión de 580 millones de euros hasta 2030. Sumando la inversión prevista por la iniciativa privada, la cantidad alcanzaría los 1.000 millones de euros. En este apartado destacan los 150 millones de euros que va a invertir Total Terminal International Algeciras (TTIA) para ampliar su terminal y dotarla en la primera fase de una capacidad de 500.000 TEUs adicionales.

En cuanto a las inversiones públicas, 200 millones de euros estarán destinados al "Plan Hércules", diseñado de forma específica para dar respuesta al crecimiento del tráfico ro-ro entre las dos orillas del Estrecho de Gibraltar con la ampliación del Muelle de Galera, ahora en obras, y que entrará en operación en 2027. Además, contempla la ampliación del Puesto de Control Fronterizo (PCF), elemento central del puerto que ha dejado atrás los embotellamientos y que asume el 70% de las inspecciones vegetales del país y la reestructuración de viales en el interior del recinto portuario, entre otras actuaciones, que permitirán optimizar aún más cada metro cuadrado de superficie terrestre.

En el lado tierra, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras busca reforzar la conectividad viaria y ferroviaria del puerto algecireño. Entre los proyectos ferroviarios destacan, con 74 millones de euros destinados hasta 2029, el de última milla, así como la ampliación de la terminal ferroportuaria de Isla Verde Exterior, que duplicará su capacidad.

Asimismo, destacan por su volumen las partidas destinadas a puerto y ciudad, con 73 millones de euros, debido a las obras del grueso de los trabajos del Lago Marítimo en Algeciras, entre ellos las fases 2 y 3 que ya han comenzado. Otros 90 millones de euros irán destinados al despliegue del sistema OPS en los muelles de los puertos de Algeciras y Tarifa.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	104.133.038	100.673.398	-3,30%
CONTENEDORES (TEUS)	4.712.793	4.739.853	0,51
MERCANCÍA GENERAL (TM)	68.145.344	65.460.984	-3,90
GRANELES SÓLIDOS (TM)			
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	28.810.816	28.461.040	-1,20
TRÁFICO RO-RO (TM)	505.692	527.087	4,20
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)			
CRUCEROS (ESCALAS)			
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	5.954.997	6.353.308	6,70
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)			
BUQUES MERCANTES (N°)	31.503	30.888	-1,95
BUQUES MERCANTES (GT)	549.407.400	543.601.540	-1,10



ALGECIRAS
+ 200 COMPANIES
READY TO MEET YOUR BUSINESS DEMAND



EFFICIENCY

EXPERTISE

RELIABILITY



Ahora es el
momento de
pasarse a lo
eléctrico

Con carretillas de gran tonelaje, máquinas para
contenedores vacíos y Reachstackers

kalmarglobal.com



IMAGINA LAS POSIBILIDADES

Aprolis 
SOLUCIONES PARA LA LOGÍSTICA

La gama eléctrica Cat® está diseñada para dar todo
tipo de soluciones a la logística de tu empresa.
Imagínese lo que podríamos lograr juntos

CONTACTO **900 877 197**

www.aprolis.es

(0525) © 2025 MLE B.V. (número de registro 33274458). Reservados todos los derechos. CAT, CATERPILLAR, LET'S DO THE WORK, sus respectivos logotipos, el color "Caterpillar Corporate Yellow", la imagen comercial de "Power Edge" y de Cat "Modern Max", así como la identidad corporativa y de producto utilizadas en la presente, son marcas registradas de Caterpillar y no pueden utilizarse sin autorización.



AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ



Plaza de España, 17
11006 Cádiz
T.: +34 956 240 400
<https://www.puertocadiz.com>
presidencia@puertocadiz.com

PUERTOS GESTIONADOS:
Cádiz (dársena de Cádiz y dársena de Zona Franca),
Puerto Real (dársena de La Cabezuela-Puerto Real)
y El Puerto de Santa María (dársena de El Puerto
de Santa María y Puerto Sherry)

TEÓFILA MARTÍNEZ SAIZ
PRESIDENTA



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores: Compañía Gaditana de Contenedores (Concasa)
Carga Ro-Ro/pasaje: Terminal de Carga Rodada de Canarias (Balearia)
El resto de los muelles están gestionados directamente por la APBC

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

En 2026, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz mantiene su esfuerzo inversor en los proyectos por los que viene apostando en los últimos años, como la sostenibilidad ambiental y la Nueva Terminal de Contenedores. Esta obra cuenta con dos grandes intervenciones. Por un lado, la ejecución de la segunda fase y, por otro, el acceso terrestre a la misma. En ambos casos, 2026 es un año clave para su desarrollo. Como se sabe, se trata de ampliar el muelle ya ejecutado en la fase I en una longitud de 510,45 metros, con lo que se obtendrá una línea de atraque total de 1.100 metros, con calado de 16 metros respecto al cero del puerto. La superficie de explanada se incrementará en aproximadamente 10 hectáreas, obteniéndose una terminal de 40 hectáreas que contará con acceso ferroviario, que permitirá su conexión con la Red Ferroviaria de Interés General española, un proyecto que también está ya en marcha, así como el acceso por carretera, en túnel, también en la última fase de ejecución.

Por otro lado, las inversiones en materia de sostenibilidad ambiental, junto con la digitalización e innovación y las actuaciones puerto y ciudad, continúan acaparando importantes inversiones.

La sostenibilidad, más que un proyecto concreto, es un pilar estratégico y una apuesta transversal que va a definir al puerto gaditano del presente y futuro. Algunos ejemplos de proyectos pioneros en marcha son: la conexión eléctrica de los cruceros en el puerto, mediante OPS de la mano de Endesa, que ha convertido a Cádiz en el primer puerto de España en ofrecer este servicio; la puesta en marcha de hasta tres plantas fotovoltaicas en diferentes edificios administrativos de la Autoridad Portuaria para la generación de energía eléctrica de forma sostenible; cuatro estaciones de medición de emisiones a la atmósfera, con datos que se actualizan en tiempo real y se publican en la web totalmente actualizados, etc.

Por último, las actuaciones puerto y ciudad, especialmente en Cádiz capital, contarán este año con avances importantes, en concreto, con la finalización de la urbanización del muelle Ciudad.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	4.731.949	5.530.423	16,87%
CONTENEDORES (TEUS)	221.766	211.747	-4,52%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	2.412.226	2.423.927	0,49%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	1.651.387	1.821.303	10,29%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	532.683	1.140.936	114,19%
TRÁFICO RO-RO (TM)	925.172	930.931	0,62%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)			#DIV/0!
CRUCEROS (ESCALAS)	333	344	3,30%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	1.088.136	969.289	-10,92%
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	696.151	624.476	-10,30%
BUQUES MERCANTES (Nº)	1.522	1.561	2,56%
BUQUES MERCANTES (GT)	43.194.491	40.149.689	-7,05%

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES



Moll Vell, 3-5
07012 Palma de Mallorca
T.: +34 971 228 150
www.portsdebalears.com
portsdebalears@portsdebalears.com

PORTS GESTIONATS:
Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina

JAVIER SANZ FERNÁNDEZ
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

En Alcúdia: Estación Marítima (pasaje, mercancías y cruceros), terminal de graneles sólidos y terminal de combustibles líquidos

En Eivissa: Estación Marítima del Botafoc, terminal de mercancías líquidas y muelles comerciales (mercancías mixtas)

En Maó: Cós Nou (terminal de mercancías mixtas y tránsito regular) y Estación Marítima de Cruceros

En Palma: Estación Marítima 1, Estación Marítima 2, Estación Marítima 3, Estación Marítima 4, Estación Marítima 5, Estación Marítima 6 y Muelles Comerciales

En La Savina: Estación Marítima (pasaje de línea regular + mercancías)

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Baleares (APB) impulsa una transformación sin precedentes de sus principales puertos con un objetivo que va mucho más allá de la modernización de las infraestructuras: reforzar la integración puerto y ciudad. Esta estrategia busca abrir los recintos portuarios a la ciudadanía, mejorar la movilidad, avanzar en sostenibilidad y convertir los puertos en espacios de convivencia, actividad económica y calidad urbana.

El proyecto más ambicioso es la transformación integral del puerto de Palma. El Plan Maestro de Integración Puerto-Ciudad reorganizará más de 400.000 metros cuadrados para redefinir la relación entre el puerto y la capital balear. La iniciativa contempla recuperar espacios para uso ciudadano, crear nuevas zonas verdes y paseos, mejorar la movilidad, concentrar determinadas actividades portuarias para liberar áreas de alto valor urbano y desarrollar infraestructuras energéticas más eficientes. El objetivo es eliminar barreras físicas, acercar el mar a la ciudad y compatibilizar la actividad portuaria con nuevos usos sociales, culturales y deportivos.

Esta misma visión inspira Port Maó, Horitzó 2030, el proyecto de transformación de la Ribera Sur del puerto de Maó. La actuación prevé una profunda regeneración urbana y paisajística basada en la movilidad sostenible, la renaturalización del frente marítimo y la creación de nuevos espacios públicos. Un proyecto que incorpora además un amplio proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo para definir el futuro del puerto junto a vecinos, empresas y entidades sociales.

A esta estrategia se suma el puerto de Eivissa, donde la aprobación inicial del Plan Especial supone un hito clave tras años de tramitación. Este instrumento urbanístico define el modelo de desarrollo del recinto y desbloquea el plan de inversiones de la APB para el puerto, con más de 104 millones de euros previstos entre 2026 y 2029. Gracias a este avance podrán ejecutarse proyectos como el paseo marítimo de Ibosim, la mejora de los accesos al Botafoc, la electrificación de muelles, nuevas infraestructuras y diversas actuaciones destinadas a reforzar la integración puerto-ciudad y la sostenibilidad.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	16.877.780	17.518.404	3,80%
CONTENEDORES (TEUS)	84.427	84.756	0,39%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	14.939.825	15.557.856	4,14%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	358.582	321.811	-10,23%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	1.579.453	1.638.737	3,75%
TRÁFICO RO-RO (TM)	14.531.498	15.926.709	9,60%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	139.824	141.257	1,02%
CRUCEROS (ESCALAS)	774	791	2,20%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	9.976.286	9.892.391	-0,84%
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	2.500.996	2.570.462	2,78%
BUQUES MERCANTES (N°)	48.760	45.100	-7,51%
BUQUES MERCANTES (GT)	285.162	273.939	-3,94%

AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA



World Trade Center, edificio Este
Muelle de Barcelona
08039 Barcelona
T.: +34 933 068 800
www.portdebarcelona.cat



JOSÉ ALBERTO CARBONELL
PRESIDENTE

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores y carga general: APM Terminals Barcelona, Hutchison Ports BEST, Terminal Bergé - Port Nou, Manipuladora de Mercancías.

Ferris: Grimaldi Terminal Barcelona, Terminal Ferry de Barcelona, Terminal Baleària.

Cruceros: Estación Marítima Sur (World Trade Center), Terminal A, Terminal B, Terminal C - Palacruceros, Terminal E - Helix, Terminal H - MSC.

Graneles sólidos: Iberpotash - ICL, Ergransa, Portcement, Cargill, Bunge.

Graneles líquidos: Enagas, Koalagas, Relisa, Tepsa, Terquimsa, Decal, CLH, Meroil, Tradebe, Quimidroga.

Vehículos: Autoterminal, Setram.

Convencional y proyecto: Terminal Port Nou, Terminal Sammer, Autoterminal, Setram, APM Terminals, BEST, Coma y Ribas.

Café y cacao: Pacorini - PGS (ZAL II), Molenbergnatie (Zona Franca), Viorvi (Zona Franca), Barcelona International Terminal - BIT (Zona Franca), Accés World Bicada (Zona Franca).

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

El Port de Barcelona ha entrado en una nueva etapa estratégica tras consolidar, por segundo año consecutivo, una facturación superior a los 200 millones de euros. Con una cifra de negocio que ha alcanzado los 206 millones de euros en 2025, la infraestructura catalana aprovecha su sólida y saneada posición financiera para activar una profunda transformación enfocada en la descarbonización, la ganancia de capacidad logística y la innovación.

El gran motor de este cambio es el acelerado ritmo de licitaciones públicas. Tras cumplir el compromiso de licitar el 100% de los proyectos previstos en el ejercicio anterior por valor de 332,5 millones de euros, el puerto redobra la apuesta con la puesta en marcha de 9 grandes actuaciones para este año, que sumarán una inversión de 338,7 millones de euros. Estas inversiones se dividen en cuatro ejes principales: infraestructuras marítimas, accesibilidad viaria, intermodalidad ferroviaria y actuaciones puerto-ciudad.

Entre las obras más destacadas en el ámbito estrictamente portuario se encuentran la ejecución de la segunda fase de los recintos para construir el muelle Catalunya, la remodelación del muelle de Ponent Nord y el refuerzo del dique de la bocana Norte, concebido para adaptar la seguridad del puerto a las nuevas condiciones del cambio climático. En materia de accesos y conectividad, el plan inversor incluye el nudo norte de los nuevos accesos a la ampliación sur, el desdoblamiento del puente Porta d'Europa para mejorar el paso hacia el muelle Adossat, y la accesibilidad para la futura Terminal G de cruceros.

Asimismo, el puerto da un salto cualitativo en su estrategia ferroviaria con la duplicación de la vía de acceso de la calle 4 y la reestructuración de las terminales del muelle de Contradic. En el plano industrial, el hito más inmediato es la cofinanciación de la nueva Barcelona International Terminal (BIT). El Port asumirá 10 millones de los 30 millones de euros necesarios para trasladar esta terminal de café, un movimiento estratégico que liberará espacio para que la firma agroindustrial Elian amplíe su planta de proteína vegetal con una inversión privada de 200 millones de euros, consolidando a Barcelona como un hub agroalimentario de referencia en Europa.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	69.789.233	69.452.854	-0,31%
CONTENEDORES (TEUS)	3.885.736	3.726.624	-4,09%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	49.342.426	47.887.176	-4,73%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	4.799.582	4.875.495	-15,89%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	13.688.693	16.638.435	21,49%
TRÁFICO RO-RO (TM)	18.688.452	18.621.085	0,12%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	682.882	716.657	5,07%
CRUCEROS (ESCALAS)	791	894	13,02%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	5.395.448	5.787.516	7,27%
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	3.655.981	3.999.258	9,39%
BUQUES MERCANTES (Nº)	8.383	8.374	-0,11%
BUQUES MERCANTES (GT)	364.239.329	376.898.837	3,47%

BEST



GUILLERMO BELCASTRO
DIRECTOR GENERAL

BEST es la primera terminal semiautomática del grupo Hutchison Ports y cuenta con avances tecnológicos de última generación, siendo una de las terminales más punteras y sostenibles del Sur de Europa, capaz de operar los buques portacontenedores más grandes del mundo. Cuenta también con las instalaciones ferroviarias más grandes dentro de una terminal marítima en todo el Mediterráneo, con 8 vías de ancho mixto (Ibérico y UIC), que conectan el tráfico con procedencia / destino al Sur de Europa.

INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS

Superficie: 90 Ha.
Línea de atraque: 1.500 m.
Calado: 16.5 m.

Acceso ferroviario

Terminal ferroviaria: 8 vías de 750 metros cada una, doble ancho internacional e ibérico, 2 grúas RMG.

Conexiones Reefer: +3.000
Grúas pórtico: 15
ASC's: 68
Shuttle Carriers: 40



Av. Estany del Port, 91
08820 El Prat de Llobregat
T. +34 935 084 440
F. +34 935 084 441
info@best.com.es
best.com.es



CERTIFICACIONES

- OEA
- ISO 9.001
- ISO 14.001
- ISO 45.001
- Efficiency Network
- Referencial de servicio específico para el tráfico de contenedores
- Guía de buenas prácticas ambientales de Puertos del Estado
- Mejor terminal de contenedores de Europa (premio AFLAS)
- Premio SIL 2022 a la sostenibilidad

One stop shop in Barcelona Port

Available Services:

- 8 cleaning bays
- 12 steam heating positions
- 20 electric heating positions
- Kosher certificate
- Hand rails rental
- Pre loading test
- 2,5y and 5y test
- Frame, cladding and shell repairs



**Cleaning
Container
Stop Barcelona**

Ronda del Port, 437
08039 Barcelona
www.cleanbcn.com

Telephone: +34 93 144 00 60
Email: customer@cleanbcn.com



EMPRESAS
MASQUES
1890

TRADICIÓN Y CALIDAD DE SERVICIO DESDE 1890



CONSIGNATARIOS DE BUQUES – ESTIBADORES PORTUARIOS

OPERADORES LOGÍSTICOS – AGENTES DE ADUANAS

ASESORES DE COMERCIO EXTERIOR – TRANSPORTISTAS – FORWARDERS



www.masiques.com


HOLDING M.
CONDEMINAS

ERGRANSA
SILOS CONDEMINAS


PRESIDENCIA Y GERENCIA
World Trade Center Barcelona (WTCB)
Moll de Barcelona, s/n
Edificio Este, 5ª Planta
08039 Barcelona
+34 932 954 530
presidencia@ergransa.es
gerencia@ergransa.es

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
+34 934 433 716 · silo@ergransa.es


DISTRICENTER
Logística a medida


SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA

www.districtcenter.es

- SERVICIOS**
- Logística ecommerce y B2B.
 - Logística inversa.
 - Almacenaje y gestión RFID.
 - Gestión de transporte y distribución.
 - Manipulaciones y servicios de valor añadido.
 - Gestión de valijas.
 - Descarga de contenedores.
 - Logística in-house.
 - Centro de atención al cliente.
 - Data Analytics.
 - Consultoría estratégica.
 - Gestión integral de marketplaces.

