

Tráfico de mercancías en los puertos españoles

El tráfico de mercancías por vía marítima es una de las razones esenciales de la existencia de las instalaciones portuarias. Desde el punto de vista de éstas, los tráficos pueden ser de dos tipos Import/Export o en tránsito. La consideración de Import/Export se aplica a aquellos casos en los que el puerto es el punto de origen o el destino de una ruta marítima. Desde un punto de vista económico es una actividad esencial para los puertos porque implica actividades vinculadas a la intermodalidad con un efecto directo sobre el empleo y el desarrollo de servicios y actividad industrial. Por su parte, los tráficos de tránsito están condicionados por las variaciones del comercio mundial, ya que sus movimientos prácticamente no dependen de lo que varíe la economía española sino que atienden más a razones empresariales (y/o geoestratégicas) de las navieras o agentes.

Por otro lado, el tráfico de mercancías en general y el denominado import/export en particular, están estrechamente ligados a la actividad económica de un país, a mayores volúmenes de tráfico, mayor actividad y viceversa. Como hemos indicado, estos tráficos se canalizan mayoritariamente por los puertos por lo que la actividad de los mismos también puede utilizarse como un indicador de la salud de la economía de un país.

En este sentido, la recuperación económica del año 2014 ha venido acompañada por un crecimiento del tráfico de mercancías. En este último ejercicio se ha visto una recuperación de los volúmenes y la actividad de los puertos españoles, hasta prácticamente alcanzar las cifras previas a la crisis.

En el pasado 2014 el total del tráfico de mercancías en los puertos españoles alcanzó las 482 millones de toneladas, un 5,12% más que en el ejercicio anterior. Atendiendo a la forma de presentación, las mercancías en contenedor y los graneles líquidos concentraron la mayoría del volumen con 155 y 161 millones de toneladas respectivamente. Pero el mayor crecimiento le correspondió a mercancías en granel sólido, que han crecido casi un 12% respecto al año 2013, alcanzando las 89 millones de toneladas. El resto, aproximadamente 77 toneladas, se distribuyen en otras mercancías, toneladas de pesca, tráfico interior y avituallamientos.

Todo este volumen se ha canalizado a través 46 puertos españoles de titularidad estatal que coordina Puertos del Estado, y mayoritariamente en los situados en la franja mediterránea; por éstos ha transitado casi el 70% del tráfico de mercancías.

Esta situación es el reflejo de la importancia de algunos de nuestros puertos de la franja Mediterránea, como es el caso de Valencia y Algeciras, que ocupan posiciones importantes en los ranking internacionales. Por volúmenes, en el año 2014 ha destacado el puerto de Algeciras, que con sus 95 millones de toneladas y 4,5 millones de contenedores TEUs, que representan casi el 20% del total de productos y bienes transportados y el 30% de los contenedores

movidos en las infraestructuras portuarias españolas, lidera los puertos del sur de Europa.

El segundo en importancia es el puerto de Valencia, con volúmenes similares a los de la Bahía de Algeciras, tanto en volumen de toneladas como en número de contenedores, seguido en tercera posición por el puerto de Barcelona. El resto del "top cinco" español lo forman los de Bilbao y las Palmas.

Una mención aparte merece el llamado tráfico ro-ro, el tráfico de mercancías dentro de vehículos motorizados. En el año 2014 este concepto alcanzó las 48 millones de toneladas y creció un 8% respecto del año anterior.

Por último y para terminar como empezábamos. El comienzo del año 2015 parece ser continuista respecto de la tendencia al crecimiento de actividad. En este primer trimestre el volumen de mercancías ha crecido hasta las 117 millones de toneladas en el conjunto de nuestros puertos, lo que supone un crecimiento promedio del 2,8%, con los graneles líquidos y sólidos impulsando este crecimiento con cifras del 6,7 y el 3,5% respectivamente. Cifras que permiten ser optimistas respecto de las cifras globales previsibles para el final del año.