

f RO

iINTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

INTERMODAL EUROPE 2025

21-23 October, Fira Barcelona Gran Via, Spain

nº 172

Del 21 al 23 de octubre
Barcelona, España

Feria Internacional
de Logística, Movilidad,
TI y Gestión de la
Cadena de Suministro



Taking part in change An evolving SMART hub



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

Sustainable

Connected

Efficient

Transparent



06

Europa lidera el desarrollo del contenedor del futuro. Por Jorge Marcos, Opentop Lead Project Manager de la Fundación Valenciaport

08

El Port de Barcelona: conectividad y servicios para el transporte y la logística de contenedores



10

Javier Mateu, responsable de Control de Equipo de TransBase Soler: "Buscamos partners para favorecer la economía circular de los contenedores"

12

Valencia, primer puerto de España y cuarto de Europa en conectividad marítima



15

Intercontainer: más de cuatro décadas de experiencia en el contenedor

16

Recomar: empresa de referencia en la reparación y mantenimiento de contenedores





Intermodal Europe 2025

reunirá en Barcelona a más de 150 expositores y 6.000 profesionales

El recinto de Fira Barcelona Gran Via acogerá del 21 al 23 de octubre la 50ª edición del evento líder mundial en logística de contenedores, que abordará la sostenibilidad, la digitalización y la eficiencia en la cadena de suministro.

Barcelona se convertirá del 21 al 23 de octubre en el epicentro mundial del transporte de contenedores con la celebración de Intermodal Europe 2025, feria destacada del sector intermodal y de la logística de contenedores.

En su 50º aniversario, el evento reunirá en el recinto Fira Barcelona Gran Via a cerca de 150 expositores procedentes de 88 países y espera recibir a alrededor de 6.000 visitantes profesionales del trans-

porte marítimo, ferroviario y terrestres, así como a representantes de navieras, transitarios, fabricantes de contenedores y proveedores tecnológicos.

A lo largo de tres jornadas, Intermodal Europe 2025 ofrecerá una visión integral sobre el futuro de la logística global, con especial atención a la sostenibilidad, la digitalización, la automatización y las soluciones inteligentes.

Los expositores presentarán



innovaciones en contenedores conectados mediante Internet of Things (IoT), software de gestión avanzada, sensores de seguimiento en tiempo real y estrategias de descarbonización aplicadas al transporte multimodal.

La feria será también un punto de encuentro clave para fomentar los contactos entre empresas, operadores portuarios y responsables de políticas públicas, con el objetivo común de impulsar cadenas de suministro más eficientes, seguras y sostenibles.

El programa de conferencias, estructurado en dos espacios -el Intermodal Theatre y el Future Freight Forum-, reunirá a expertos internacionales que debatirán sobre los retos actuales del transporte intermodal.

La jornada inaugural del martes 21 de octubre comenzará a las 10.30h con la bienvenida oficial a cargo de José Alberto Carbonell del puerto de Barcelona y Bonnie Cliff de Intermodal Events. A las 11.00h se celebrará el panel "Shipping market outlook: agilidad, responsabilidad y fiabilidad", con la participación de John Manners-Bell de Ti Insight, Stefan Verberckmoes de Alphaliner, Christian Roeloffs de Container xChange y Simon Heaney de Drewry.

Entre las 11.45h y las 12.30h, el Future Freight Forum acogerá un debate sobre seguridad de carga con expertos como Christian Allred de ORBCOMM, Olaf Habert de Hapag-Lloyd, Carles Rúa del puerto de Barcelona y Jordi Espin del Spanish Shippers' Council. La sesión de las 13.30h, a cargo de Manners-Bell, analizará el impacto del nearshoring en las estrategias logísticas europeas.

La tarde incluirá debates sobre digitalización intermodal, hubs portuarios sostenibles, los nuevos hubs intermodales y transformación ecológica de las cadenas de frío, con la participación de representantes de COSCO Shipping Lines, HAROPA Port, Thermo King, la Autoridad

de Seguridad Marítima de Sudáfrica y la Fundación Kühne.

El miércoles 22 de octubre se centrará en la financiación del transporte, la digitalización y la seguridad. A las 10.30h, el Future Freight Forum abrirá con la sesión "Contenedores inteligentes, impacto real", donde Gil Lehmann de ZIM, Tal Leemos de Hoopo y Andrés Cadenas de Marguisa Shipping Lines compartirán sus experiencias con contenedores inteligentes.