DISTRICENTER SEDE CENTRAL
Pol. Industrial Zona Franca
Sector B, Calle B, nº 7
08040 Barcelona
+34 932 643 940
districtcenter@districtcenter.es

SECTORES
Moda, Retail, Editorial, Ecommerce,
Gran Consumo, Entidades
financieras, Servicing para real estate,
Consumer goods, Otros.

UBICACIONES +80.000m²
Barcelona, Madrid, Islas Baleares,
Islas Canarias, Tarragona,
Guadalajara.



GRIMALDI LINES



La PRIMERA NAVIERA
Ro-Ro GREEN en el MEDITERRÁNEO

130 Autopistas del Mar y conexiones marítimas

INFO y RESERVAS:

+34 96.306.13.00 | info@grimaldilogistica.com | http://www.grimaldi.napoli.it



Servicios Marítimos y Logística

Prestamos diversidad de servicios en Barcelona, también en Tarragona, Valencia, Sagunto, Castellón, Alicante, Cartagena, Huelva, Algeciras, Catarroja, Las Palmas y Tenerife.

Muelle Evaristo Fernández, s/n, 1ª planta
(Edificio remolcadores)
08039 BARCELONA
+34 932 235 838
operaciones@cemesa.org
www.cemesa.org



LACISA
CHARLES ANDRE



LAVADEROS DE CISTERNAS, S.A.
Carrer de Simón Ferrer, 3
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona (España)

Tel.: (+34) 93 223 41 53
Fax: (+34) 93 223 41 02
Email: lacisa@gcatrans.com
www.charlesandre.com



Martainer

Teléfono: Tel. 93 289 62 30
Email: olga.cabiol@martainer.es
www.martainer.es

Su depot integral en Barcelona
Dry • Reefer • Tank



Progeco Quality Depot offers a flexible service to store, repair and clean your containers.
Full service for Isotanks, Reefer and Dry units.



QUALITY DEPOT
progeco

Tel. +34 93 223 52 87 - email: viliam.koudelka@progecobcn.com
www.progecobcn.com

Salidas semanales a/desde Canarias, Marruecos,
Reino Unido, Irlanda, Holanda, Alemania, Bélgica,
Francia, África Oriental y Mar Rojo.



¡Contáctenos hoy!

T: +34 93 268 33 61

weclines.es

WEC
LINES



Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución

Conectado



Eficiente



Transparente



Sostenible



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO



Muelle Ampliación
48980 Santurtzi - Bizkaia
T.: + 34 944 871 200
www.bilbaoport.eus
comercial@bilbaoport.eus

IVÁN JIMÉNEZ AIRA
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores: CSP Iberian Bilbao Terminal

Polivalente: Bergé Marítima Bilbao, Consignaciones Toro y Betolaza, Servicios Logísticos Portuarios-SLP

Graneles sólidos: ArcelorMittal, Atlántica de Graneles y Moliendas, Bergé Marítima Bilbao, Bunge Ibérica, Consignaciones Toro y Betolaza, Cronimet Hispania, Petróleos del Norte-Petronor y Servicios Logísticos Portuarios - SLP

Graneles líquidos: Acideka, ASK Chemicals, Bahía Bizkaia Gas, Bilbaína de Alquitrane, Bunge, Exolum, DBA Bilbaoport, Depósitos Portuarios (Deposa), Esergui, Weylchem Bilbao, Petróleos del Norte-Petronor, Terminales Portuarias-TEPSA

Ro-ro: Brittany Ferries, Consignaciones Toro y Betolaza

Perecederos: Frioport Bilbao

Carga de proyecto: Navacel, Haizea Bilbao, Lointek, Siemens Gamesa y Vicinay Cadenas.

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

En 2026 la Autoridad Portuaria de Bilbao tiene previsto invertir 110,9 millones de euros. Destaca la continuación de las obras de la segunda fase del Espigón Central, que generará 1.011 metros de nueva línea de atraque distribuida en dos nuevos muelles (muelle A3 y muelle A4) que permitirán la generación de una nueva superficie portuaria de unos 310.000 metros cuadrados. Para la ejecución de los muelles es necesaria la construcción y fondeo de 15 cajones de hormigón armado. Su posterior relleno será un claro ejemplo de economía circular.

Paralelamente, desarrolla su Plan de Transición Energética con el despliegue coordinado de electrificación de muelles, generación renovable, almacenamiento energético, digitalización y autosuficiencia energética, y un modelo de gobernanza orientado a reforzar la soberanía energética del recinto portuario.

Además, dentro de los proyectos para la descarbonización, destaca la electrificación de los muelles para suministrar energía eléctrica a los buques durante su estancia en puerto. El proyecto exige una importante inversión de 74,9 millones de euros, que se sufraga con fondos propios de la Autoridad Portuaria y financiación de la Comisión Europea mediante el programa CEF (Connecting Europe Facility), Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - NextGenerationEU y el BEI (Banco Europeo de Inversiones). La primera fase, centrada en los tráficos rodados, ha finalizado en 2026, y la última fase que abordará todos los tráficos comerciales, incluidos cruceros, estará concluida a finales de 2027.

Paralelamente, el Puerto desarrolla una estrategia de generación propia de energía que le permitirá superar los 50 MW de potencia renovable, combinando energía solar y eólica, lo que le permitirá ofrecer a las navieras electricidad verde a precios competitivos. De este modo, Bilbao será el primer puerto del Atlántico plenamente AFIR ready, capaz de suministrar energía cien por cien verde a los buques atracados.

Otras obras relevantes previstas son: el desvío del rack de tuberías de Petronor; el reacondicionamiento de las instalaciones de la Aduana o la ejecución de las obras del nuevo edificio destinado a albergar a los/as profesionales del área Embarcaciones.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	34.592.414	32.122.364	-7,14%
CONTENEDORES (TEUS)	458.926	423.930	-7,63%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	8.555.234	8.199.899	-4,15%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	4.315.479	4.372.640	1,32%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	21.570.211	19.525.792	-9,48%
TRÁFICO RO-RO (TM)	1.216.341	1.186.649	-2,44%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	27.768	24.333	-12,37%
CRUCEROS (ESCALAS)	81	95	17,28%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	281.932	337.562	19,73%
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	137.477	181.016	31,67%
BUQUES MERCANTES (N°)	2.766	2.610	-5,64%
BUQUES MERCANTES (GT)	56.980.044	55.448.381	-2,69%



Bilbao PORT

**EFICIENCIA
PENSADA
PARA CRECER**

Un puerto en movimiento

www.bilbaoport.eus



**MARÍTIMA del
PRINCIPADO**

**CONSIGNATARIOS
ESTIBADORES
ADUANAS**

PUERTO DE GIJÓN - PUERTO DE AVILÉS

www.marprin.com
Tel. +34 985 562 565



TOROYBETOLAZA

Your Multipurpose Terminal in Bilbao

Specialised in the whole range of windmill components and heavy lifts
shipping agents/stevedoring/warehouse/customs

SPAIN

consignaciones@torobe.com - www.torobe.com
Tel. +34 944 252 600



CSP Iberian Bilbao Terminal



ELVIRA GALLEGO
GENERAL MANAGER

Excelente y competitiva vía de entrada y salida al País Vasco, Península Ibérica y sur de Francia a tener muy presente en la planificación de sus estrategias logísticas. Una de las mayores y más modernas terminales de contenedores de la región atlántica del Sur de Europa, con solidez estratégica, capacidad operativa y aplicación de los más modernos sistemas de manipulación y gestión.

TERMINAL

- Superficie total: 43,8 Ha.
- Línea de atraque: 1.155 m.
- Capacidad anual: 700.000 TEUs
- Estación frigorífica: 540 tomas

MAQUINARIA

- 2 Super Post Panamax (Twin-lift)
- 4 Panamax
- 12 RTGs (GPS Automated positioning system)
- 6 Hybrid RTGs
- 6 Reach Stackers
- 2 ARMG (automatic rail mounted gantry)
- 4 Empty Container Handler
- 2 Tug Master 4x4

CSP Spain
The Ports for ALL

Muelle 1 Ampliación, Puerto de Bilbao
48980 Santurtzi - Bizkaia
T. 944 934 200
cspb@cspspain.com
www.cspspain.com

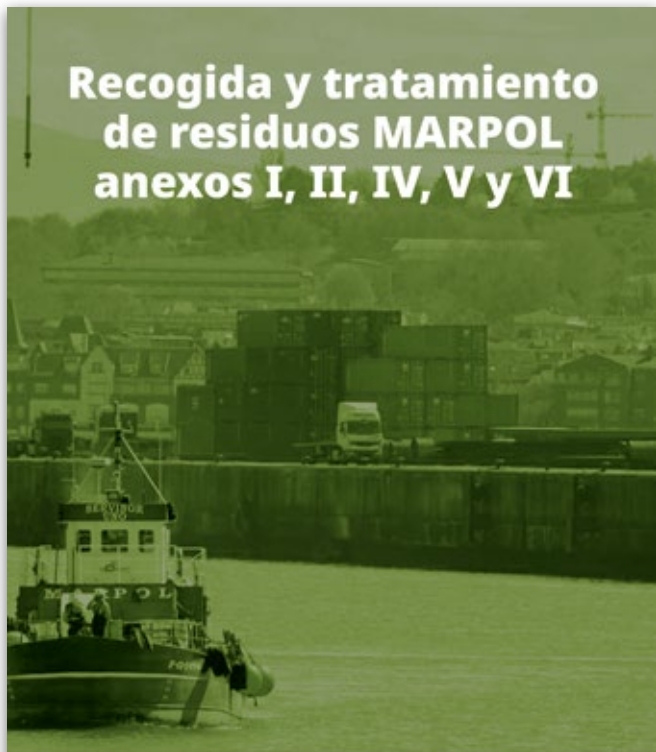


TERMINAL FERROVIARIA

- Volúmenes de 2025: 83.768 TEUs
- Megablock: patio exclusivo para servicios ferroviarios
- 3.000 TEU/day 1.826 trenes
- Vías: 4x550 m
- Superficie: 41.800 m²

- Capacidad anual de manipulación (08-20h)
- +180.000 TEUs
- Conexión directa a la red ferroviaria
- 2 nuevas RMG automáticas
- Trenes completos para cualquier destino en España

Recogida y tratamiento de residuos MARPOL anexos I, II, IV, V y VI



Tradebe Puerto Bilbao
Punta Sollana, 12
48508, Zierbana
marpol.bilbao@tradebe.com

WWW.TRADEBE.COM/ENVIRONMENTAL-SERVICES/



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.



AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA



Plaza Héroes de Cavite, s/n
30201Cartagena
T.: +34 968 325 800
F.: +34 968 325 815
www.apc.es
cartagena@apc.es



PEDRO PABLO HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ
PRESIDENTE

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores: Agencia Marítima Blázquez, Daniel Gómez Servicios Portuarios, y Terminal Marítima de Cartagena
Graneles sólidos: Bergé Marítima, Ership y Terminal Marítima de Cartagena (más las empresas estibadoras censadas en el Puerto de Cartagena)
Graneles líquidos: Bunge Ibérica, Chane Terminal Cartagena, Ecocarburantes Españoles, Enagás, Exolum, ILBOC, Masol Cartagena Biofuel, Repsol Butano, Repsol Petróleo, Terminal Logística de Cartagena.

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Cartagena ha iniciado formalmente los procesos para el desarrollo de su Plan Estratégico 2026-2030. Esta hoja de ruta definirá el modelo de puerto para el horizonte 2030, diseñada especialmente para afrontar retos clave como la transición energética, la transformación digital, el incremento de la competitividad logística y la generación de valor económico para la Región de Murcia. Dentro del paquete de inversiones inmediatas, el enclave marítimo pisa el acelerador en la modernización de sus instalaciones comerciales. La Autoridad Portuaria ha activado la remodelación del muelle de San Pedro, unos trabajos centrados en la renovación integral de su pavimentación. El objetivo prioritario de esta actuación es dotar a la zona de tránsito de una infraestructura mucho más segura y eficiente, optimizando de este modo las operativas de los cargadores y consolidando el recinto como un punto estratégico para el tráfico global de mercancías. Por otro lado, Cartagena redobra su proyección industrial apostando de forma decidida por la dársena de Escombreras para captar tráficos de carga de proyecto (breakbulk) y operaciones offshore vinculadas a las energías renovables marítimas. Con estas actuaciones estructurales, el puerto busca potenciar su liderazgo logístico e industrial en el Mediterráneo, reforzando su rol como motor energético y nodo de conexión de mercancías especiales de gran valor añadido.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	35.772.622	33.871.647	-5,31%
CONTENEDORES (TEUS)	53.275	39.835	-26,73%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	997.771	939.386	-5,86%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	8.781.875	7.084.806	-19,32%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	25.991.405	25.847.534	-0,55%
TRÁFICO RO-RO (TM)	4.831	366	-90,92%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)			#¡DIV/0!
CRUCEROS (ESCALAS)	144	186	29,17%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	219.432	257.409	17,31%
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	219.911	257.409	17,05%
BUQUES MERCANTES (Nº)	2.199	2.240	1,86%
BUQUES MERCANTES (GT)	47.395.986	49.287.214	3,99%

AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN



Muelle Serrano Lloberas, s/n
T.: +34 964 281 140
www.portcastello.com
sac@portcastello.com

RUBÉN IBÁÑEZ BORDONAU
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Terminales polivalentes: Terminal Marítima del Grao, Portsur Castellón, Noatum

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Castellón tiene previsto un Plan de Inversión Global hasta el año 2029 de 740 millones de euros, sumando inversión pública y privada con un efecto tractor muy importante: por cada euro público invertido, la iniciativa privada aporta casi 3 euros. Más en detalle, la inversión pública total será de 200 millones de euros, mientras que la inversión privada comprometida asciende a 540 millones de euros. Entre los proyectos principales se encuentran el acceso ferroviario sur y la estación intermodal en el campo del ferrocarril o la implantación de terminales especializadas como las de Sevitrade, con una inversión inicial de 31 millones de euros para una terminal polivalente destinada al movimiento y almacenamiento de graneles sólidos; Leatransa (Grupo Tervalis), que invertirá 13 millones de euros para concentrar y optimizar toda su actividad logística en la Dársena Sur y la de Alcohespa, con una inversión de 6,8 millones de euros para el desarrollo e implantación de una terminal especializada en la gestión y distribución de graneles líquidos.

Además, el Proyecto Delphinidae supondrá una inversión de 11,6 millones de euros orientados a la optimización de la seguridad y la operatividad técnica. En el campo de la seguridad e integración tecnológica, se invertirán 14,6 millones de euros hasta 2029. Finalmente, el Plan de Transformación de la Fachada Marítima supondrá la activación de inversiones conjuntas superiores a los 10 millones de euros en 8 proyectos destinados a abrir el puerto a la ciudadanía y potenciar el distrito marítimo. Finalmente, la rehabilitación de la antigua Comandancia contará con una inversión de 5,9 millones de euros dedicados a recuperar íntegramente este edificio histórico del Grao como sede institucional y de la planta baja del Museo de la Mar.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	17.461	18.681	6,53
CONTENEDORES (TEUS)	87.278	99.416	13,91
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.254	1.239	-1,18
GRANELES SÓLIDOS (TM)	7.677	8.165	6,35
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	8.581	9.169	7,87
TRÁFICO RO-RO (TM)	18	6	-68,33
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	337	187	-68,25
CRUCEROS (ESCALAS)	1	8	788,00
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	1.734	4.448	156,06
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	743	2.788	264,47
BUQUES MERCANTES (N°)	1.332	1.383	3,83
BUQUES MERCANTES (GT)	19.562.865	20.879.887	2,64

Tus aliados en el transporte internacional

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

1.000 m lineales de atraque
16 m de calado

portsurcastellon.com | gimenologport.com



Portsur Castellón

gimeno
logística portuaria

TMG
TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO

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

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

ESPECIALISTAS EN SECTOR CERÁMICO

PORTCASTELLÓ

UN PUERTO DE OPORTUNIDADES

Liderando el futuro

www.portcastello.com

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA



Muelle España, s/n
51001 Ceuta
T.: +34 956 527 000
www.puertodeceuta.com
victor@puertodeceuta.com

JUAN MANUEL DONCEL DONCEL
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Los muelles del Puerto de Ceuta son públicos. La terminal de pasajeros está gestionada directamente por la Autoridad Portuaria.

