



Puerto de Santander



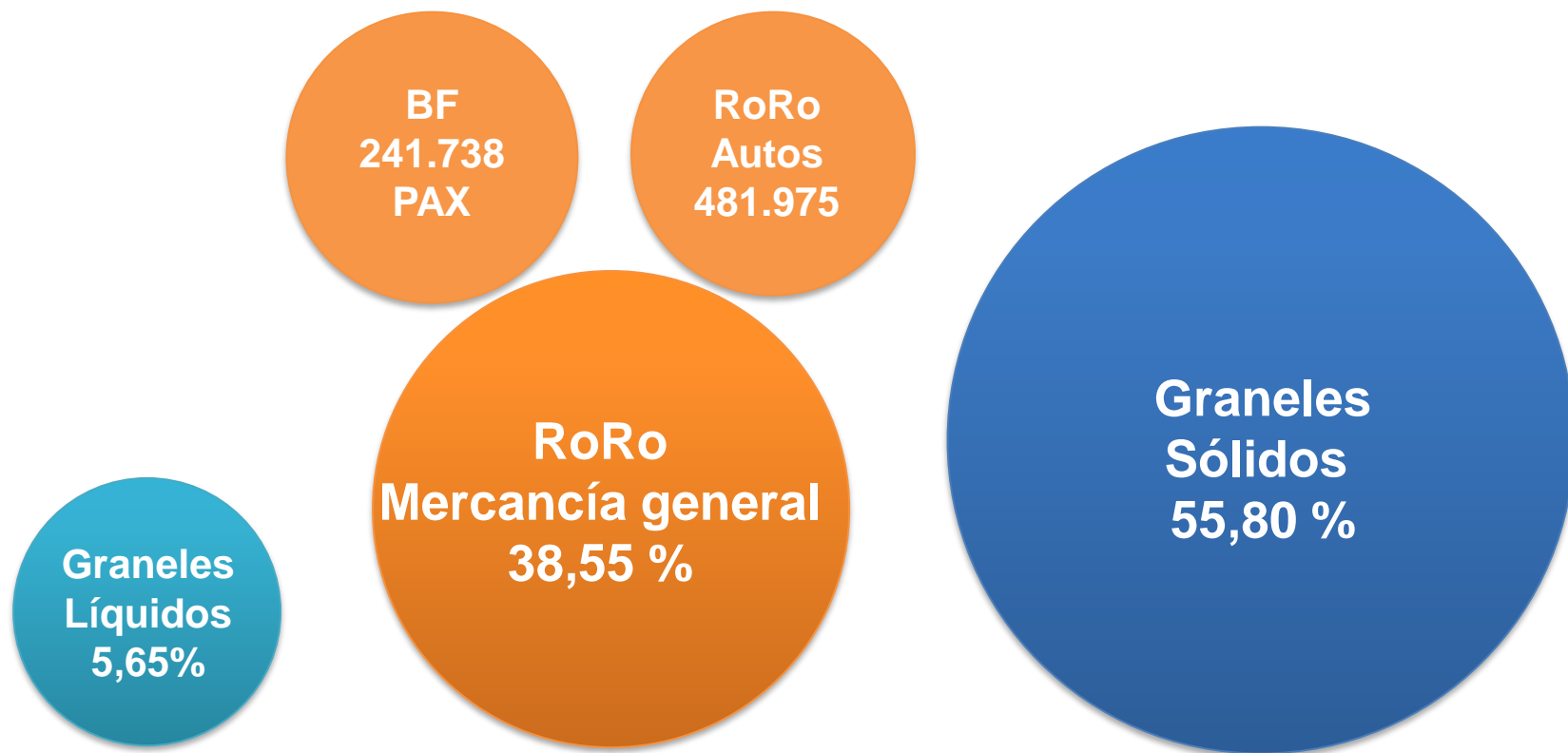
Autoridad Portuaria de Santander

III Encuentro Internacional de Logística.

Tráfico Marítimo de Corta Distancia.



Diversificación de actividades en el Puerto de Santander: 2018





Crecimiento actividades primer trimestre 2019.

**RoRo / Tns
+19%**

**Semirrolques y
plataformas + 54%**



Listado navieras regulares en Santander: GOODWILL del Puerto de Santander.