Otros temas de análisis será la resiliencia y la protección de las mercancías, el seguimiento de contenedores y la 'telemática reefer'.

Paralelamente, en el Intermodal Theatre, se debatirá sobre financiación de flotas con expertos de ING Bank, Zuyderzee Capital, Quincy Consulting y Peacock Container.

Durante el mediodía, Amazon Freight ofrecerá una ponencia sobre sostenibilidad y eficiencia en la distribución europea, seguida de mesas redondas sobre seguridad de contenedores y transporte interior por los corredores mediterráneos, con la participación de Deloitte, VIL Flanders y MEDPorts.

El cierre del evento tendrá lugar el jueves 23 de octubre con la sesión "Barcelona in Focus: Inversión, Innovación e Intermodalidad" (10.30h-12.00h), que pondrá en valor el papel de la capital catalana como polo de innovación logística.

Start-ups locales, inversores y el puerto de Barcelona expondrán proyectos de digitalización, sostenibilidad e integración modal que consolidan a la ciudad como referente europeo en transporte intermodal.

ETEU
containers

VENTA Y ALQUILER DE
CONTENEDORES MARÍTIMOS

CERTIFICADO CSC Y ENTREGADO EN CUALQUIER LUGAR DE ESPAÑA Y EL MUNDO

Transporte Multimodal
Eteucompe apuesta por una logística intermodal que integra varios modos de transporte, marítimo, terrestre y ferroviario, para optimizar los plazos de entrega de los contenedores marítimos respetando el medio ambiente. Un enfoque que combina rapidez y sostenibilidad.

Reparaciones
En función de sus necesidades, los contenedores marítimos vendidos o alquilados por Eteucompe pueden ser sometidos a una rigurosa inspección por parte de nuestros técnicos especializados en un taller seco.

Inscripción
Personalice su contenedor marítimo colocando su identidad mediante un prefijo único de 4 letras suministrado por ETEU. Esto le permite hacer que su nuevo contenedor marítimo cumpla la normativa.

C/ Sebastián Hernández 4, 46740. Carcaixent (Valenciana)
(+34) 686 49 20 63



Europa lidera el desarrollo del contenedor del futuro

Jorge Marcos
Opentop Lead Project Manager,
Fundación Valenciaport

Era el año 1956 cuando Malcolm McLean, un empresario estadounidense, presentó el primer prototipo funcional del contenedor marítimo, que llegó para revolucionar el transporte internacional. La idea de McLean de crear contenedores estandarizados permitió acelerar la carga y descarga de mercancías, reducir costes y transformar la logística global. El comercio mundial, en su escala actual y en sus posibilidades de crecimiento, es posible gracias al uso del contenedor.

Sin embargo, el auge del comercio internacional también ha traído consigo un importante desafío: el desbalanceo del comercio mundial. Hay países que exportan mucho más de lo que importan, y viceversa, lo que genera flujos asimétricos de mercancías. Como resultado, miles de contenedores que llegan llenos a ciertos puertos terminan, una vez vacíos, almacenados a la espera de un nuevo destino, saturando terminales y depósitos, o regresan vacíos al lugar de origen. Esto crea importantes desafíos logísticos e incrementa los costos tanto para las navieras como para toda la cadena de suministro. Además, los trayectos innecesarios de contenedores vacíos generan un impacto ambiental considerable. Así, el contenedor, que originalmente resolvió muchos problemas de la logística global, representa también nuevas ineficiencias y retos a superar.

Opentop, el hub de innovación abierta de Valenciaport, iniciativa liderada por la Fundación Valenciaport con el apoyo de la Autoridad Portuaria de València, tiene como objetivo conectar la

innovación de emprendedores, startups y pymes tecnológicas con las empresas y entidades que trabajan en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, y facilitar la incorporación de sus soluciones innovadoras y sus tecnologías a los tres puertos. Este objetivo, proporciona a Opentop una posición privilegiada como observatorio del estado del arte de la tecnología en el sector portuario.