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Ceuta impulsa una amplia transformación de sus infraestructuras con proyectos orientados a mejorar la operativa portuaria, reforzar la conexión puerto y ciudad y ofrecer espacios más accesibles, seguros y sostenibles.

Uno de los ejes principales es la renovación de la Estación Marítima, concebida para incrementar su capacidad, funcionalidad y eficiencia. El nuevo edificio reorganiza los flujos de embarque y desembarque para agilizar el tránsito de pasajeros y reforzar la seguridad, al tiempo que incorpora áreas comerciales, dependencias para los cuerpos de seguridad y pasarelas de acceso modernizadas. El proyecto también contempla la renovación de las instalaciones, la mejora de la eficiencia energética, así como la modernización de las redes de agua, electricidad, telecomunicaciones y protección contra incendios.

En el ámbito urbano, la Autoridad Portuaria continúa reforzando la integración entre el puerto y la ciudad. Destaca la actuación en el entorno de la Estación Marítima, donde se ha creado una nueva plaza pública accesible tras la eliminación de barreras físicas y visuales.

En la misma línea se enmarca la adecuación del acerado del Marina Club, en la avenida Cañonero Dato, una de las principales conexiones entre el puerto y la ciudad. La actuación ha permitido adaptar los itinerarios peatonales a los criterios actuales de accesibilidad mediante la renovación de pavimentos y bordillos, favoreciendo desplazamientos más cómodos y seguros.

En el plano operativo, el Puerto ha reforzado su competitividad con el dragado de la dársena de Levante para mejorar el acceso a la terminal de bunkering situada en el dique de Poniente. La actuación, que ha profundizado el calado hasta los 14,20 metros, permite recibir buques petroleros de mayor tamaño, incluidos Panamax de hasta 235 metros de eslora, incrementando la seguridad de las maniobras y ampliando la capacidad de servicio del puerto.

Estas actuaciones, junto con el desarrollo del entorno del muelle Cañonero Dato, reflejan la apuesta de la Autoridad Portuaria por combinar modernización, sostenibilidad, accesibilidad e integración urbana para consolidar el puerto como una infraestructura estratégica para Ceuta y el Estrecho.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	1.771.873	2.431.861	37,25%
CONTENEDORES (TEUS)	4.139	4.485	8,36%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	598.798	615.897	4,11%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	3.926	8.445	115,10%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	597.164	968.539	68,85%
TRÁFICO RO-RO (TM)	1.191.881	1.563.872	31,21%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	2.054	1.938	-5,65%
CRUCEROS (ESCALAS)	13	13	0,00%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	1.948.834	1.996.438	2,48%
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	7.668	9.525	24,35%
BUQUES MERCANTES (N°)	18.293	18.679	3,75%
BUQUES MERCANTES (GT)	78.632.856	77.323.474	9,47%

AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL – SAN CIBRAO



Muelle de Curuxeiras, s/n
15401 Ferrol
T.: +34 981 338 000
www.apfsc.com
ferrol@apfsc.es

PUERTOS GESTIONADOS:
Ferrol (puerto interior y puerto exterior) y San Cibrao

JOSÉ ANTONIO ÁLVAREZ VIDAL
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Graneles sólidos: Endesa (puerto exterior de Ferrol) y Alcoa (puerto de San Cibrao)

Graneles líquidos: Reganosa (Mugardos), Forestal del Atlántico (Mugardos), Masol (puerto exterior de Ferrol) y DBA Ferrol Port (puerto exterior de Ferrol)

Contenedores: Yilport FCT (puerto exterior de Ferrol)

Especiales: Navantia (Fene)

Terminales públicas: Puerto exterior de Ferrol, Puerto interior de Ferrol.

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La AP de Ferrol-San Cibrao aprobó a finales del 2025 la modificación sustancial de la concesión a Ferrol Container Terminal (FCT) que implica una prórroga de 15 años sobre lo previsto inicialmente, con lo que la concesión estará vigente hasta septiembre de 2063. El objetivo de convertir la terminal de contenedores en uno de los pilares de futuro del puerto de Ferrol se consolida con un acuerdo que da respuesta a la solicitud presentada por Yilport que evidencia así su apuesta por el puerto exterior de Ferrol.

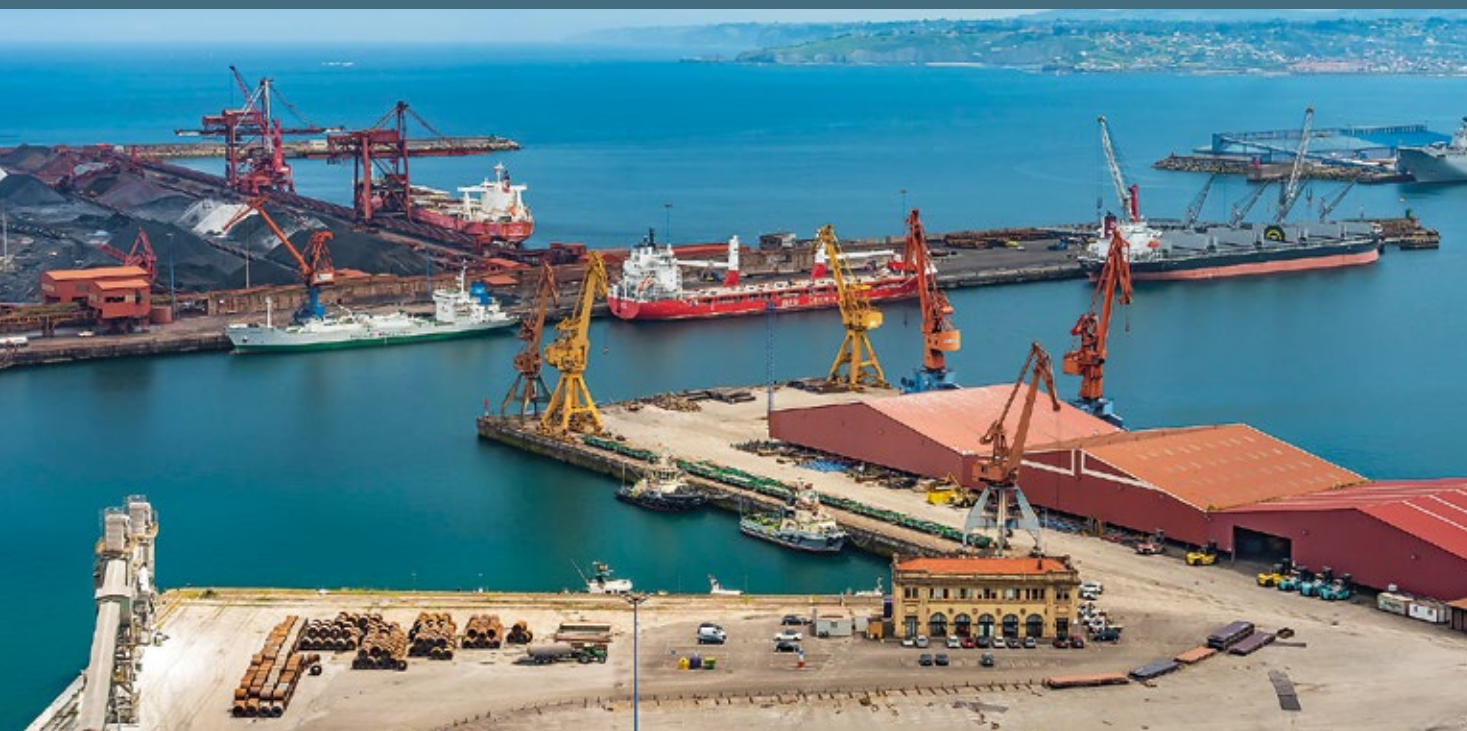
Por otro lado, el fabricante chino de vehículos SAIC tiene previsto iniciar las obras de su planta de fabricación en el puerto exterior de Ferrol en 2027 y que esta instalación esté operativa en 2028.

Además, el Puerto de Ferrol, en un proyecto conjunto con A Coruña, han sido uno de los beneficiarios del programa Port-Eolmar, orientado a reforzar las capacidades logísticas y la cadena de valor nacional de fabricación y montaje de aerogeneradores marinos y otras energías del mar.

En el ámbito de cruceros, la Autoridad Portuaria otorgó a Global Ports Ferrol la concesión para la construcción y explotación de la terminal de cruceros del puerto de Ferrol con un plazo de vigencia de 30 años.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	6.667.898	7.015.882	5,22%
CONTENEDORES (TEUS)	14.288	22.564	58,81%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	673.173	893.114	32,67%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	3.695.341	3.330.031	-9,89%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	2.285.825	2.765.679	20,99%
TRÁFICO RO-RO (TM)	21.873	14.284	-34,70%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	1	3.253	325200,00%
CRUCEROS (ESCALAS)	20	20	0,00%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	13.294	16.629	25,09%
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	13.294	16.629	25,09%
BUQUES MERCANTES (Nº)	820	861	5,00%
BUQUES MERCANTES (GT)	12.484.213	15.144.474	21,31%

AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN



Edificio de Servicios Múltiples
Vial Ignacio Fernández Fidalgo, 4 - El Musel
33212 Gijón - Principado de Asturias
T.: +34 985 179 600
www.puertogijon.es



NIEVES ROQUEÑÍ GUTIÉRREZ
PRESIDENTA

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores: APM Terminals Gijón (TCG)

Graneles líquidos: Musel eHub, Cepsa Comercial, Petróleo, Exolum (CLH), Petróleos Asturianos, Repsol Butano, Proas y Ditecpesa

Graneles sólidos: EBHI, Cementos Tudela Veguín, Ership, (Alvargonzález), Bergé Marítima, Marítima del Principado, Comercial Asturiana de Graneles, Lissan Coal Company, Global Atac y Transportes y Construcciones La Mata

Mercancía general: ArcelorMittal España

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Gijón está desarrollando importantes proyectos para el presente y futuro del puerto. Entre ellos destaca la renovación de las vías de la estación sur, que permitirá impulsar la intermodalidad del puerto. Las actuaciones en materia de accesibilidad ferroviaria, con 12,5 millones de euros con horizonte 2030, constituyen una pieza clave para el desarrollo de la intermodalidad portuaria; estas inversiones permitirán mejorar la conexión del puerto con su hinterland, reforzar la eficiencia de las operaciones logísticas y favorecer el trasvase de mercancías hacia modos de transporte más sostenibles.

Por otro lado, el despliegue de soluciones OPS, que permitirán suministrar energía eléctrica a los buques durante su estancia en puerto y reducir el uso de motores auxiliares, avanzando de este modo en la descarbonización del puerto.

Otros de los proyectos destacados son la construcción de un nuevo edificio para albergar las Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías, con 6,2 millones entre 2026 y 2028; la ejecución de actuaciones para la recogida y tratamiento de aguas pluviales; o las diferentes inversiones en el marco del proyecto Eolmar, que facilitarán el despliegue industrial de la cadena de valor de la eólica marina en el Puerto de Gijón.

Estas actuaciones, unidas a otras como la ampliación del cierre perimetral del puerto, o diversos proyectos de transformación digital, permitirán al Puerto de Gijón seguir avanzando como nodo logístico, industrial y energético de referencia en el norte de España, reforzando su competitividad y su contribución al desarrollo económico de Asturias.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	15.654.164	15.936.463	1,80%
CONTENEDORES (TEUS)	1.010.380	1.000.846	-0,94%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.800.619	1.699.298	-5,63%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	12.080.521	12.569.471	4,05%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	1.735.932	1.633.009	-5,93%
TRÁFICO RO-RO (TM)	-	-	-
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	-	-	-
CRUCEROS (ESCALAS)	38	35	-7,89%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	47.714	68.285	43,11%
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	44.769	64.900	44,97%
BUQUES MERCANTES (N°)	1.128	1.104	-2,13%
BUQUES MERCANTES (GT)	20.327.033	19.615.301	-3,50%

AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA



Av. Real Sociedad Colombina Onubense, 1
21001 Huelva
Tel.: +34 959 493 100
www.puertohuelva.com
aph@puertohuelva.com



ALBERTO SANTANA MARTÍNEZ
PRESIDENTE

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores: Yilport Holding
Graneles Líquidos: (pantalanos privados): Atlantic Copper Norte, Atlantic Copper TNP 1, Atlantic Copper TNP 2, Enagás, Fertiberia, Fertinagro, Reina Sofía (Moeve Química), Decal Norte, Decal Sur y Monoboya (Moeve)
Graneles sólidos: Fertiberia, Impala Terminals Huelva
Pasajeros: Baleària-Fred.Olsen Express
Polivalente: Baleària-Fred.Olsen Express
Automóviles: Baleària-Fred.Olsen Express

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Huelva está impulsando infraestructuras relevantes para continuar su crecimiento en el movimiento de mercancía general. Además, está trabajando en impulsar la fortaleza del puerto como referente del sistema portuario nacional en graneles líquidos, con un proyecto de una nueva terminal al sur del Muelle Ingeniero Juan Gonzalo. La inversión en la ejecución de esta terminal de graneles líquidos se sitúa en 50 millones de euros en una primera fase. La institución portuaria onubense tiene previsto iniciar en breve las obras de pavimentación del Muelle Sur, en concreto, la zona norte, destinada al movimiento de contenedores y carga de proyecto, entre otras operaciones, ante las perspectivas de crecimiento en el movimiento de mercancía general. Esta actuación cuenta con una inversión superior a los 5,8 millones de euros y su plazo de ejecución es de 12 meses. Por otro lado, se llevará a cabo la habilitación a nuevos tráficos del canal de navegación del Puerto de Huelva, con un presupuesto de 30 millones de euros. Además, se está trabajando en la finalización de la obra de la tercera vía de la terminal ferroviaria del Muelle Sur, destinada a autopista ferroviaria.

Con respecto al ámbito de la logística, el Puerto de Huelva tiene previsto avanzar en 2026 en la creación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en la Punta del Sebo. Para esta iniciativa, la Autoridad Portuaria de Huelva ha estimado una inversión de 20 millones de euros.