Brittany Ferries

CLdN 


HÖEGH AUTOLINERS

 Wallenius
Wilhelmsen

 **UECC**

**HYUNDAI
GLOVIS**



 **NEPTUNE LINES**


UPM

VOLKSWAGEN
KONZERNLOGISTIK



MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



Nota de prensa

El incremento medio de los puertos de interés general fue del 3,3%

563,4 millones de toneladas, nuevo récord de tráfico portuario

- La mercancía general, que representa el 48,6% del total del tráfico, creció cerca del 6%.
- España supera la barrera de los 10 millones de cruceristas.

13-02-2019 (Ministerio de Fomento). Los datos provisionales del tráfico de mercancías que se movieron por los 46 puertos de interés general del Estado en 2018 arrojan un resultado de 563.475.196 Toneladas, cifra que representa un nuevo máximo histórico y que ha supuesto un incremento del 3,3% respecto al anterior récord establecido en 2017 cuando se movieron 545 millones de toneladas.

Todos los tráficos portuarios, según su forma de presentación, han experimentado avances respecto a los datos del año precedente. Así,



MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



la prensa

De igual manera, el tráfico ro-ro, es decir las mercancías movidas en los puertos en vehículos industriales que eligen el transporte marítimo como alternativa o complemento al transporte terrestre, continúan ganando cuota. Así, en 2018 se movieron cerca de 62 millones de toneladas, un 6,7% más que el año precedente.

El tráfico de contenedores, la forma más habitual para el transporte de mercancía general, el 71,5% del total, es decir 191,3 millones de toneladas viajaron en 17,2 millones de TEUs (contenedores de 20 pies), lo cual ha supuesto un incremento próximo al 8%.

Respecto al tráfico de pasajeros, que totalizó algo más de 36 millones de personas, las líneas regulares movieron 25,87 millones, con un



OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – TOTAL

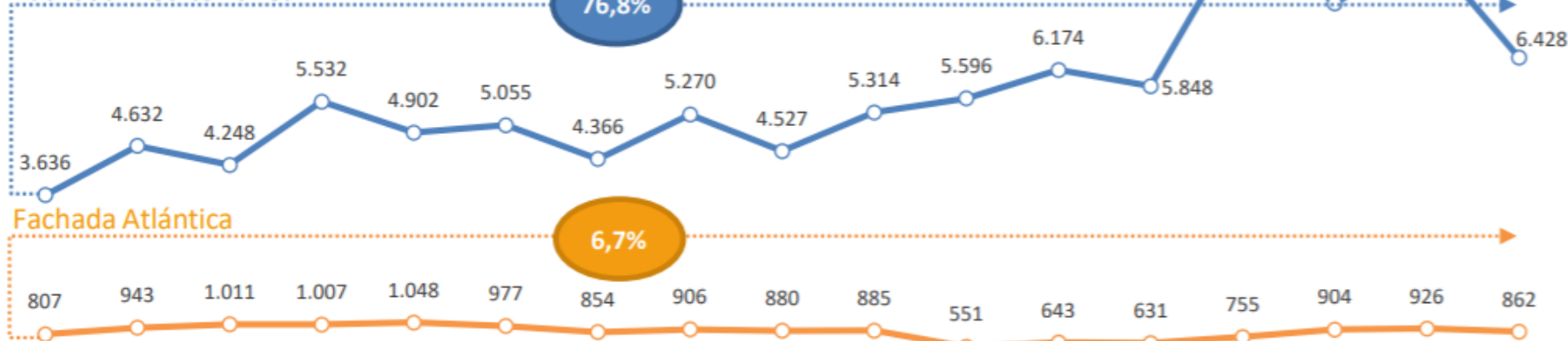
-13,6%

Δ Interanual
m lineales

En el 1º semestre de 2018, los indicadores de oferta del TMCD muestran una cierta estabilidad con respecto al mismo periodo de 2017, salvo en el caso del número de buques que disminuye en ambas fachadas y la capacidad ofertada de carga rodada

TMCD Total. Capacidad servicios carga rodada según fachada.
Evolución 2010.S1 - 2018.S1. Miles de metros lineales