En el campo del contenedor marítimo, Opentop colabora con varias compañías españolas y europeas que persiguen solucionar o paliar el problema del transporte de contenedores vacíos, incrementando la eficiencia de la cadena logística, optimizando costes y reduciendo emisiones. Se trata de compañías como Navlandis, que propone su Zbox, contenedor plegable que permite transportar cinco contenedores vacíos en el volumen de uno. ESES, por su parte, propone su solución Connectainer que permite conectar dos contenedores de veinte pies formando uno de cuarenta, reconfigurando su numeración de forma automática sin intervención del usuario, dotando de mayor flexibilidad a los trayectos de vuelta, y facilitando así la utilización de contenedores que de otro modo viajarían vacíos. Otra iniciativa es el proyecto Recontainer, que propone reutilizar parte de la estructura de los contenedores y reciclar el resto, enviando de vuelta la parte reutilizable de veinte contenedores apilada en el espacio de uno, y fabricar de nuevo la parte reciclable en el origen de las mercancías. Por último, AELEER, dispone de su contenedor marítimo equipado con sensores avanzados y conectividad que permite la moni-



torización en tiempo real de parámetros clave. Gracias a su diseño y materiales, se trata de un contenedor más ligero y resistente que los tradicionales, mejorando la eficiencia energética y reduciendo emisiones. Además, la plataforma digital de la compañía facilita la gestión inteligente

de la flota, optimizando rutas y operaciones logísticas, ayudando así a optimizar los envíos y reducir los trayectos de contenedores vacíos.

Probablemente ninguna de estas iniciativas por sí sola será la solución definitiva ni única a las ineficiencias que pretenden corregir, más bien

será una combinación inteligente de ellas la que permitirá al sector aumentar su eficiencia y productividad. Pero todas ellas son propuestas innovadoras con un gran potencial de disrupción, que generan oportunidades que en Europa no debemos dejar pasar.





Terminal de contenedores en el Port de Barcelona

El Port de Barcelona: conectividad y servicios para el transporte y la logística de contenedores

El Port de Barcelona ofrece las infraestructuras, servicios y conectividad óptimos para el comercio marítimo entre los principales centros de producción y consumo del mundo y el sur y oeste de Europa y los países del Mediterráneo. Actualmente, cerca de 100 líneas regulares conectan el Port de Barcelona con 850 puertos en todo el mundo, destacando, por su oferta y tiempo de tránsito, la conectividad para el transporte de contenedores con los principales mercados de Asia y América.

Estos servicios interoceánicos se complementan en el Mediterráneo con servicios diarios de short sea shipping que enlazan con el norte de África e Italia y con una amplia oferta intermodal y unos servicios logísticos fiables y competitivos hacia el resto de la Península Ibérica y Europa.