Por lo que respecta al ámbito puerto y ciudad, el proyecto más destacado será la obra de soterramiento de la avenida de Hispanoamérica y la ejecución de un aparcamiento subterráneo de 598 plazas, con una inversión que se estima en más de 59,7 millones de euros.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	31.110.070,00	30.310.149	-2,57
CONTENEDORES (TEUS)	107.166	152.460	42,26
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.742.738	1.842.087	5,70
GRANELES SÓLIDOS (TM)	5.293.078	5.438.952	2,76
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	23.852.915	22.566.794	-5,39
TRÁFICO RO-RO (TM)	587.476	606.291	3,20
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	14.926	35.776	139,69
CRUCEROS (ESCALAS)	19	15	-21,05
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	57.307	53.681	-6,30
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	1.656	2.678	61,71
BUQUES MERCANTES (Nº)	2.241	2.203	-1,70
BUQUES MERCANTES (GT)	41.336.307	40.154.500	-2,86



Puerto de Huelva

PUERTO DE HUELVA

Nodo logístico-industrial,
referente multimodal
del suroeste europeo.

www.puertohuelva.com |     

**Autoridad Portuaria de Las Palmas***Hub atlántico del comercio global*

Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Tomás Quevedo Ramírez, s/n
35008 Las Palmas de Gran Canaria
Gran Canaria - Islas Canarias
T.: +34 928 214 400
www.palmasport.es

PUERTOS GESTIONADOS:
**Las Palmas, Salinetas, Arinaga,
Arrecife y Puerto del Rosario**

BEATRIZ CALZADA OJEDA
PRESIDENTA



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Puerto de Las Palmas: Graneles líquidos: Moeve Terminals Canarias, Minerva Combustibles Las Palmas, Oryx Iberia, Petrologis Canarias, Terminales Canarios. Graneles sólidos: Silos Canarios, Cementos Especiales de las Islas. Pesca: Frioluz, Frigoríficos Hispano Suizos (Frisu), Freiremar, Atlantika Marine Logistics. Mercancías y/o pasajeros: Naviera Armas, Global Ports Canary Islands, Fred. Olsen. Contenedores: La Luz (Terminal de Contenedores), Operaciones Portuarias Canarias (OPCSA), Gesport Terminal Marítima. Polivalente: Hamilton y Compañía, Boluda & Suárez

Puerto de Salinetas: Graneles líquidos: Disa Gran Canaria
Puerto de Arinaga: Graneles líquidos: Asfaltos de Arinaga. Graneles sólidos: Yesos Canarias (Yecasa), Boluda & Suárez, Mid Atlantic Bulk Terminal
Puerto del Rosario: Polivalente: Terminal Marítima de Fuerteventura. Contenedores: Estibadora Majorera. Mercancías y/o pasajeros: Naviera Armas, Global Ports Canary Islands. Graneles sólidos: Cementos Especiales de las Islas
Arrecife: Mercancías y/o pasajeros: Naviera Armas, Global Ports Canary Islands. Contenedores: Terminal Marítima de Arrecife, Boluda Maritime Terminals. Graneles sólidos: Cementos Especiales de las Islas, Horinsa Graneles

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

El Puerto de Las Palmas ha consolidado su crecimiento tras cerrar el 2025 con más de 36,5 millones de toneladas de tráfico de mercancías y 1,5 millones de TEUs. Respaldado por este balance, el enclave canario activa un ambicioso plan de obras públicas que superará los 122 millones de euros en inversión, orientado principalmente a ganar superficie operativa y consolidar su rol como hub intercontinental.

La gran prioridad de este ciclo se concentra en sus infraestructuras marítimas de abrigo y atraque. Entre los proyectos de mayor calado destacan la tercera fase de la prolongación del dique Reina Sofía, con un presupuesto de 20,5 millones de euros, y la construcción de su nuevo muelle adosado, que captará 45,32 millones. En paralelo, la ampliación del muelle Juan Sebastián Elcano sumará otros 50 millones de euros. Estas actuaciones estratégicas se complementarán con mejoras en la terminal de pasajeros y el desarrollo de nuevas capacidades operativas vinculadas a la transición energética.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	31.768.443	36.522.378	14,96%
CONTENEDORES (TEUS)	1.329.930	1.546.389	16,28%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	19.684.976	22.353.882	13,56%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	414.003	462.222	11,65%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	8.757.353	10.798.515	23,31%
TRÁFICO RO-RO (TM)	5.202.104	5.845.448	12,37%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	126.396	236.402	87,03%
CRUCEROS (ESCALAS)	736	831	12,91%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	3.517.316	3.622.329	2,99%
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	1.878.282	2.089.042	11,22%
BUQUES MERCANTES (Nº)	15.085	15.617	3,53%
BUQUES MERCANTES (GT)	322.957.332	341.392.315	5,71%

AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA



Parque de Cantodarea, s/n
36900 Marín
T.: +34 986 855 200
www.apmarin.com

JOSÉ BENITO SUÁREZ COSTA
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Polivalente: All Weather Terminal, Ceferino Nogueira

Contenedores: Termarín, Pérez Torres Marítima

Graneles sólidos: Ceferino Nogueira

Frío: Davila Reefer Terminal

Siderúrgicos: Pérez Torres Marítima

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

Entre los principales proyectos de la AP de Marín y Ría de Pontevedra está la ejecución de importantes fondos europeos FEDER4 y FEMPA para las obras de mejora de instalaciones pesqueras, eficiencia energética, reducción de huella de carbono, energías renovables.

También está a punto de llevarse a cabo la rehabilitación de las torres baliza de Camoucos y Mourisca, que conllevan complejas obras marítimas.

Finalmente, la prolongación de Nuevo Muelle Comercial de Marín y mejora de calados en muelles comerciales es el tercero de los principales proyectos de la Autoridad Portuaria.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	2.544.000	2.301.000	-11%
CONTENEDORES (TEUS)	48.255	42.752	-13%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.174.268	1.173.280	0%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	1.369.839	1.100.527	-24%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	-	-	-
TRÁFICO RO-RO (TM)	-	-	-
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	-	-	-
CRUCEROS (ESCALAS)	1	0	-100%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	765	0	-100%
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	765	0	-100%
BUQUES MERCANTES (N°)	486	519	6%
BUQUES MERCANTES (GT)	3.357.650	3.318.304	-1%

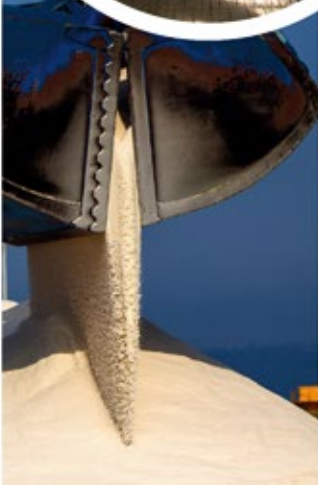


Puerto de Marín

Autoridad Portuaria de Marín
y Ría de Pontevedra



Logística · Comercial · Inmobiliaria · Renovables



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

AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA



Muelle Cánovas, s/n
29001 Málaga
T.: +34 952 12 50 00
www.puertomalaga.com
comercial@puertomalaga.com

CARLOS RUBIO BASABE
PRESIDENTE

**TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA**

Contenedores: Noatum Terminal Málaga

Graneles Líquidos: Oil Distribution Terminals, Olistock, Opemar

Graneles Sólidos: Noatum Terminal Málaga,
Servimad Málaga, Votorantim, Grupo Cabeza.

Pasajeros: Málaga Cruise Port, Eurogate Group Terminals

Vehículos: Noatum Terminal Málaga

Náutica deportiva: IGY Málaga Marinas, Real Club Mediterráneo

Ro-ro: Noatum Terminal Málaga, Servimad

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Málaga ha dado el primer paso en su estrategia de expansión logística autorizando la propuesta para la ocupación de instalaciones en la terminal de transporte de mercancías ubicada en Los Prados. La parcela cuenta con una superficie asfaltada de 23.622,17 metros cuadrados, con acceso por carretera y cerramiento perimetral. Además, dispone de una campa para automóviles, suministro de electricidad, agua e iluminación. Esta actuación habilitará nuevas áreas de almacenamiento de contenedores vacíos y de reparación y limpieza de los mismos fuera del recinto portuario, lo que permitirá a la terminal de contenedores y vehículos disponer de una mayor superficie para desarrollar su actividad.

Por otro lado, el Puerto de Málaga llevó a cabo, por primera vez, un servicio de suministro de Gas Natural Licuado (GNL) en fondeo. El abastecimiento de este combustible alternativo se realizó a dos buques portacontenedores de MSC que coincidieron en la bahía para realizar esta operativa ship-to-ship. Esta actuación se suma a los servicios de suministro de Gas Natural Licuado que el Puerto de Málaga viene realizando de forma habitual a distintos tipos de buques en los muelles durante su escala.

En el marco de la iniciativa Puerto Verde, la Autoridad Portuaria de Málaga refuerza así su estrategia de sostenibilidad ofreciendo un servicio de bunkering de Gas Natural Licuado con el objetivo de reducir la huella de carbono y adaptarse a la creciente demanda de las navieras. La disponibilidad de esta operativa amplía la oferta de servicios del puerto, integrándolo en la red de enclaves del Mediterráneo preparados para combustibles alternativos y reforzando su competitividad.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	4.514.038	5.614.418	24,4
CONTENEDORES (TEUS)	216.629	355.401	64,1
MERCANCÍA GENERAL (TM)	3.055.815	4.344.310	42,2
GRANELES SÓLIDOS (TM)	1.259.617	1.081.496	-14,1
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	112.859	89.448	-20,7
TRÁFICO RO-RO (TM)	477.153	454.876	-4,7
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	93.846	127.099	35,4
CRUCEROS (ESCALAS)	285	345	21,1
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	832.682	935.984	12,4
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	469.949	570.481	21,4
BUQUES MERCANTES (N°)	1.552	1.357	-12,6
BUQUES MERCANTES (GT)	62.660.059	68.038.975	8,6

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA



Av. de la Marina Española, 4
52001 Melilla
T.: +34 952 673 600
www.puertodemelilla.es
sac@puertodemelilla.es

PUERTOS GESTIONADOS:
Melilla y Chafarinas

MANUEL ÁNGEL QUEVEDO MATEOS
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Pasaje: Estación Marítima de Pasajeros
Graneles líquidos: Atlas
Graneles sólidos: CEMEX, Votorantim
Contenedores: la AP de Melilla gestiona la explanada de contenedores

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La Autoridad Portuaria de Melilla ha diseñado un plan de inversiones que desplegará más de 75 millones de euros hasta 2029. Este esfuerzo inversor se vertebra sobre tres ejes fundamentales: la modernización operativa, la transición ecológica y una profunda integración puerto y ciudad destinada a transformar la fachada marítima y potenciar el desarrollo económico y turístico de la ciudad autónoma.

La gran infraestructura angular de este ciclo es la construcción de un nuevo muelle para embarcaciones de grandes esloras, presupuestado en 32 millones de euros. Con el proyecto técnico y los estudios ambientales ya finalizados, esta obra permitirá habilitar dos atraques simultáneos para cruceros y buques de la Armada. En paralelo, el puerto potenciará su competitividad comercial mediante la ampliación de capacidad del Muelle Ribera 2 y la futura implantación de una planta regasificadora supeditada al nuevo modelo energético local.

Este impulso público se complementa de forma decisiva con la iniciativa privada. La multinacional ITM Group, a través de su filial MDT Melilla, operará una concesión comercial y de hostelería junto al antiguo cargadero de mineral, que este año celebra su centenario, un paso estratégico clave para consolidar a Melilla en el mapa cruceístico internacional. Asimismo, el plan contempla el despliegue de tecnología OPS para la electrificación de muelles, la creación de zonas de almacenamiento logístico y la remodelación de la antigua dársena pesquera para embarcaciones menores y espacios de recreo.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	540.391	542.733	0,43%
CONTENEDORES (TEUS)	5.656	4.421	-21,84%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	534.843	541.982	1,32%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	16.689	14.630	-12,34%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	64.383	64.964	1,03%
TRÁFICO RO-RO (TM)	453.851	462.297	1,86%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	12.932	2772	-78,56%
CRUCEROS (ESCALAS)	12	14	16,67%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	712.196	612.555	-13,99%
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	8.847	7.028	-20,56%
BUQUES MERCANTES (Nº)	1.284	765	-40,42%
BUQUES MERCANTES (GT)	35.060.653	21.666.271	-38,20%

AUTORIDAD PORTUARIA DE MOTRIL



Recinto portuario, s/n
18613 Motril (Granada)
T.: +34 958 601 207
www.apmotril.com/

JOSÉ GARCÍA FUENTES
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Concesionadas:

Mercancía general: Transgranada, Terminal Marítima Granada, Terminal Portuaria Logística Motril, SALG

Graneles líquidos: Transgranada, Terminal Marítima Granada, Terminal Portuaria Logística Motril, DBA Motril Port, SALG, Consignaciones y Estibas Motril

Graneles sólidos: Transgranada, Terminal Marítima Granada, Terminal Portuaria Logística Motril, SALG, Comercial Aizpurúa, Sibelco

Pasajeros: FRS, Baleària

Propias:

Terminal de pasajeros en muelle Levante

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

Uno de los principales proyectos de la Autoridad Portuaria de Motril es GreenMotril, que nace para hacer frente a la necesidad de implementar modelos energéticos sostenibles y renovables que permitan descarbonizar los entornos portuarios y el transporte marítimo. Asimismo, busca contribuir a alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero comprometidos por la Unión Europea en el Pacto Verde. Durante sus 10 primeros años GreenMotril reducirá el equivalente al consumo anual de más de 10.000 vehículos. Se pondrán en uso y se potenciarán las tomas eléctricas OPS del puerto para abastecer eléctricamente a grandes barcos. Gracias a la nueva planta de generación, en caso de caída de la red, el Puerto será capaz de garantizar los servicios básicos a sus usuarios.

Motril Puerto Abierto es un proyecto de ciudad tanto como de puerto, en el que los espacios industriales conviven con la náutica, el comercio con el turismo y el desarrollo con el respeto medioambiental. La autoridad portuaria traza una hoja de ruta clara: convertir el puerto de Motril en un nodo logístico competitivo, energéticamente autónomo y plenamente integrado en la vida urbana y económica de la Costa Tropical.

Asimismo, está presente el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Motril, que dispone de más de 380.000 metros cuadrados destinados al desarrollo industrial, almacenamiento y distribución y que actúa como un motor de expansión clave para la logística y el comercio marítimo en el sur de España.

Junto a estos proyectos, la Autoridad Portuaria de Motril también tiene como novedad el nuevo edificio de la Guardia Civil y la nueva nave de inspección, que se ubicarán en el recinto portuario.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	2.625.079	2.888.788	10,00
CONTENEDORES (TEUS)	431	178	58,70
MERCANCÍA GENERAL (TM)	568.868	516.155	-9,30
GRANELES SÓLIDOS (TM)	752.994	871.521	15,70
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	1.278.087	1.473.030	15,30
TRÁFICO RO-RO (TM)	492.208	426.456	-14,40
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	1.587	2.212	39,40
CRUCEROS (ESCALAS)	39	42	7,70
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	236.546	238.632	0,90
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	58.842	48.636	-30,90
BUQUES MERCANTES (N°)	986	883	-10,40
BUQUES MERCANTES (GT)	16.357.821	14.387.216	-12,00

AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA



Edificio Transatlántico
Recinto portuario s/n
20110 Pasaia - Gipuzkoa
T.: +34 943 351 844
www.pasaiaport.eus



IZASKUN GOÑI RAZQUIN
PRESIDENTA

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Ro-Ro y Automóviles: Noatum U.E.C.C. Terminal Pasajes

Polivalente: Agencia Marítima Algeposa, Sobrinos de Manuel Cámara, Toro y Betolaza

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

Durante 2025, la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP) ha desarrollado un amplio programa de actuaciones e inversiones, con especial atención a los trabajos de mantenimiento y mejora de las infraestructuras y muelles, una labor continua y esencial para garantizar la seguridad, la operatividad y la competitividad del puerto a largo plazo. Las inversiones totales superan los 10 millones de euros.

En el ámbito de la actividad pesquera, la APP ha continuado avanzando en la Fase II de la renovación de la Lonja (5,8 millones de euros cofinanciadas con un millón por la Unión Europea), así como en las obras de acondicionamiento de un local para servicios de hostelería (590.000 euros).

En materia de gestión del agua, se ha continuado con la sectorización de la red de abastecimiento, con 1,5 millones de euros (financiados con fondos Next Generation), junto con actuaciones orientadas a mejorar la eficiencia, el control de consumos y la preservación de la calidad ambiental de la bahía.

La seguridad y el control de las instalaciones ha sido otro de los ejes prioritarios del ejercicio, con la puesta en servicio de nuevos accesos por carretera en Lezo y La Herrera (1,1 millones de euros), la implantación de nuevos sistemas de control de accesos y videovigilancia (850.000 euros) y el inicio de los trabajos de modernización de la red de protección contra incendios en La Herrera (1,9 millones de euros).

En el ámbito de la transición energética, el Puerto ha dado pasos decisivos con el inicio de los trabajos de adecuación de la red eléctrica para la implantación del sistema Onshore Power Supply (OPS), por un valor de 768.000 euros financiados por el fondo europeo FEDER, así como con el avance del proyecto OPS en colaboración con Iberdrola, con una inversión de la empresa de 1,6 millones de euros.