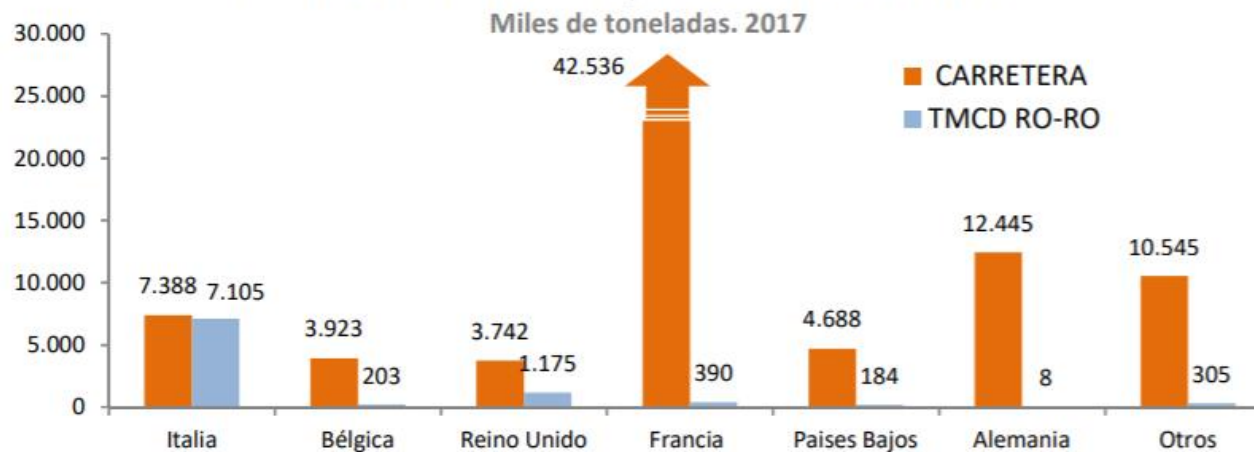
Fachada Mediterránea



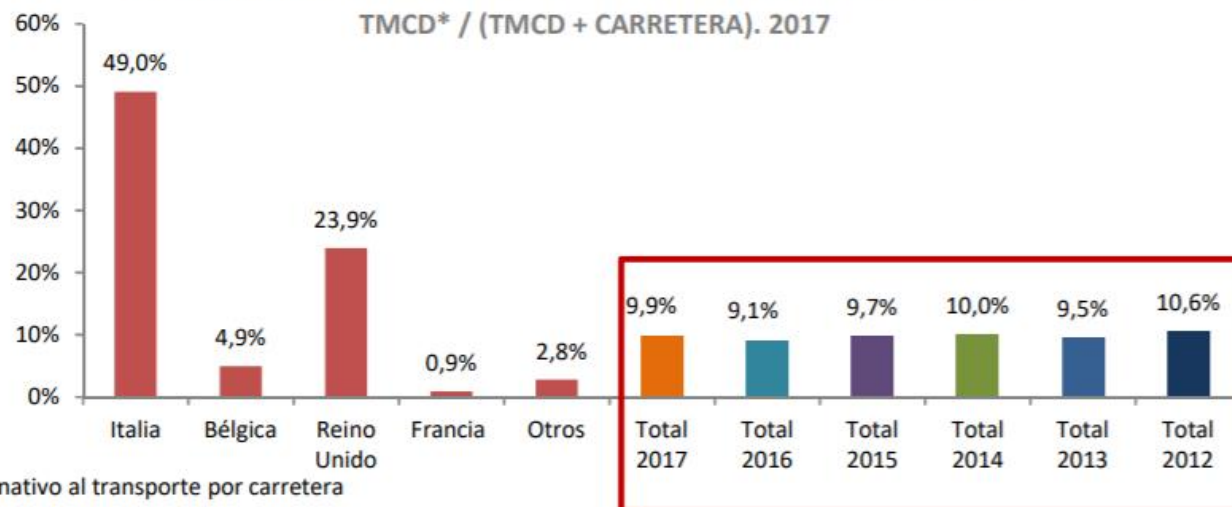
1S2010 2S2010 1S2011 2S2011 1S2012 2S2012 1S2013 2S2013 1S2014 2S2014 1S2015 2S2015 1S2016 2S2016 1S2017 2S2017 1S2018



COMPARACIÓN TMCD RO-RO* / TTE. CARRETERA SEGÚN PAÍSES.



PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE SEGÚN PAÍSES.



* Alternativo al transporte por carretera
No incluye veh. reg. mercancía

Fuente: Puertos del Estado/D.G. Transporte Terrestre

Elaboración: SPC - Spain

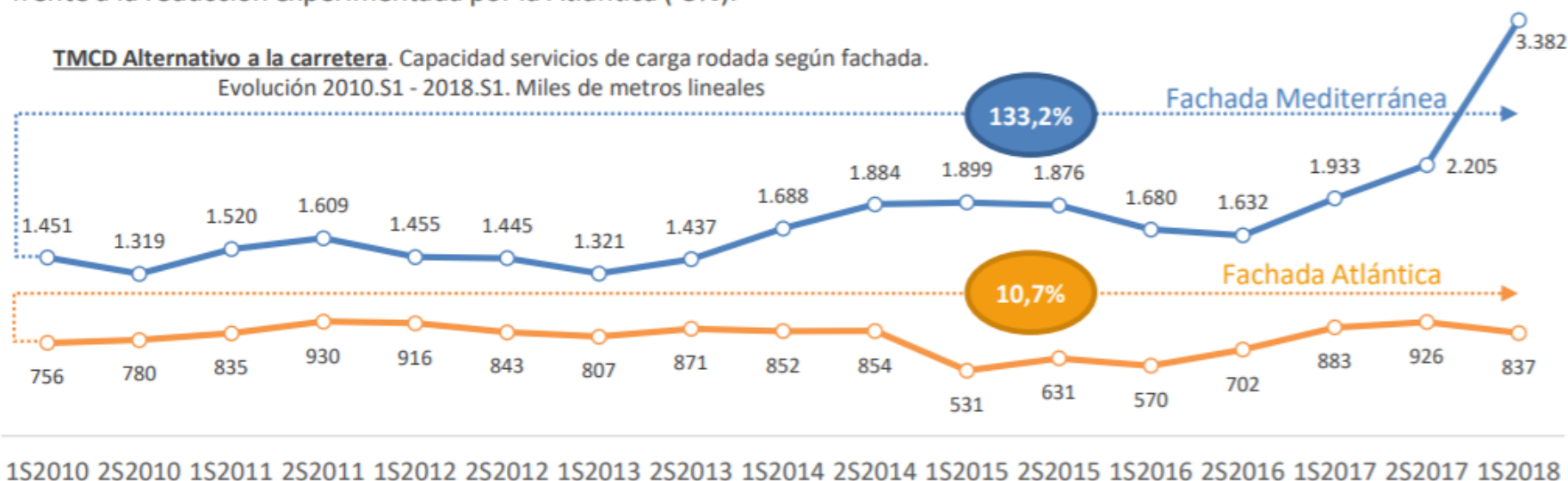


OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

En el 1º semestre de 2018, los indicadores de oferta de TMCD alternativo a la carretera muestran crecimientos respecto al mismo periodo de 2017



Se mantiene la brecha existente entre ambas fachadas en la capacidad de los servicios de carga rodada ofertados, debido al importante crecimiento* de la fachada Mediterránea en este semestre (75%) en comparación con el mismo periodo de 2017, frente a la reducción experimentada por la Atlántica (-5%).



En la capacidad ofertada para contenedores, se observa crecimiento en ambas fachadas, siendo muy acusado el incremento de la fachada Mediterránea (105%).

*: Los importantes crecimientos registrados en los indicadores del TMCD alternativo a la carretera se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios que no se consideraban en las ediciones anteriores: Norte de África (Argelia, Marruecos y Túnez, exceptuando los servicios Bª Algeciras-Tánger).



AUTOPISTAS DEL MAR

Se consideran Autopistas del Mar aquellos servicios que tengan una frecuencia de 3 o más salidas semanales y ahorren (eliminen) transporte de la carretera

La fachada Atlántica, con 2 Autopistas del Mar, ha mantenido el número de servicios con respecto al 1º semestre de 2017, si bien su capacidad en metros lineales se ha reducido un 13,4%. Por su parte, la fachada Mediterránea ha aumentado* el número de servicios (+3), habiendo aumentado también su capacidad con respecto al mismo periodo de 2017 (49,2%).