La conectividad marítima, que

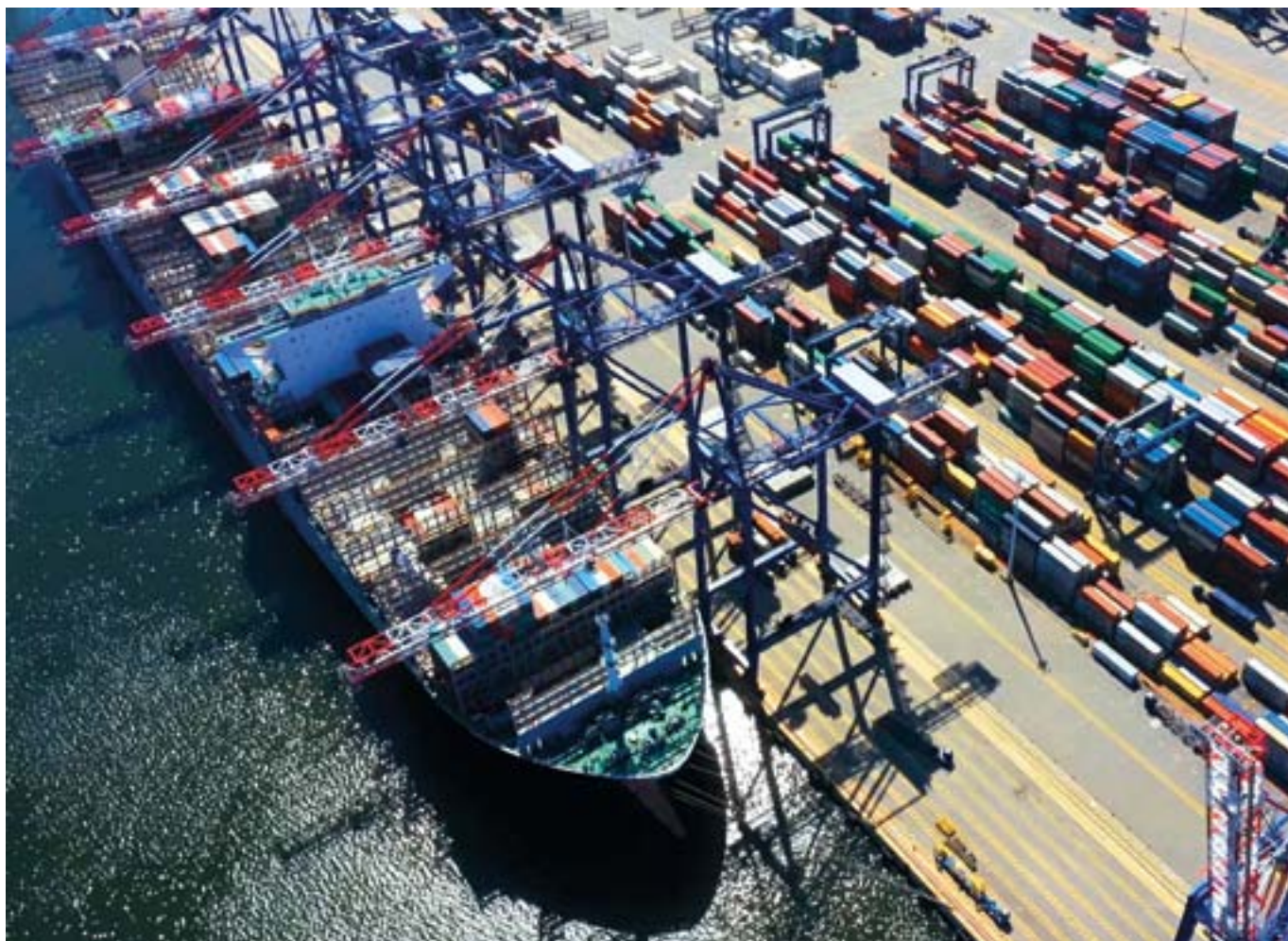
permite explotar al máximo la privilegiada ubicación de Barcelona en el Mediterráneo occidental, se refuerza con una completa oferta ferroviaria con los principales destinos en España (Zaragoza, Madrid, Pamplona, etc.) y Europa. Esta oferta ha sido reforzada con nuevos servicios ferroviarios para el tráfico de contenedores con el sur de Francia. Todo ello consolida la posición del Port de Barcelona como centro neurálgico de un mercado de 400 millones de personas accesibles a menos de 48 horas de trayecto.

El Port de Barcelona, que cuenta también con modernas infraestructuras, servicios y conectividad para contenedores refrigerados, es hoy el hub mejor posicionado en el Mediterráneo para la logística a temperatura controlada. Las terminales de contenedores -Hutchison Ports BEST y APM Terminals

Barcelona- han desarrollado en los últimos años importantes proyectos para ampliar el número de conexiones eléctricas destinadas a los contenedores refrigerados, lo que ha llevado al Port de Barcelona a ofrecer cerca de 4.000 conexiones reefer simultáneamente, situándose como el primer puerto de la región para este tipo de tráfico.

Las dos grandes terminales de contenedores barcelonesas también han realizado mejoras constantes para adaptarse al mayor tamaño de los buques portacontenedores y garantizar que el paso de las mercancías se realiza de la forma más ágil, segura y eficiente posible. Tanto Hutchison Ports BEST como APM Terminals Barcelona cuentan con grúas pórtico super post panamax, con una capacidad operativa de 24 posiciones de manga y 47 metros de altura bajo spreader, lo que les permite trabajar en buques de hasta 10 alturas sobre bodega. Gracias a ello, los mayores portacontenedores del mundo, con capacidades superiores a los 24.000 TEU, escalan semanalmente en Barcelona.

Las dimensiones de ambas terminales, con 1.500 metros de línea de muelle, alrededor de 100 hectáreas de superficie y unas infraestructuras en los lados marítimo y terrestre altamente eficientes, sumado a sus altos índices de productividad, les permiten que las operativas con los mayores buques portacontenedores se realicen con la máxima agilidad y fiabilidad.