Destaca a su vez la inversión ejecutada por las empresas operadoras del puerto. Sobrinos de Manuel Cámara inaugurará próximamente un nuevo almacén en Lezo, Algeposa y Sobrinos de Manuel Cámara han adquirido nuevas grúas y KIMUA inauguró su innovador banco de pruebas Basajaun Testing Site.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	3.417.654	3.428.024	0,30%
CONTENEDORES (TEUS)	-	-	-
MERCANCÍA GENERAL (TM)	2.436.182	2.377.927	-2,39%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	938.380	1.081.857	6,76%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	-	-	-
TRÁFICO RO-RO (TM)	577.172	537.045	-6,95%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	242.151	211.743	-12,56%
CRUCEROS (ESCALAS)	3	3	0,00%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	665	1.251	88,12%
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	659	1.246	89,07%
BUQUES MERCANTES (Nº)	892	884	-0,90%
BUQUES MERCANTES (GT)	7.274.897	6.975.322	-4,12%

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE



Ed. Junta del Puerto
Av. Francisco La Roche, 49
38001 Santa Cruz de Tenerife
Teléfono +34 922 605 426
www.puertosdetenerife.org

PUERTOS GESTIONADOS:
Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos,
Santa Cruz de La Palma, San Sebastián
de La Gomera, Puerto de La Estaca
(El Hierro) y Dársena de Granadilla

**PEDRO SUÁREZ
LÓPEZ DE VERGARA**
PRESIDENTE



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores: Boluda Maritime Terminals Tenerife,
Terminal de Contenedores Tenerife (TCTenerife)

Carga Ro-Ro/pasaje: OPDR Acciona Trasmediterránea,
Fred. Olsen Baleària y Naviera Armas

Cruceros: Santa Cruz Terminal, Carnival Corporation
& PLC, Terminal Agustín de Bethancourt

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

Puertos de Tenerife acelera su transformación con un potente plan de inversiones públicas y privadas orientadas a consolidar su competitividad, sostenibilidad y conectividad. El enclave canario busca posicionarse como el gran hub de referencia en el suministro de bunkering en la región del Atlántico Medio, articulando políticas innovadoras encaminadas a liderar la transición hacia un transporte marítimo mucho más sostenible.

El gran motor de crecimiento en infraestructuras se localiza en el puerto de Granadilla. Se impulsará las obras de cierre y habilitación de su muelle de Ribera con una licitación que asciende a los 39,7 millones de euros, una actuación clave para dotar a la dársena de mayor superficie operativa. Asimismo, la dársena de Santa Cruz de Tenerife potencia su integración urbana tras dar luz verde al convenio definitivo para la remodelación de su muelle de Enlace.

Este esfuerzo de la Autoridad Portuaria se ve plenamente respaldado por la inversión privada. Boluda Shipping acaba de reforzar de forma drástica su capacidad operativa en la isla mediante la incorporación de dos grúas STS de última generación y cuatro RTG híbridas. Este equipamiento estratégico no solo optimiza los flujos de mercancías, sino que reduce la huella de carbono del puerto, consolidando a Tenerife como una escala clave, ágil y altamente competitiva.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	13.949.094	14.487.347	3,86%
CONTENEDORES (TEUS)	4.193.442	4.567.053	8,91%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	9.052.711	9.943.733	9,84%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	336.443	416.931	23,92%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	3.640.199	3.327.123	-8,60%
TRÁFICO RO-RO (TM)	4.621.577	4.707.330	1,86%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	86.625	111.668	28,91%
CRUCEROS (ESCALAS)	590	725	22,88%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	6.869.175	7.449.538	8,45%
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	1.318.760	1.642.960	24,58%
BUQUES MERCANTES (N°)	17.014	18.254	7,29%
BUQUES MERCANTES (GT)	219.975.111	230.896.166	4,96%



BMT - Boluda Maritime Terminals



GONZALO CALERO GÓMEZ
CEO

Paseo de Caro, s/n
46024 Valencia
T. 963 060 286
gonzalo.calero@boluda.com.es
www.boluda.com.es

Boluda Maritime Terminals presta servicios integrales de gestión y logística portuaria a través de nueve terminales marítimas ubicadas en puntos estratégicos de la geografía española: Las Palmas, La Palma, Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura, Sevilla, Vilagarcía, Cádiz (Concasa) y Santander. Con este portfolio de terminales, damos una cobertura geográfica global, desde el norte de la Península, hasta el sur y con destacado protagonismo en las Islas Canarias, atendiendo tanto servicios regulares de contenedores como servicio tramp, cargas de proyecto y servicios rodante.

Nuestras terminales están especializadas en tráficos de servicios regulares de corta distancia short sea shipping, tanto internacionales como entre Península e islas, a los que añadimos, después del plan de inversiones realizado en la maquinaria tanto de muelle (grúas pórticos de última generación y dimensiones Super Post Panamax) como de patio (grúas híbridas de más capacidad de apilamiento y acorde con la política medio ambiental), servicios regulares interoceánicos con buques de máxima dimensión y capacidad de carga. Destacamos por nuestra flexibilidad y eficiencia operativa en la atención a nuestros clientes en sus movimientos de productos perecederos, sobredimensionados, mercancía peligrosa o carga general, con absoluta garantía en el servicio y con una cobertura logística óptima, eficiente y de alcance internacional.



AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER



Muelle de Maliaño, s/n
39009 Santander (Cantabria)
T.: +34 942 203 600
info@puertosantander.es
www.puertosantander.com



CÉSAR DÍAZ MATA
PRESIDENTE

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Graneles líquidos: Chane Terminal Santander, Dynasol, Terminal GNL

Graneles sólidos: Muelles públicos polivalentes y concesiones de Noatum, TASA, Raos Aditivos, Cementos Alfa, Solvay, GSW y nueva terminal de fertilizantes (TEFCA)

Mercancía general: Terminal pública para carga y descarga ro-ro, y concesiones de Cantabriasil, GSW, contenedores Boluda y CLdN

Automóviles: Terminal pública y concesiones de CAT y CEVA

Cruceros y Ferri: Terminal pública

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

Para lograr sus objetivos de crecimiento a través de la racionalización del espacio y la apuesta por la sincromodalidad, la Autoridad Portuaria de Santander está realizando varias actuaciones propias entre las que destacan el tacón y la rampa de Raos 9; la ampliación de vías grúas portacontenedores Raos 3, que permitirá operar simultáneamente dos buques en la terminal de contenedores de Boluda; y la construcción del edificio de Policía Portuaria y Operaciones, que permite una coordinación más efectiva entre el departamento de operaciones, la policía portuaria y el Centro de Coordinación de Servicios. El objetivo de esta inversión de 1,4 millones de euros es incrementar la eficacia y la inmediatez en la respuesta ante cualquier incidencia o la mejora del cerramiento control acceso Raos, unos trabajos que han consistido en la sustitución y refuerzo del cierre de este tramo del perímetro portuario mediante la instalación de un nuevo vallado, similar al implantado en las zonas más urbanas del puerto.

Por otro lado, hay diferentes proyectos en ejecución, como la ampliación del silo de automóviles, una instalación, que cuenta con una superficie de 70.000 metros cuadrados por cada una de sus cuatro plantas, que dotará al puerto de más capacidad y concentrará la terminal de coches en un espacio cercano a los muelles y junto al apartadero ferroviario; el nuevo muelle de Raos 6, que surge de la necesidad de generar más línea de atraque destinada a la mercancía general y a los graneles sólidos, tras el importante aumento de la actividad que se ha producido en el Espigón Norte de Raos y la buena marcha de la terminal de contenedores o la mejora de la superestructura del muelle de Raos 8.

El objetivo es el mantenimiento de los muelles públicos para conseguir una capacidad óptima de explotación de la dársena y garantizar a los operadores una prestación eficaz de los servicios.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	7.254.576	7.205.037	-0,68%
CONTENEDORES (TEUS)	149.644	161.001	7,59%
MERCANCÍA GENERAL (TM)	3.675.368	3.740.387	1,77%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	3.354.456	3.180.476	-5,19%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	165.765	230.369	38,97%
TRÁFICO RO-RO (TM)	2.307.917	2.166.202	-6,14%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	371.652	398.870	7,32%
CRUCEROS (ESCALAS)	19	20	5,26%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	266.189	252.061	-5,31%
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	35.761	29.862	-16,50%
BUQUES MERCANTES (N°)	1.511	1.577	4,37%
BUQUES MERCANTES (GT)	29.449.061	31.037.790	5,39%



Cantabriasil

Tu socio logístico en el Puerto de Santander

Soluciones integrales para el tráfico marítimo y la cadena logística
Experiencia, fiabilidad y compromiso para optimizar tu operativa desde el Puerto de Santander

- ↓ Consignación de buques
- 📄 Agentes de Aduanas OEA
- 📦 Almacenes y ADT
- 🚚 Estiba y desestiba
- 🔄 Servicios logísticos integrales

Calidad, seguridad y sostenibilidad certificadas:

- ISO 9001:2015
- ISO 14001:2015
- ASECOR
- FONASBA (FQS)




Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

www.puertosantander.es
comercial@puertosantander.com



Tu aliado estratégico

LÍDERES EN EL PUERTO DE SANTANDER

Agradecemos a todos nuestros clientes su confianza por convertirnos en el principal operador del Puerto de Santander



- SOLUCIONES LOGÍSTICAS 'AD HOC'
- OPERACIONES DE MERCANCÍA
- EQUIPOS AUTOMÁTICOS HTV
- SERVICIOS DE ALMACENAJE
- OPERADORES PORTUARIOS
- TRANSPORTE TERRESTRE
- LOGÍSTICA INTEGRAL
- CONSIGNATARIOS



Ed. Puerta de Santander, S/N
Polígono de Raos - 39600 Camargo
Tel. +34 942 369 389 - info@cobasa.net
www.cobasa.net

AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA



RAFAEL CARMONA RUIZ
PRESIDENTE

Av. Molini, 6
41002 Sevilla
954 24 73 00
www.puertodesevilla.com
puertodesevilla@apsevilla.com

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Gestión Propia: Muelles de Armamento, Delicias y Batán Norte.

Terminales Concesionadas: Terminal Marítima del Guadalquivir, Terminal Portuaria Esclusa (Sevitrade), Terminal Logística de Líquidos (Sevitrade), Euroports Carbón Puerto Operaciones Portuarias y Terminal Aldeport.



PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

El Puerto de Sevilla ha experimentado una trayectoria positiva de sus tráfico en 2025, con una subida del 3% hasta los 4,4 millones de toneladas. Las ampliaciones de Sevitrade y Aldeport han modernizado las instalaciones portuarias con nuevas naves y tanques para líquidos orientados a optimizar la logística de productos agroalimentarios. La entrada de Estibadora Sevillana en el capital de Euroports Carbón Puerto ha reforzado su capacidad operativa en el Muelle Norte.

En 2025, el enclave sevillano superó los 100.000 metros cuadrados de superficie otorgada en concesión, un hito que refleja la confianza de la comunidad portuaria de Sevilla y la apuesta del tejido empresarial por el puerto. Destaca el desarrollo de la península del Cuarto, que albergará dos plantas de biogás, una de Heygaz y otra de Biomet, así como instalaciones dedicadas al reciclaje y tratamiento de residuos de la mano de Llopis Servicios Ambientales.

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL), gestionada por Merlin Properties, continúa creciendo con almacenes y naves de crossdocking de última milla que optimizan la distribución y agilizan todos los eslabones de la cadena de transporte. Está previsto que Portofrío Logistics amplíe sus instalaciones dotando de mayor capacidad al polo logístico de frío.

Completa la transformación del Puerto de Sevilla el proyecto de integración puerto y ciudad, que dará lugar a un nuevo Distrito Urbano Portuario. Empresas de ingeniería y campus educativos han trasladado su interés por ocupar parte de las naves y tinglados que darán forma a este espacio, que también albergará la nueva terminal de cruceros de Global Ports y Ocean Platform Marinas, encargadas de gestionar los cruceros y los megayates durante los próximos 25 años.

Por lo que respecta a la inversión pública, ha rondado los 6 millones de euros, destinados a proyectos para favorecer la digitalización y ampliación de las infraestructuras ferroviarias, además de para dotar de mayor capacidad la infraestructura eléctrica de la margen izquierda de la dársena. Esto favorecerá desarrollos como el Distrito Urbano Portuario y la instalación de nuevas empresas en la Dársena del Cuarto.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	4.274.142	4.428.675	3,43
CONTENEDORES (TEUS)	152.328	156.644	2,83
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.639.393	1.666.381	1,65
GRANELES SÓLIDOS (TM)	2.832.436	2.197.964	8,14
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	567.712	519.875	-8,57
TRÁFICO RO-RO (TM)	11.350	11.836	4,28
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)			
CRUCEROS (ESCALAS)	75	82	9,33
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	45.828	49.632	8,32
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	21.386	23.890	11,71
BUQUES MERCANTES (Nº)	926	991	7,02
BUQUES MERCANTES (GT)	5.648.588	5.904.543	4,53



TERMINAL PORTUARIA ESCLUSA
Ctra. 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
Ctra. del Copero s/n, Dársena del Cuarto
41012 Sevilla (España)

Tel: +34 955 950 810



SEVITRADE.COM

AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA



Passeig de l'Escullera, s/n
43004 Tarragona
T.: +34 977 259 400
www.porttarragona.cat



SANTIAGO CASTELLÀ SURRIBAS
PRESIDENTE

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores: Transpails

Graneles líquidos: Terminales Químicos (Vopak-Terquimsa), Euroenergo España, Repsol Butano, Basf Española, Terminales Portuarias (Tepsa), Dow Chemical Ibérica, A.I.E. (TAPP), Asfaltos Españoles (Asesa), Repsol Petróleo, Norel, Distribució per Xarxa de Productes Químics (Dixquímics)

Graneles sólidos: Bergé Marítima, Euroports Ibérica TPS, Ership, Noatum Terminal Tarragona, Calera Veinte, Cemex España Operaciones, García Munté Energía, Aceites de Semillas

Polivalente: Bergé Marítima, Noatum Terminal Tarragona, Euroports Ibérica TPS, COSCO&PTP

Automóviles: Bergé Gefco, Noatum Terminal Tarragona

Carga general: Fruport Tarragona, DP World Tarragona, Gonvarri Tarragona

Cruceros: Global Ports Holding Plc (GPH)

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	32.332.056	29.464.163	-8,87%
CONTENEDORES (TEUS)	14.425	15.563	-
MERCANCÍA GENERAL (TM)	1.690.230	1.944.781	15,06%
GRANELES SÓLIDOS (TM)	9.226.938	8.484.356	-8,05%
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	20.758.412	18.819.240	-9,34%
TRÁFICO RO-RO (TM)	327.588	329.314	0,53%
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	217.795	215.873	-0,88%
CRUCEROS (ESCALAS)	63	63	0,00%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)			#DIV/0!
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	136.091	129.330	-4,97%
BUQUES MERCANTES (Nº)	2.327	2.165	-6,96%
BUQUES MERCANTES (GT)	47.950.253	46.056.955	-3,95%

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

El Port de Tarragona ha iniciado un nuevo ciclo inversor, tanto público como privado, que responde a una profunda transformación de su modelo logístico que apuesta por actividades de mayor valor añadido y el crecimiento del tráfico de mercancías (especialmente de carga general y contenedores).

Entre 2026 y 2027, la Autoridad Portuaria promoverá grandes proyectos como la ampliación del Moll de Balears, destinada a la eólica marina, la instalación de los OPS (electrificación de muelles), la nueva terminal multipropósito en el Moll d'Andalusia por parte de COSCO y PTP o la ampliación del calado del Moll de Castella. Además, se prevé la inversión privada de 120 millones de euros adicionales en proyectos como la modernización de la cadena logística del cereal.

El gran hito de 2026 ha sido la adjudicación de la terminal polivalente del Moll d'Andalusia y la Terminal Intermodal de La Boella. COSCO y el grupo argentino PTP invertirán más de 116 millones de euros en la renovación y operación de esta terminal, con una concesión a 50 años. La terminal, destinada a contenedores, carga general, vehículos y logística de cadena de frío, iniciará operaciones a partir de 2027 y se prevé plenamente operativa a finales de 2028, con una capacidad máxima estimada de 680.000 TEUs. Esta inversión convertirá el puerto en una puerta de entrada de referencia al Mediterráneo para tráficos procedentes de China, el Extremo Oriente y América Latina.

La segunda fase del Moll de Balears, concebida para convertir Tarragona en hub de la eólica marina flotante en el Mediterráneo Occidental, supondrá una inversión pública de 80 millones de euros, añadirá 22 hectáreas al muelle actual y ha obtenido 24 millones de ayuda PORT EOLMAR. En paralelo, el mismo muelle concentrará la OPS para electrificar la actividad crucerística, con una inversión de cerca de 22 millones de euros y 6,6 millones de financiación europea.

La Autoridad Portuaria lidera, además, una alianza territorial que une el triángulo Tarragona-Reus, Tortosa y Lleida para convertirlo en un eje logístico con capacidad de crecimiento.