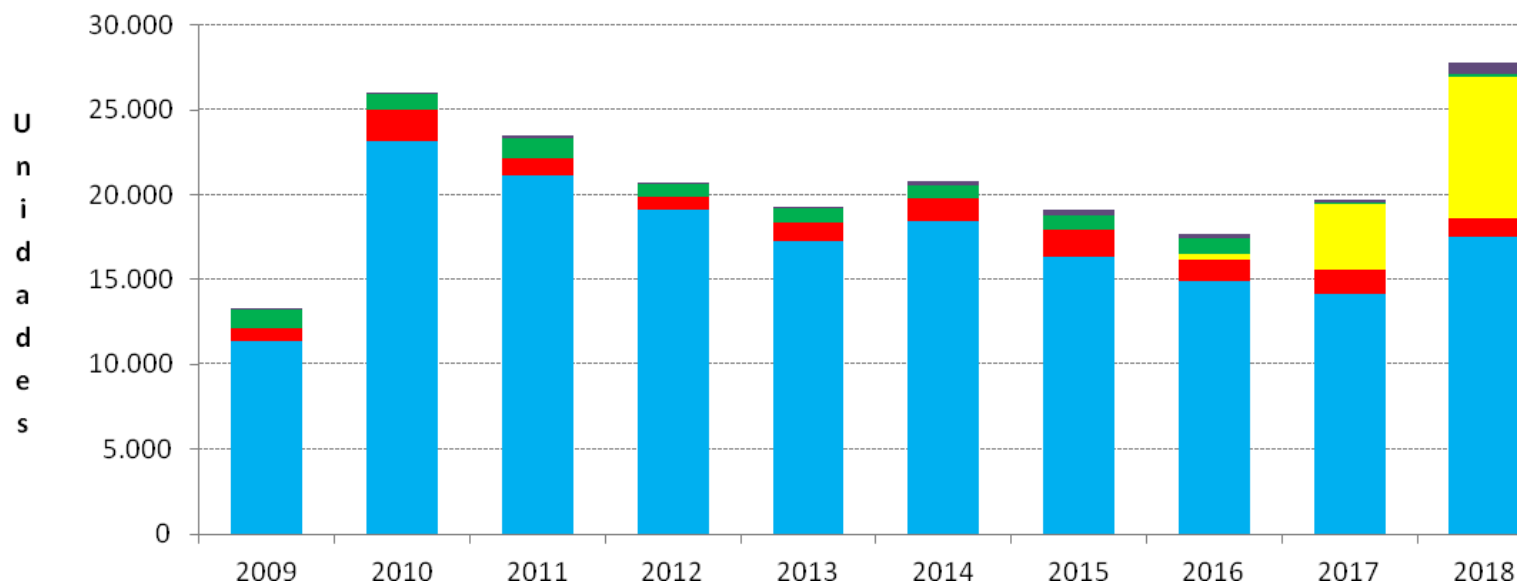


1S2010 2S2010 1S2011 2S2011 1S2012 2S2012 1S2013 2S2013 1S2014 2S2014 1S2015 2S2015 1S2016 2S2016 1S2017 2S2017 1S2018

*: Los importantes crecimientos registrados en los indicadores de las AdM se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios con el Norte de África que no se consideraban en las ediciones anteriores.