Los puertos españoles movieron más de 368 millones de toneladas de mercancías hasta el mes de agosto

Los puertos de interés general movieron 368.695.057 toneladas hasta agosto de 2025, lo que supone un descenso del 2,3% respecto al mismo periodo del año anterior, según datos provisionales. Estos datos van en línea con la tendencia desde que comenzó el año, marcado por la debilidad del comercio mundial, derivada de la incertidumbre geopolítica y económica. Por tipos de mercancía, la general se mantiene con un fuerte aumento de la convencional, frente al descenso de los graneles.

La mercancía general registró en los ocho primeros meses del año un descenso del 0,2 %, hasta 188 millones de toneladas, con un

aumento del 4,2% de la convencional, hasta 59,8 millones de toneladas, mientras que la contenerizada retrocedió un -2,1%, (128 millones de toneladas) con relación al mismo periodo del año anterior.

Los TEUs registraron un aumento del 1,9%, alcanzando 12,4 millones de unidades hasta agosto.

Continúa la tendencia a la baja de los TEUs en tránsito (-2,2%) desde comienzo de este año, aunque más moderada. Sin embargo, los TEUs import-export continúan la tendencia al alza (+8,2%) en los puertos españoles.

Los graneles sólidos registraron un descenso del 6,6% respecto al mismo periodo del año anterior, con

un total acumulado de 52,6 millones de toneladas. Los graneles líquidos descendieron el 3,1%, con 118,1 millones de toneladas, debido al menor movimiento de petróleo crudo y derivados.

El tráfico ro-ro creció un 3% hasta superar los 50 millones de toneladas.

El número de buques mercantes por los puertos españoles disminuyó un 2% respecto a los ocho primeros meses del año anterior, con un total de 109.849 unidades, y el arqueado bruto se incrementó el 0,6%.

El tráfico de pasajeros aumentó hasta agosto el 5% en relación al mismo periodo de 2024, hasta superar los 29,3 millones de movimientos.



Javier Mateu y Paula Soler.

“Buscamos partners para favorecer la economía circular de los contenedores”

A pesar de su juventud, usted ya puede decir que es todo un veterano dentro de una empresa de gran tradición como es TransBase Soler en el segmento de depósitos de contenedores...

La verdad es que sí, me incorporé al equipo de TransBase Soler hace diez años con tal sólo 22. He aprendido mucho aquí y me siento orgulloso de representar a esta empresa tanto en el día a día como en eventos tan importantes como esta feria internacional.

¿Qué visión tiene de la logística internacional más allá de Su trabajo en el depot?

Intento estar conectado y al día.

Además de mi trabajo he seguido formándome para tener una visión más global de todo este apasionante mundo de la logística y el transporte marítimo internacional. Hace un par de promociones cursé con éxito el Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal impartido por la Universidad Politécnica de Valencia junto con la Fundación Valenciaport. Además de ser vicepresidente del Propeller Junior de Valencia, lo que me permite estar en constante contacto con los grandes empresarios y directivos del sector.

Hace escasamente un año que asumió dentro del grupo Soler la



responsabilidad de potenciar la economía circular de los contenedores ¿Cuál es el objetivo?

TransBase Soler es una empresa muy concienciada con la sostenibilidad. No sólo en el ahorro de emisiones mediante la optimización de cada operación dentro del depot que requiere un alto grado de digitalización, sino también en aspectos menos tecnológicos como la reutilización y reciclaje de contenedores. Desde TransBase Soler nos hemos propuesto dar un segundo uso a cada contenedor que a priori sería desechado, evitando así toneladas de residuos metálicos cada año. Queremos convertir al contenedor en un verdadero símbolo de la transición verde del sector logístico como recurso circular.

¿Qué espera de una Feria Internacional como Intermodal Europa?

Para conseguir nuestro objetivo, obviamente necesitamos aliados. Precisamos de acuerdos, colaboraciones y sinergias con navieras o leasing que tengan nuestra misma visión. Necesitamos una red de

partners para dar nueva vida a miles de contenedores cada año. En definitiva, nuevas alianzas estratégicas para un mercado circular. Y esperamos que la participación de Paula Soler y la mía en esta feria sea tan fructífera como el año pasado en ese sentido.