EUROPORTS

Distribuyendo bienes esenciales al mundo. Juntos.



euroports.com



EUROPORTS

Encuétranos en:
Muelle de Castilla S/N 43004 Puerto de Tarragona



commercial@europortsiberica.com



CONECTAMOS TARRAGONA con EUROPA, ASIA y AMÉRICA

El Moll d'Andalusia y la terminal intermodal de La Boella integran la logística marítima y ferroviaria para unir continentes.

- Hub europeo para buques multipropósito intercontinentales y de short sea shipping en el Mediterráneo.
- Superficie total de 510.000 m² y capacidad final estimada en 680.000 TEUs equivalentes.
- Conexión directa con Europa por el Corredor Mediterráneo y con el centro de la península ibérica.
- Cinco vías electrificadas con ancho mixto y capacidad para operar trenes de hasta 750 mts.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA



Av. Muelle del Turia, s/n
46024 Valencia
T.: +34 963 939 500
www.valenciaport.com

PUERTOS GESTIONADOS:
Valencia, Sagunto y Gandia

MAR CHAO LÓPEZ
PRESIDENTA



TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Puerto de Valencia:

Contenedores: APM Terminals Valencia; CSP Iberian Valencia Terminal, MSC Terminal Valencia

Pasajeros: Baleària, Tramed

Automóviles: Valencia Terminal Europa, Ford

Graneles líquidos: Galp, Tepsa

Graneles sólidos: Temagra

Frío: Agromerchants Valencia

Logística: ID Logistics

Puerto de Gandia

Polivalente: Navarro y Boronad

Puerto de Sagunto

Polivalentes: Intersagunto Terminales, Noatum Terminal Polivalente Sagunto, Portuaria Levantina (Porlesa)

Graneles líquidos: Saggas, Fertiberia

Centros Logísticos: Toyota Logistics Service

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

La principal inversión de la Autoridad Portuaria de Valencia es la nueva Terminal Norte de Contenedores en la ampliación del puerto de Valencia, un proyecto que cuenta con una inversión de más de 1.600 millones de euros entre la Autoridad Portuaria de Valencia y TiL (Terminal Investment Limited, Grupo MSC). En concreto, TiL tiene previsto destinar más de 1.098 millones de euros y la Autoridad Portuaria de Valencia cerca de 592 millones de euros.

En la actualidad, se están desarrollando en la zona norte del recinto portuario valenciano las obras de construcción de este muelle. Las futuras instalaciones se ubicarán en aguas abrigadas de la Ampliación Norte -cuyas obras finalizaron en 2012-, tendrá una superficie de unas 137 hectáreas y 1.970 metros de línea de atraque, con una capacidad para albergar hasta cinco millones de contenedores.

Otro de los proyectos fundamentales es el desarrollo de los accesos ferroviarios a los puertos de Valencia y Sagunto. En el caso del segundo, se proyectó en vía única electrificada de ancho mixto (dotada de tercer hilo) hasta alcanzar el recinto portuario. La zona de actuación comprende un total de 5,6 kilómetros de longitud de plataforma ferroviaria en el que se construirán dos ramales diferenciados, que confluyen en un tercero, y que constituyen los enlaces para el acceso de la línea Valencia-Tarragona por los lados sur y norte hacia el puerto.

Finalmente, con el objetivo de electrificar los muelles del Puerto de Valencia, están previstas dos subestaciones. A la construcción de la primera subestación eléctrica y el proyecto de diseño y puesta en marcha de la segunda, se une el futuro centro de reparto de energía que estará ubicado en la zona sur del enclave.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	81.138.594	80.687.504	
CONTENEDORES (TEUS)	5.475.773	5.662.661	
MERCANCÍA GENERAL (TM)	80.666.175	80.061.993	
GRANELES SÓLIDOS (TM)	3.442.040	2.434.153	
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	2.762.306	3.949.948	
TRÁFICO RO-RO (TM)	13.729.025	13.760.983	
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	579.401	524.490	
CRUCEROS (ESCALAS)	267	298	
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (Nº)	1.606.382	1.660.798	
PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)	774.067	799.050	
BUQUES MERCANTES (Nº)	7.437	7.202	
BUQUES MERCANTES (GT)	302.262.221	300.478.479	

CSP Iberian Valencia Terminal



GUSTAVO FERRER
GENERAL MANAGER

CSP Spain
The Ports for *ALL*

Muelle Príncipe Felipe, s/n
46024 Valencia
T. +34 963 938 300
cspv@cspspain.com
www.cspspain.com



Localizada en el mar Mediterráneo, concretamente en el puerto de Valencia (España), disfruta de una ubicación estratégica que la convierte en eje de paso de las principales rutas de transporte marítimo que conectan España y Europa con otros continentes. Destacan sobre todo las rutas hacia: América, Sudamérica, Medio y Lejano Oriente e IPBC, además de ser un punto clave en la iniciativa "One belt, one road" que recupera la milenaria Ruta de la seda.

En este sentido, es relevante también la cercanía al eje Suez-Gibraltar, ruta de las principales líneas transoceánicas. Por este motivo, cuenta con escalas de las principales navieras del mundo y con una importante conexión de servicios feeder que conectan el Mediterráneo y África.

MUELLES

- Costa: 530 m de línea de atraque (24 Ha)
- Príncipe Felipe: 1.440 m de línea de atraque (106 Ha)
- Este: 340 m de línea de atraque (15 Ha)

TERMINAL

- Superficie de patio: 145 Ha
- Línea de atraque: 2.310 m
- Calado: 15,5 m
- Almacenamiento máximo: 89.000 TEU
- Enchufes frigoríficos: 1.635
- Maquinaria: 4 Malaccamax, 13 Over Super Post Panamax, 4 Super Post Panamax, 70 RTG, 7 Reach stackers. 15 Front loaders y 120 Yards tractors



TERMINAL FERROVIARIA

- Vías: 4+1 x 750 m
- Área de tren: 80.000 m²
- Capacidad de manejo anual: 200.000 TEU
- Enlace directo a la red ferroviaria. Servicios ferroviarios diarios a Madrid, Zaragoza, Bilbao y otros destinos



MSC Terminal Valencia



SVEN VALENTIN
DIRECTOR



Muelle MSC, s/n - Puerto de Valencia 46024
Tel. + 34 963 325 500
Fax. + 34 963 325 800
administracion@msctv.es
www.msctv.es

PROPIETARIO

Terminal Investment Limited

OPERADOR

MSC

MEDIOS MECÁNICOS

- Grúas pórtico: 8 grúas super post panamax
- Transtainers o eRTG's: 28 ertg's Konecranes
- Carretillas elevadoras:
 - 7 reach stackers (Fantuzzi+Kalmar)
 - 6 ECH (Fantuzzi+Kalmar)
- Conexiones reefer: 1.230
- Cabezas tractoras: 58 mafi
- Plataformas: 58 Fabrisem + 5 plataformas derrames

OTROS

- 1 carretilla Konecranes de 32 tm + 1 Kalmar de 16 tm

MUELLES

- Línea de atraque (m): 774
- Calado (m): 16,3
- Superficie (ha): 39
- Infraestructuras ferroviarias: no





ContainerMaster+

Para múltiples aplicaciones en el transporte de contenedores.

Consigue una mayor duración y gran estabilidad en carga y descarga de contenedores gracias a sus bloques de la banda de rodadura más grandes, y a una plataforma ancha, plana y estable.

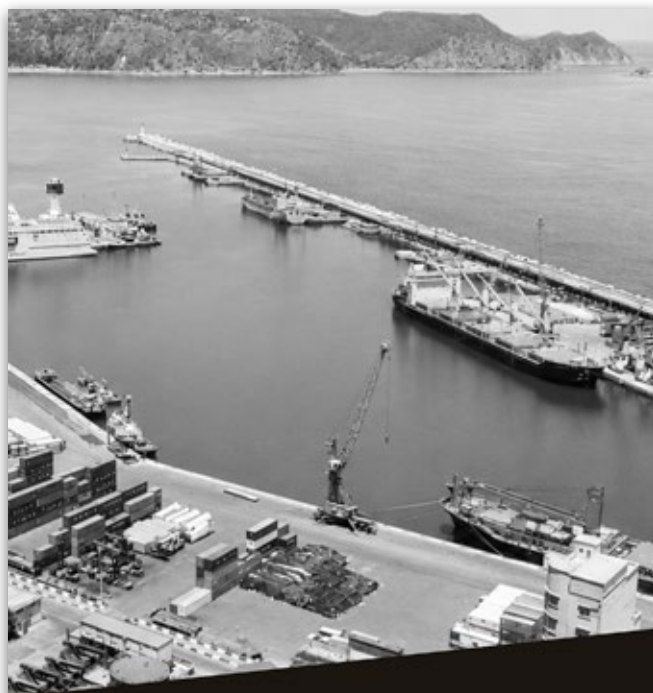


Además, con ContiConnect podrás monitorizar su rendimiento.



**CENTRO
PORTUARIO
DE EMPLEO
DE VALENCIA**

*La estiba
en persona*



cyes

**Experiencia y Compromiso
en cada proyecto**

IBERTRAILER Fabricación y reparación de semirremolques

Avda. Espluga 81 - T. 960 071 986
46460 SILLA (Valencia)

www.ibertrailer.es
info@ibertrailer.es



SHIBATAFENDERTEAM
▶ on the safe side

LÍDER MUNDIAL EN FABRICACIÓN DE DEFENSAS MARINAS

CONTÁCTANOS PARA RECIBIR TU OFERTA

Tel. 960 550 400
contact-spain@sft.group

www.sft.group



Embalaje industrial, protección y lashing de mercancías
Servicios logísticos y marítimos
Almacenaje y depósito

EMBALAJES CANTABRIA, S.L.

ZONA NORTE/CENTRO CANTABRIA
ZONA LEVANTE/SUR SAGUNTO (VLC)

www.embalajescantabria.com



INFOPORT

SOLUCIONES DIGITALES INTELIGENTES PARA PUERTOS

INFOPORT.ES





GRUPO RAMINATRANS
INTERNATIONAL FORWARDERS

**TU LOGÍSTICA,
SIN LÍMITES.**

VALENCIA · CASTELLÓN · ALICANTE · MADRID · BARCELONA · ZARAGOZA · BILBAO · MURCIA · ALGECIRAS · SEVILLA · VIGO · A CORUÑA
PALMA DE MAYORCA · LAS PALMAS DE GRAN CANARIA · MANISSES (TUNISIA) · BILBAO (VALENCIA) · RIGA · ESTAMBUL · MIAMI · CIUDAD
DE MÉXICO · SINGAPUR · BANGKOK · NINGBO · SHENZHEN · QINGDAO · HONG KONG · SHANGHAI · XIAMEN · DALIAN · KINGANG · TIANJIN

WCA WCA U IATA EMGLN

WWW.RAMINATRANS.COM



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

ist
Intersagunto Terminales

La terminal polivalente
más moderna del arco
mediterráneo español

ISO 9001 · 14001 · 45001

www.saguntoti.com



Lambert
Logística y Gestión Port

EMPRESA ESPECIALIZADA
EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA
DE MERCANCÍA CONTENORIZADA

+34 685 05 31 71
lamber@lambertcastello.com

Avenida Ribera Baixa, 46 46612 Corbera, VALENCIA
+34 96 256 02 02



Paul & Truck
TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

Carrer de Tramuntana, 11
46240 Carlet - Valencia - España
Tel. +34 962 54 35 16
info@paulandtruck.com
www.paulandtruck.com

PUNTUALIDAD



SERVICIO



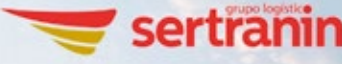
COBERTURA



NUESTROS CLIENTES NO TIENEN FRONTERAS Y NOSOTROS TAMPOCO...





**DEL PUERTO
A CUALQUIER
DESTINO**



TRANSPORTE DE CONTENEDORES



OPERATIVA EN PUERTOS
Barcelona, Valencia, Algeciras,
Sagunto y Castellón.



COBERTURA NACIONAL



+ 350 PROFESIONALES



**+ 50 VEHÍCULOS
PORTACONTENEDORES**

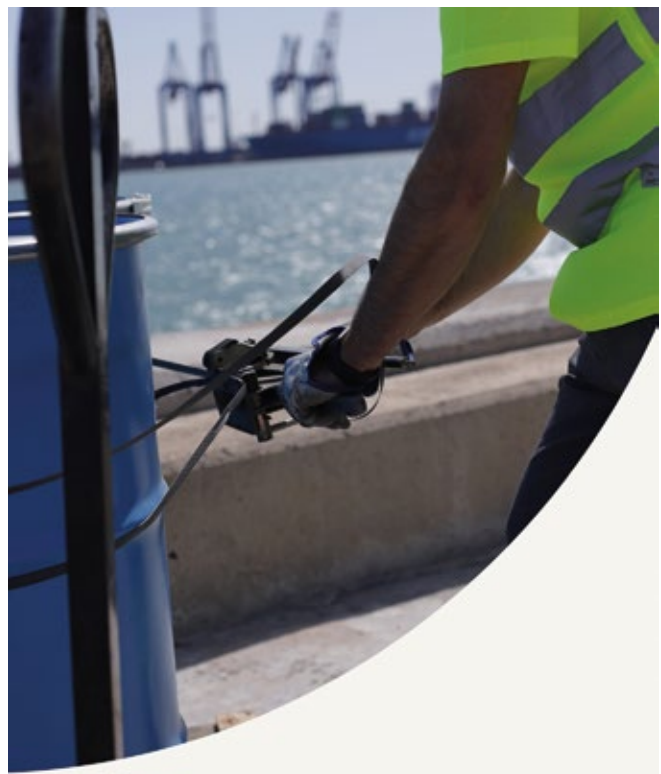


30 AÑOS DE EXPERIENCIA



30 AÑOS | **MOVIENDO EL MUNDO**

www.sertranin.com



Servicios
para cada necesidad



AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO



CARLOS BOTANA LAGARÓN
PRESIDENTE

Praza da Estrela, 1
36201 Vigo - Pontevedra
T.: +34 986 268 000
F. Registro General: 986 268 001
www.apvigo.es
apvigo@apvigo.es

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Terminal de Contenedores: TERMAVI (Terminales Marítimas de Vigo)

Terminal Polivalente Breakbulk: Kaleido
Logistics / Autoridad Portuaria de Vigo

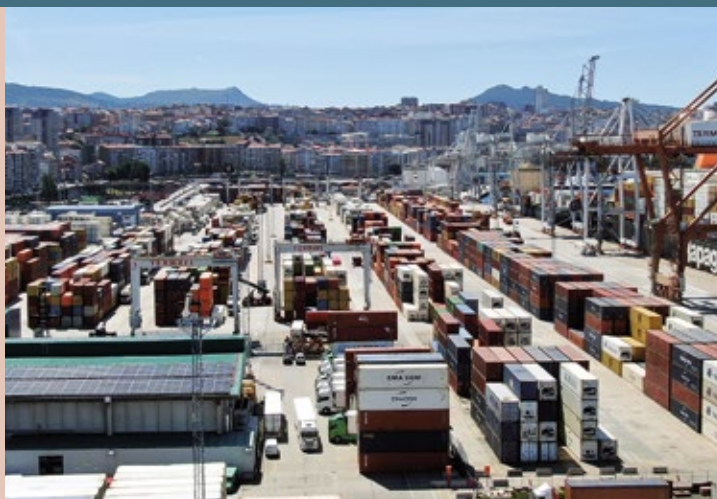
Terminal Ro-Ro de Bouzas: Autoridad Portuaria de Vigo
(operadores autorizados: Bergé Marítima -Termicar-, Líneas Marítimas Españolas-Suardiáz-/Stellantis, Davila -TMA)

Graneles: Electroquímica del Noroeste, Afamsa, Tudela Veguin, Cementos Secil

Pasaje: Vigo Cruise Terminal, Atlantic Vigo
Cruise Terminal, El Tinglado (APV).