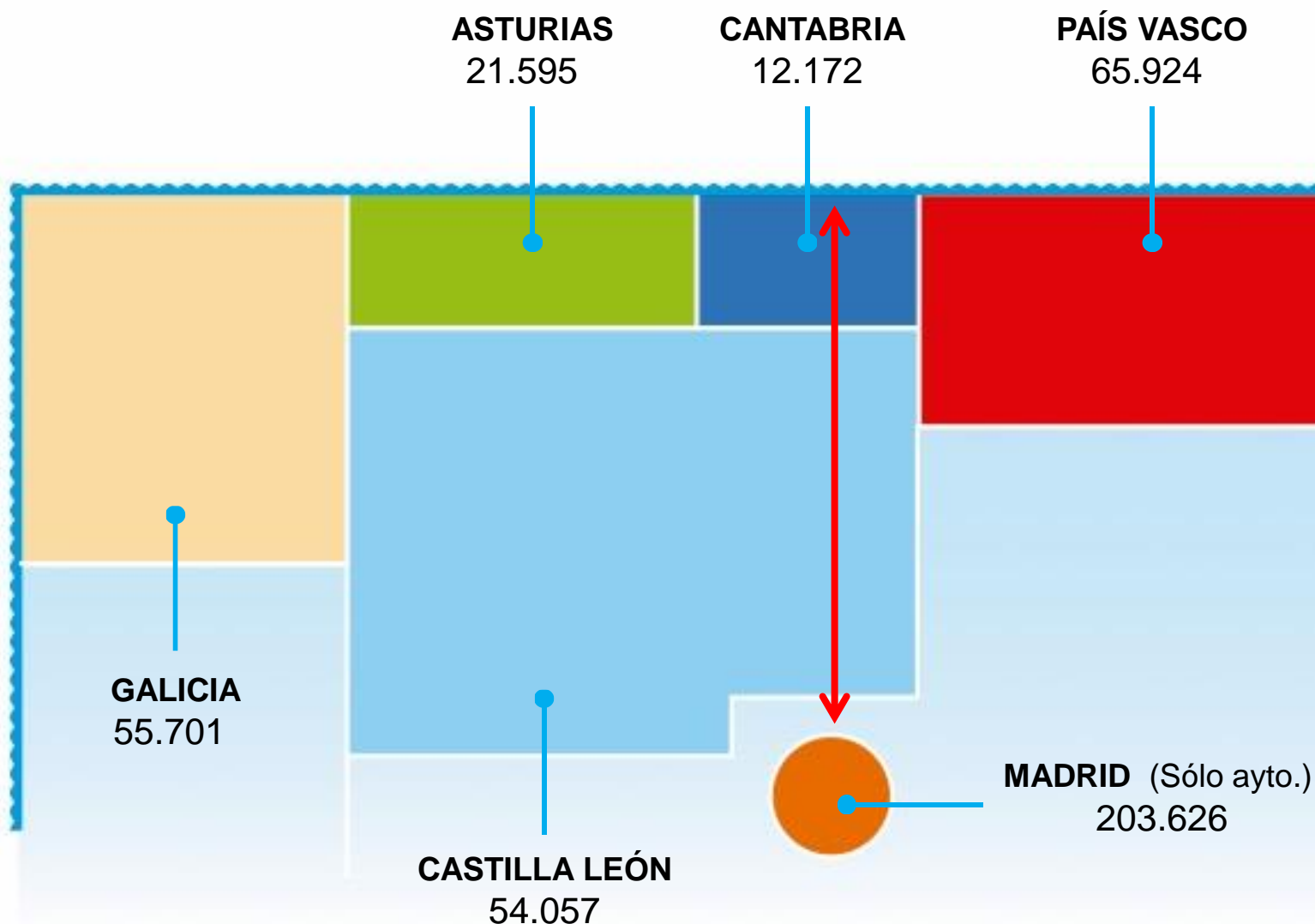


unidades transporte rodante						
AÑO	BRITANNY	UECC	CLDN	KYM	OTROS	TOTAL
2009	11.388	700		1.116	32	13.236
2010	23.152	1.871		930	35	25.988
2011	21.127	1.000		1.225	140	23.492
2012	19.093	806		710	53	20.662
2013	17.296	1.068		849	28	19.241
2014	18.409	1.420		750	247	20.826
2015	16.353	1.585		884	268	19.090
2016	14.926	1.228	331	985	176	17.646
2017	14.121	1.427	3.889	113	178	19.728
2018	17.494	1.159	8.276	146	745	27.820 \triangle 110%





PIB por regiones, (en M/€).





LA CUESTIÓN ES.....

- En la fachada Norte tenemos recorrido para un crecimiento parecido al experimentado en el Mediterráneo?.
- Qué acciones concretas pueden motivarlo?.
- Cual sería el perfil del barco ideal para rentabilizar y consolidar una AdM en el Cantábrico?.
- Qué mercancía podría ser transferida desde la carretera y que requisitos tendrían que darse para que ello sucediera?.
- Podrían las razones de respeto al medio ambiente incidir en dicho crecimiento, trasvasando definitivamente mercancía de la carretera a las ADM?.