Marinas Deportivas: C.D.N. San Adrián de Cobres, A.N. San Gregorio, A.N. Albatros, A.N. de Guixar, A. Náutico-Deportiva A Tella, A. de marineros San Miguel de Bouzas, A.N. Pedra de San Adrián, Círculo Cultural Recreativo de Chapela, Cofradía de Pescadores San Francisco, Liceo Marítimo de Bouzas, Marina Davila Sport, Marina Punta Lagoa, RCN de Vigo, Sociedad Náutico-Deportiva Os Penedos

Pesca: Pereira Productos del Mar, Casamar Factory, Pescados-Mariscos Peixemar, Casa Botas Viuda de J. Martínez Blasco, Froiz Mar, Viveros y Mariscos Penimar, Mariscos Campelo, López Novoa, Mariscos Don Gícala, Mariscos Sur de Galicia, Mariscos Carnero, Pescados y Mariscos Somar Galicia, Manuel Bouzón Fernández, Santiago Montenegro Campos, Sarval BioIndustries Noroeste, Pescados y Mariscos Albelda, Hermanos Gandón, Pescafresca, Justo López Valcárcel, Takopesca, Hermanos Fernández Ibáñez



Frío: Pereira Productos del Mar, Pescamavi Atlántico, Casa Botas Viuda de J. Martínez Blasco, Frigoríficos Iberport, Frigoríficos de Vigo, Hermanos Fernández Ibáñez, Cons. Pesca, Frigoríficos de Galicia, (Frigalsa-Atunlo), Centro Loxístico Porto de Vigo (CLPV); Pereira Productos del Mar, Frigoríficos de Vigo, Galiciamar, Iberconsa Seafood Processiong, Frioteis, Puerto Vieira, Frialia Logística, Pescanova España, Fandicosta, Conservas y Frigoríficos del Morrazo, Worldwide Fishing Company, Progeco Vigo Fresh Port, DART Davila Reefer Terminal Vigo

Astilleros: Metalships&Docks, Frioteis, Astilleros Armón Vigo, Francisco Cardama, Const. Naval P. Freire, Astilleros Lagos, Armada SA Astilleros y Varaderos, Astilleros Ría de Vigo, Astilleros y Varaderos San Gregorio, Astilleros Atollvic Morrazo, Ind. Navales a Xunqueira, Rodman Polyships, Montajes Cancelas, Aislamientos Térmicos de Galicia SA (AISTER), Astilleros J.M. Armada

PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

El proyecto más relevante en estos momentos, aunque no sea una infraestructura física, es el diseño del Plan Estratégico 2027-2035, con proyección a 2040, del Puerto de Vigo, en el que se definirá el puerto del futuro. Esto es crucial: el fortísimo crecimiento experimentado en los últimos años les obliga a realizar una reestructuración y una planificación para garantizar el crecimiento del Puerto de forma sostenible, explica la APV.

Por otra parte, la PLISAN (que es el centro logístico de mayores dimensiones de la Península, con 4 millones de metros cuadrados) constituye el espacio idóneo para que se asienten empresas tractoras y sigamos creciendo. Sectores como la pesca, la construcción naval —que atraviesa un excelente momento— o el tráfico de la fruta están impulsando de forma decidida la implantación de nuevas compañías, además de no descartar sectores emergentes.

Esta estrategia y proyectos se ponen de manifiesto en inversiones como las obras del apartadero ferroviario de la PLISAN, recientemente finalizadas, por un total de 37 millones de euros; la adjudicación del segundo silo en la terminal ro-ro, con una inversión prevista de 40 millones de euros, o todo el proyecto de reordenación de los muelles comerciales, incluyendo el nuevo Puesto de Control Fronterizo; o el desarrollo de los sistemas OPS, ya en marcha en la terminal de transporte rodado y en fase de estudio para la terminal de contenedores y de cruceros; entre otras. Por otra parte, en el ámbito de la sostenibilidad y el desarrollo de la interrelación Puerto y Ciudad, en 2026 se finalizará la instalación de Peiraos do Solpor, un proyecto innovador y único, en línea con el Pacto verde Europeo y el Compromiso Our Ocean, que se constituirá en la primera eco-reserva del puerto de Vigo, con los objetivos principales de regeneración de fondos y captación de CO2, así como de constituir un espacio de interés turístico y de sensibilización y esparcimiento para la ciudadanía.

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	5.352.288	5.487.382	1,02
CONTENEDORES (TEUS)	298.085	309.618	3,75
MERCANCÍA GENERAL (TM)	5.053.625	5.065.654	0,24
GRANELES SÓLIDOS (TM)	268.836	312.292	16,73
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	38.626	29.356	-31,58
TRÁFICO RO-RO (TM)	1.598.727	1.385.952	-15,35
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	661.454	673.290	1,76
CRUCEROS (ESCALAS)	124	124	0,00
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	211.193	306.833	30,99
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	211.193	306.833	30,99
BUQUES MERCANTES (N°)	1905	1843	-3,36
BUQUES MERCANTES (GT)	48.463.862	49.743.225	2,57

Vigo Cruise Terminal



SABELA VÁZQUEZ CASTRO
OPERATIONS MANAGER



Muelle de Trasatlánticos, s/n
36202 Vigo
T. +34 986 222 504
M. +34 619 509 902
vigo@vigocruiseterminal.com

- Gestión integral de la terminal de cruceros de Vigo.
- Planificación y puesta en práctica de las operativas de escalas de cruceros en tránsito y puerto base.
- Organización y gestión de embarque y desembarque de pasajeros y equipajes.
- Gestión de la seguridad y coordinación con las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado: control de accesos y controles de seguridad e inspección de equipajes.
- Atención al pasajero.
- Servicios de colocación y retirada de pasarelas.
- Operativas de suministro a buques.





Líder Atlántico en Logística Multimodal de Alto Valor

> 90 servicios marítimos • automoción • pesca • granito • metales • aluminio • fruta

AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA DE AROUSA



JOSÉ MANUEL CORES TOURÍS
PRESIDENTE

Peirao de Pasaxeiros, 1
36600 Vilagarcía de Arousa
T.: +34 986 565 129
www.portovilagarcia.es
sac@portovilagarcia.es

TERMINALES CONCESIONADAS Y DE GESTIÓN PROPIA

Contenedores y mercancía general: Boluda Maritime Terminals

Mercancía general: TMV

Graneles líquidos: Aceites Abril, Foresa, Industrias Químicas del Noroeste (2 terminales)

Graneles sólidos: Cementos Tudela Veguín

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO	2024	2025	%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (TM)	1.407.594	1.540.252	9,42
CONTENEDORES (TEUS)	32.927	38.484	16,88
MERCANCÍA GENERAL (TM)	708.959	832.204	17,38
GRANELES SÓLIDOS (TM)	412.377	384.203	-6,83
GRANELES LÍQUIDOS (TM)	286.258	323.844	13,13
TRÁFICO RO-RO (TM)	-	168.281	100,00
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (UD)	-	-	-
CRUCEROS (ESCALAS)	7	5	28,57
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (N°)	-	-	-
PASAJEROS DE CRUCERO (N°)	1.959	1.012	-48,34
BUQUES MERCANTES (N°)	412	425	3,16
BUQUES MERCANTES (GT)	2.965.975	3.499.507	17,99



PRINCIPALES PROYECTOS E INVERSIONES

El futuro de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía se cimenta sobre una ambiciosa hoja de ruta centrada en la sostenibilidad, la digitalización y la expansión de nuestra capacidad operativa, con el objetivo de seguir siendo el gran motor económico de nuestra área de influencia.

La redacción de su nuevo Plan Estratégico será un momento clave para el puerto, el documento definirá las líneas maestras de nuestro crecimiento para los próximos años. Entre las actuaciones físicas más determinantes, destaca el proyecto de aumento de calado en el canal de entrada, una obra de infraestructura vital que permitirá recibir buques de mayor capacidad, mejorando sustancialmente nuestra competitividad en las rutas internacionales. Asimismo, desde la Autoridad Portuaria mantienen una firme apuesta por la transición ecológica a través de la implantación de sistemas de suministro eléctrico a buques en muelle (OPS) y la digitalización de procesos bajo el concepto de Smart Port.

El impacto de estas inversiones sobre la economía y el empleo local será directo y multiplicador. Al incrementar el calado y definir un marco estratégico claro, se eliminan barreras operativas y se abrirán nuevas ventanas al comercio internacional para el tejido productivo gallego. Esto posiciona a Vilagarcía como un polo altamente atractivo para nuevas inversiones empresariales, generando riqueza sostenible y empleo de calidad en toda la comarca.



Hacia un crecimiento marginal



► Desaceleración, reconfiguración o volatilidad son palabras clave que van a presidir el comercio marítimo en los próximos años.



MIGUEL JIMÉNEZ

La resiliencia del comercio marítimo mundial

comienza a mostrar los primeros síntomas de fatiga. La certidumbre de los conflictos y amenazas geopolíticas siguen engordando la incertidumbre generalizada para mostrar pobres balances tanto al cierre del año 2025 como en la proyección de cara a 2030.

De acuerdo con el informe "Transporte Marítimo 2025: mantener el rumbo en aguas turbulentas", publicado un año más por la UNCTAD, las previsiones no muestran síntomas de aceleración.

Bien es cierto que en 2024 el comercio marítimo mundial registró un "sólido crecimiento", del 2,2% en volumen y del 5,9% en toneladas-milla transportadas. El bloqueo del Canal de Suez y el protagonismo de la ruta por el Cabo de Buena Esperanza ante la persistencia de las perturbaciones en el Mar Rojo fueron determinantes para sustentar estos resultados récord.

No obstante, las proyecciones de la UNCTAD para el cierre definitivo de 2025 muestran una clara desaceleración, pues el volumen del comercio marítimo mundial apenas habría aumentado un 0,5 % y el comercio de contenedores lo habría hecho un 1,4%.

Aun así, la preocupación se sitúa en las previsiones de la UNCTAD a medio plazo. Para el periodo 2026-2030, la organización dependiente de Naciones Unidas proyecta que el volumen total del comercio marítimo crecerá a una tasa anual promedio del 2%, mientras que en el caso del comercio de contenedores será del 2,3%. Ahora bien, ojo: se proyecta un aumento marginal en toneladas-milla de apenas un 0,3%. Según la UNCTAD, estos datos "reflejan en gran medida factores estructurales, como el realineamiento geopolítico, los cambios en las políticas industriales y la transición energética mundial".

Desaceleración, reconfiguración o volatilidad son palabras clave que según la UNCTAD van a presidir el comercio marítimo en los próximos años. De acuerdo con lo recogido en su informe por la entidad dependiente de Naciones Unidas, el transporte marítimo, que mueve más del 80% del comercio mundial de mercancías, está entrando en un período de crecimiento frágil, de aumento de los costos y de creciente incertidumbre, que tiene como consecuencia principal "más cambios de ruta, escalas portuarias omitidas, viajes más largos y, en última instancia, mayores costos".



CHINA SIGUE DESBORDANDO EL CRECIMIENTO PORTUARIO

La evolución de los puertos del mundo, con el tráfico de contenedores como referencia, no deja de arrojar la evidencia de la fortaleza china y de la región de Extremo Oriente frente a las incertidumbres de otras regiones.

De acuerdo con los datos recabados por Diario del Puerto Publicaciones para el World Container Map 2026, los grandes líderes globales portuarios mostraron crecimientos generalizados e incluso más que notables, si bien los referentes en regiones como Norte de Europa u Oriente Medio evolucionaron con cierta contención o incluso debilidad.

Entre el Top 20 de puertos a nivel global por tráfico de contenedores el mejor reflejo de la situación es China. Basta ver el crecimiento en 2025 de Shanghai (+6,9%), Ningbo (+11,6%), Shenzhen (+6,1%), Qingdao (+6,5%) o Guangzhou (+6,2%) para constatar la pujanza con ratios aún mayores que los obtenidos en 2024.

Hablamos de puertos todos ellos dentro del Top 10 global, para un total de 11 puertos chinos en el Top 20. Entre ellos solo Hong Kong redujo su tráfico, en concreto un 5,6%, mientras las ratios de Suzhou, Xiamen o Tianjin rondaron un 3% de crecimiento. Beibu Gulf, en la tónica de los grandes, creció un 11,5%.

Igualmente importante fue la evolución de enclaves como Singapur, segundo en el ranking tras Shanghai, que creció un 8,6%; Tanjung Pelepas (12º), con un crecimiento del 14,4%; o Laem Chabang (17º) tras crecer un 9,4%.

Fuera de la región de Extremo Oriente, del lado positivo hay que mencionar la imparable evolución de Tanger Med (+8,4%). Menos dinámico se comportó el Norte de Europa con Róterdam (+3%) y Amberes-Brujas (+0,7%), y lo mismo sucedió en Oriente Medio, con enclaves como Jebel Ali, que apenas creció un 0,1%. También se resintió la costa oeste de Estados Unidos, donde Los Ángeles retrocedió un 0,6%.

TOP 20 PUERTOS - TEUS 2025 (MILLONES DE TEUS)

	PUERTO	PAÍS	2024	2025	%
1	SHANGHAI	CHINA	51,50	55,06	6,9
2	SINGAPUR	SINGAPUR	41,12	44,66	8,6
3	NINGBO-ZHOUSHAN	CHINA	39,30	43,87	11,6
4	SHENZHEN	CHINA	33,38	35,41	6,1
5	QINGDAO	CHINA	30,87	32,89	6,5
6	GUANGZHOU	CHINA	26,07	27,68	6,2
7	BUSAN	COREA DEL SUR	24,40	24,88	2,0
8	TIANJIN	CHINA	23,29	24,03	3,2
9	JEBEL ALI-DUBAI	EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	15,53	15,55	0,1
10	PORT KLANG	MALASIA	14,64	15,13	3,3
11	RÓTERDAM	PAÍSES BAJOS	13,82	14,24	3,0
12	TANJUNG PELEPAS	MALASIA	12,25	14,02	14,4
13	AMBERES-BRUJAS	BÉLGICA	13,53	13,63	0,7
14	HONG KONG	CHINA	13,67	12,90	-5,6
15	XIAMEN	CHINA	12,25	12,51	2,1
16	TANGER MED	MARRUECOS	10,24	11,10	8,4
17	LAEM CHABANG	TAILANDIA	9,55	10,45	9,4
18	LOS ANGELES	ESTADOS UNIDOS	10,29	10,23	-0,6
19	BEIBU GULF PORT	CHINA	9,02	10,06	11,5
20	SUZHOU*	CHINA	9,67	10,01	3,5

*Estimado - Fuente: World Container Map 2025 - Diario del Puerto.

En este contexto, la UNCTAD alerta que "los fletes se han vuelto más volátiles, con trastornos como la crisis del Mar Rojo de 2024 que impulsaron un aumento ese año, mientras que las tensiones geopolíticas en curso en 2025 generaron preocupaciones sobre posibles efectos indirectos", que han desembocado en 2026 en el cierre del estrecho de Ormuz. Por si fuera poco, los costos de cumplimiento ambiental, incluidos los precios de las emisiones, están redefiniendo la economía del transporte marítimo.

"Es necesario implantar medidas específicas para mitigar los aumentos de los costos de transporte, fortalecer el rendimiento de los puertos, promover la facilitación del comercio y mejorar la previsibilidad de las políticas comerciales", alerta la UNCTAD, que pone el foco en la preocupante perspectiva para los puertos y su desenvolvimiento operativo

"Los puertos están bajo presión por los trastornos geopolíticos y sus consecuencias operativas, lo que provoca congestión y tiempos de espera más largos. También se enfrentan a la necesidad de invertir en operaciones más limpias, eficientes e inteligentes. Los sistemas digitales, como las ventanillas únicas marítimas y los sistemas comunitarios portuarios, están ayudando a algunos países a reducir costos y retrasos, pero muchas economías en desarrollo aún están rezagadas", recuerda la UNCTAD.

Con este telón de fondo, ante la realidad del comercio marítimo global y su impacto en los puertos, la UNCTAD reclama "estabilizar las políticas comerciales para reducir la incertidumbre y mantener el flujo de las cadenas de suministro; invertir en infraestructuras sostenibles, ecológicas y resilientes para los puertos y el transporte marítimo; promover la digitalización para



► Las consideraciones geopolíticas no son contempladas como un alto riesgo nada más que por un 26% de los puertos encuestados por la IAPH.

mejorar la eficiencia y la transparencia al tiempo que se garantiza la ciberseguridad; acelerar la renovación y modernización de la flota para cumplir con los objetivos climáticos y promover el reciclaje sostenible de buques; y proteger las economías vulnerables de los peores impactos del aumento de los costos de envío”.

DESACELERACIÓN, PERO NO TANTO

Las previsiones de crecimiento del comercio mundial tampoco son positivas para el Banco Mundial, que en su último informe prospectivo para 2026 defiende que “el conflicto en Oriente Medio podría desacelerar el crecimiento mundial hasta la tasa más baja desde el inicio de la pandemia, en medio de un alza de los precios de la energía, una inflación más pronunciada y un aumento de los costos de los préstamos”.

Se prevé que el crecimiento mundial disminuirá al 2,5% en 2026, frente al 2,9% registrado en 2025 y al 3,4% de 2024. Estos datos, no obstante, son mejores de los previstos, pues el Banco Mundial hablaba el año pasado de cerrar 2025 con un crecimiento de apenas el 1,8%.

En cualquier caso, las previsiones para dos tercios de las economías se han revisado a la baja en comparación con enero de este año. De acuerdo con las proyecciones del Banco Mundial, el crecimiento llegará al 2,8% en 2027, pero se mantendrá 0,4 puntos porcentuales por debajo del promedio de la década de 2010. Además, el débil crecimiento en las economías en desarrollo ha estancado el progreso hacia los niveles de ingreso de las economías avanzadas. Según el informe del Banco Mundial, para 2028 las economías en desarrollo, distintas de China y la India, habrán experimentado colectivamente casi una década sin avances en la reducción de su brecha de ingreso per cápita con respecto a las economías avanzadas, con un claro impacto por tanto en el transporte marítimo global y los puertos en particular.

De acuerdo con el informe del Banco Mundial, el cierre del estrecho de Ormuz ha causado graves disrupciones en los mercados

energéticos, por lo que se prevé que el petróleo crudo Brent alcance un precio promedio de 94 dólares por barril en 2026, un 36% por encima de los niveles de 2025, bajo el supuesto de que las peores perturbaciones se atenúen en julio. Las presiones están impulsando la inflación mundial, que podría aumentar al 4% este año, un incremento sustancial frente al 3,3% de 2025.

DE CARA A 2030 SE PROYECTA UN AUMENTO MARGINAL EN TONELADAS-MILLA DEL COMERCIO MARÍTIMO GLOBAL DE APENAS UN 0,3%, SEGÚN EL INFORME DE LA UNCTAD

En suma, el Banco Mundial defiende que “los riesgos de deterioro de la situación son elevados. Si las interrupciones del suministro de energía resultan más graves de lo que se supone actualmente y van acompañadas de una tensión financiera significativa, el crecimiento mundial podría caer y llegar a solo el 1,3% en 2026 y la inflación aumentaría al 4,4%”.

PREVISIONES PORTUARIAS

En este contexto, el informe anual de la IAPH sobre perspectivas de crecimiento de los puertos a nivel global (“World Ports Tracker 2026”) evidencia que las expectativas generalizadas son de bajo rendimiento y que las grandes preocupaciones son a largo plazo.

En este sentido, las consideraciones geopolíticas no son contempladas como un alto riesgo nada más que por un 26% de los puertos encuestados por la IAPH. La cifra queda en evidencia si tomamos como referencia el 61% que considera de elevado riesgo los ciberataques, los desastres climáticos o el impacto del cambio climático (36-37%), el crimen organizado (31%) o las relaciones puerto y ciudad (28%). Eso sí, un 48% define la geopolítica como un riesgo moderado, la segunda mayor ►

LA CONECTIVIDAD MARÍTIMA SE RESIENTE

La evolución de la conectividad marítima en los últimos 12 meses pone de manifiesto cómo a nivel global los países líderes están viendo descender mayoritariamente el índice de conectividad de sus puertos y con ello la competitividad de su alcance.

Sólo tres países de entre los diez mejores conectados del mundo lograron mejorar su conectividad en los últimos doce meses, de acuerdo con los datos actualizados a junio de 2026 por el Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) de la UNCTAD, experimentando el resto o bien el estancamiento o bien significativos retrocesos.

China, sempiterna en lo más alto del ranking, y con un índice de conectividad de más del doble que su inmediato perseguidor, Corea, creció en los últimos 12 meses un 2,69% en conectividad. Por su parte, Corea lo hizo un 2,5%. Vietnam, sexto en el ranking, creció un más que notable 7,58%, completando el ránking de los resultados positivos.

El resto de los países y sus puertos del Top 10 retrocedieron, caso de Singapur, Malasia, Estados Unidos, Japón, India o Reino Unido.

Caso especialmente notable es el de España, octavo en el ranking, que retrocedió un 2,13% en su conectividad en los últimos 12 meses en un descenso paulatino e irrefrenable. De los 433 puntos en el índice registrados en enero de 2025, se ha pasado a 415,64 en junio de 2026, es decir, una caída del 4,15%.

CONECTIVIDAD MARÍTIMA JUNIO 2026

	PAÍS	INDEX	%
1	CHINA	1.330,70	2,69
2	COREA DEL SUR	640,40	2,52
3	SINGAPUR	617,34	-0,33
4	MALASIA	508,29	-2,54
5	ESTADOS UNIDOS	505,04	-2,91
6	VIETNAM	496,58	7,58
7	JAPÓN	417,25	-1,20
8	ESPAÑA	415,64	-2,13
9	INDIA	388,37	-3,54
10	REINO UNIDO	384,32	-2,88

Fuente: LSCI Index UNCTAD.



taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

ESPECIALISTAS

en organización de
todo tipo de **EVENTOS**
de empresa





CONTACTA

CON NOSOTROS

eventos@grupodiario.com

+34 963 30 18 32

VISITA WWW.GRUPODIARIO.COM

preocupación en este nivel, y con el mayor crecimiento con respecto al año anterior (+7%).

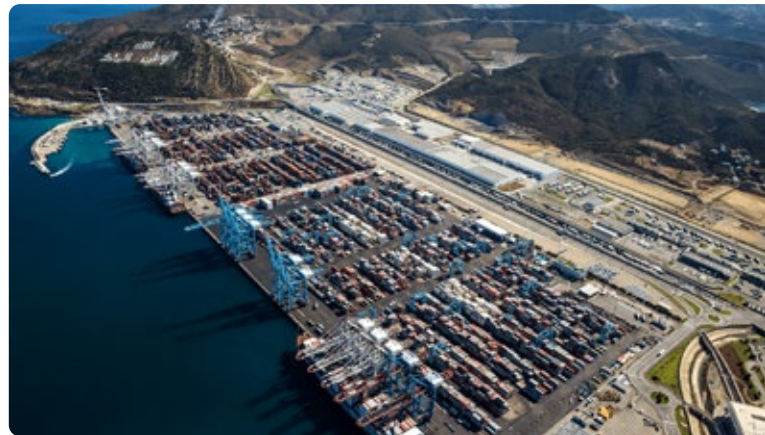
Con este grado de preocupaciones, las inversiones globales en puertos y terminales se mantuvieron a lo largo de 2025 dentro de los plazos proyectados en el entorno del 60-70%, mejorándose los niveles de actuación de cara a 2026.

LAS PROYECCIONES PARA EL CIERRE DEFINITIVO DE 2025 MUESTRAN UNA CLARA DESACELERACIÓN, PUES EL VOLUMEN DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL APENAS HABRÍA AUMENTADO UN 0,5%

Para 2026, el 38% de los puertos prevé concluir inversiones en terminales de contenedores e iniciar las operaciones, siendo la mayor área de inversión frente al 33% del año anterior. Inversiones en terminales de graneles sólidos serán implementadas en un 19% de los casos y de graneles líquidos en un 17% de los casos.

TRÁFICOS

En cuanto a la evolución portuaria a nivel global en 2025 y las previsiones para el cierre de 2026, el año pasado lo cerraron los puertos con fuertes crecimientos en los volúmenes en el Mediterráneo (+20%) y Extremo Oriente (+9%), así como Norte de Europa (+8%), frente al retroceso de Norteamérica (-2%).



► Las inversiones globales en puertos y terminales se mantuvieron a lo largo de 2025.

Con este punto de partida, las previsiones son mayoritariamente de crecimiento. El 42% de los puertos prevé mantener sus tráfico de contenedores estables, pero un 55% de ellos prevé crecimientos y un 23% lo hará por encima del 5%.

Las expectativas de crecimiento son menores en el caso de las terminales de graneles sólidos (36%) y de graneles líquidos (36%), con un 58% de puertos en ambos casos que prevén una evolución estable. ■



PUERTO DE CEUTA

Un Puerto Europeo en Africa con una extraordinaria posición estratégica



Port Authority of Ceuta
Muelle España, s/n
51001 - CEUTA (SPAIN)
Telf. + 34 956 52700
Fax. + 34 956527001

www.puertodeceuta.com

A. PÉREZ Y CÍA.	41	GRUPO CEMESA	68
APM TERMINALS SPAIN GATEWAY	11	GRUPO RAMINATRANS	102
APROLIS IBERIA	62	HUTCHISON PORTS BEST	70
AUTORIDAD PORTUARIA CARTAGENA	74	IBERTRAILER	101
AUTORIDAD PORTUARIA CEUTA	113	INFOPORT	101
AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS	61	INTERSAGUNTO TERMINALES	102
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	73	KALMAR SPAIN CHS	62
AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN	77	KONECRANES AND DEMAG IBÉRICA	9
AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA	82	LACISA	68
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS	82	LIEBHERR IBÉRICA	115
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	91	LOGÍSTICA Y GESTIÓN PORT	102
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER	93	MARTAINER	68
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	2	NAVOZYME MARITIME TECHNOLOGIES	47
AUTORIDAD PORTUARIA MARIN - PONTEVEDRA	85	O.P. PUERTOS DEL ESTADO	19
AUTORIDAD PORTUARIA VIGO	106	PACECO MOMENTUM	36
AUTORIDAD PORTUARIA VILAGARCIA DE AROUSA	107	PAUL & TRUCK	103
BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA	116	PORT DE BARCELONA	71
CANTABRIASIL	93	PORTS SOLUTIONS	53
CEFERINO NOGUEIRA (GRUPO NOGAR)	56	PORTSUR CASTELLÓN	77
TMGA - TERMINALES MARÍTIMAS DE GALICIA	56	PORT TARRAGONA	96
CEFERINO NOGUEIRA (GRUPO NOGAR)	85	CSP IBERIAN VALENCIA TERMINAL	98
BMT - BOLUDA MARITIME TERMINALS	91	MSC TERMINAL VALENCIA	99
CLEANING CONTAINER STOP BARCELONA	66	PROGECO BARCELONA	69
HUTCHISON PORTS BEST	66	RANDSTAD	15
COBASA (CONSIGNATARIOS DE BARCOS DE SANTANDER)	93	SERTRANIN	103
COMA Y RIBAS	42	SEVITRADE	94
CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA	73	SHIBATA FENDER TEAM SPAIN	101
CONTINENTAL TIRES ESPAÑA	100	SIPORT 21	49
CPE VALENCIA (CENTRO PORTUARIO DE EMPLEO DE VALENCIA)	100	TEC CONTAINER	49
CYES. INFRAESTRUCTURAS	100	TERMINALES MARÍTIMAS DE VIGO (TERMAVI)	105
EMBALAJES CANTABRIA	101	VIGO CRUISE TERMINAL	105
EMPRESAS MASQUES	66	TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO	77
ERGRANSA	67	TRADEBE PUERTO BILBAO	74
EUROPEA DE CARRETILLAS MB	43	CSP IBERIAN BILBAO TERMINAL	74
EUROPORTS	96	VARESER	103
FABRICACIÓN Y DESARROLLO DE TRAILERS (FABRISEM)	37	WEC LINES	69
GRIMALDI LOGÍSTICA ESPAÑA	67	ZAUSAN INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	35

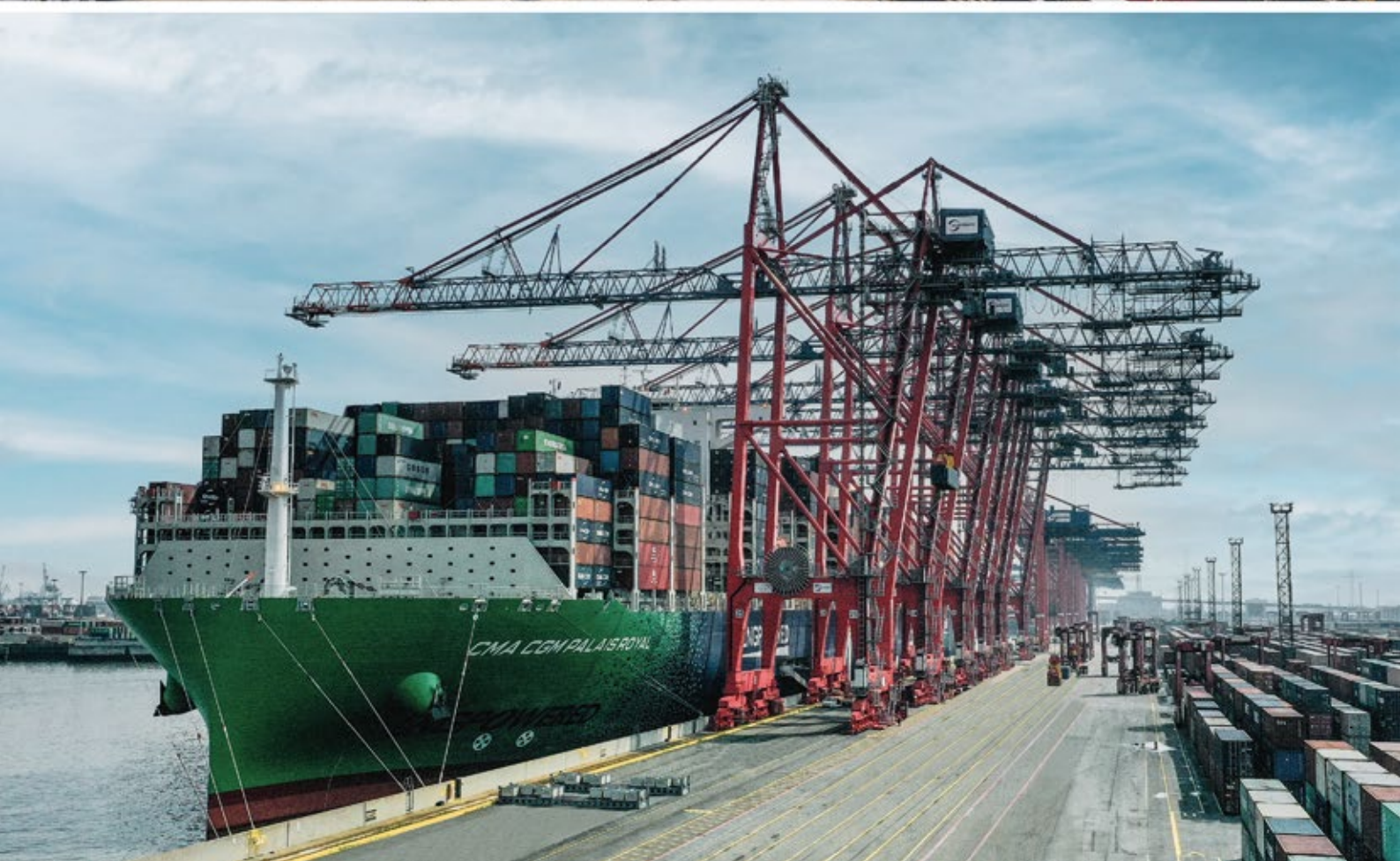


Versatilidad en acción

Redefiniendo la manipulación de la carga:
donde la precisión digital se combina con
la automatización y la inteligencia.
www.liebherr.com

LIEBHERR

Equipamiento portuario





BOLUDA MARITIME TERMINALS

Boluda Maritime Terminals presta servicios integrales de gestión y logística portuaria a través de nueve terminales marítimas ubicadas en puntos estratégicos de la geografía española: **Las Palmas, La Palma, Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura, Sevilla, Vilagarcía, Cádiz (Concasa) y Santander**. Con este portfolio de terminales damos una cobertura geográfica global, desde el norte de la Península, hasta el Sur y con destacado protagonismo en las Islas Canarias. Atendiendo tanto servicios regulares de contenedores como servicio tramp, cargas de proyecto y servicios rodante.

Nuestras terminales están especializadas en tráfico de servicios regulares de corta distancia "Short Sea Shipping", tanto internacionales como entre península e islas, a los que añadimos después del plan de inversiones realizado en la maquinaria tanto de muelle, grúas pórticos de última generación y dimensiones "Super Post Panamax", y la maquinaria de patio con grúas híbridas de más capacidad de apilamiento y acorde con la política medio ambiental, que sitúa a las terminales en el mapa de los servicios regulares inter oceánicos con buques de máxima dimensión y capacidad de carga. Destacamos por nuestra flexibilidad y eficiencia operativa en la atención a nuestros clientes en sus movimientos de productos perecederos, sobredimensionados, mercancía peligrosa o carga general, con absoluta garantía en el servicio y con una cobertura logística óptima, eficiente y de alcance internacional.

CONTENEDORES | **+2.000.000 TEUS DE CAPACIDAD ANUAL**
SUPERFICIE TOTAL | **750.000 m²**
LÍNEA DE ATRAQUE | **+6.000 m**
GRÚAS STS | **25**



9

Terminales de contenedores



boluda.com.es