Este año regresa a Intermodal Europe acompañado por Paula Soler, ¿quiere decir eso que tenemos garantizada la continuidad de la familia Soler por una tercera generación?

No me corresponde a mí responder a esto, pero la verdad es que quizás sea algo pronto para esa afirmación. Paula Soler a día de hoy sigue estudiando y esa sigue siendo su prioridad. Aunque bien es cierto que hace un par de años que suele acompañarme en los eventos internacionales donde despliega su don de gentes y dominio de idiomas. Quizás le pique el "gusanillo" de la logística y en un futuro se incorpore a la empresa familiar.

Javier Mateu,
Responsable Control de Equipo



- Campa hormigonada con capacidad para 9.000 TEUs
- 50 conexiones reefer simultáneas
- 1.500 m2 de nave cubierta para reparaciones
- Lavadero para 30 TEUs



- Acceso a datos en tiempo real (vía web)
- Servicio atención frigoríficos 24/365
- Transporte terrestre de contenedores

www.transbasesoler.com

info@transbasesoler.com · Tel.: +34 963 185 070

Ampliación Norte Puerto de Valencia · 46024 PUERTO de VALENCIA · Estrategia nº 17 · 28906 Getafe MADRID



El Puerto de València: el primero de España y el cuarto de Europa en conectividad marítima

El Puerto de València ha registrado una puntuación de 586,39 puntos, situándose en Europa solo por detrás de Róterdam (952,13 puntos), Amberes (879,01) y Hamburgo (698,80)

El Puerto de València se sitúa como el puerto español con mejor conectividad y el cuarto de Europa en el tercer trimestre de 2025, según el Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Cabe señalar que el índice PLSCI mide el grado de integración

de los puertos en las redes mundiales de transporte marítimo regular y se calcula a partir de indicadores como el número de compañías navieras que prestan servicio, la capacidad de los buques de mayor tamaño que operan, el número de puertos conectados directamente, la frecuencia de las escalas semanales y la capacidad anual medida en TEUs.

En el contexto nacional, el Puerto de València es el primero en la conectividad marítima del sistema portuario español

De acuerdo con los resultados de la UNCTAD, en el contexto europeo, el Puerto de València alcanza una puntuación de 586,39 puntos, solo por detrás de Róterdam (952,13 puntos), Amberes (879,01) y Hamburgo (698,80).

El Puerto de València, líder nacional en conectividad

En el contexto nacional, el Puerto de València es el primero en la conectividad marítima del sistema portuario español. Le sigue Algeciras, que se sitúa en el quinto lugar del continente con 518,48 puntos. A continuación, Barcelona ocupa el séptimo puesto europeo con 473,55 puntos, mientras que Las Palmas se sitúa en el duodécimo lugar con 294,32 puntos. Por su parte, el Puerto de Málaga figura entre los treinta primeros de Europa,



con 161,04 puntos.

A escala global, el liderazgo del transporte marítimo está dominado por los puertos asiáticos, encabezados por Shanghái (2.433,97 puntos), Ningbo (2.020,10), Singapur (1.859,03), Busán (1.625,05) y Qingdao (1.367,19). En Europa, Róterdam mantiene la primera posición y la décima a nivel mundial, con 952,13 puntos.

En cuanto a los países, España obtiene el título de Estado miembro de la Unión Europea con la mejor conectividad marítima. El país registra 421,13 puntos, tal y como indica el Liner Shipping Connectivity Index (LSCI). Este resultado sitúa a España en el octavo lugar del ranking global, por delante de Países Bajos (378,71) y Bélgica (344,03).



TYMSA



SETEMAR

SERVICIO INTEGRAL AL CONTENEDOR

DEPÓSITO / COMPRA, VENTA Y ALQUILER
ALMACENES / MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN
INSPECCIONES CERTIFICADAS / SERVICIO FRIGORISTA REPARACIÓN E INSPECCIÓN DE CISTERNAS

www.setemar.com
Depósito +34 96 157 92 33
Almacén +34 96 356 84 20
info@setemar.com

www.tymsavlc.com
+34 96 192 01 47
admin@tymsavlc.com





INTERCONTAINER, más de cuatro décadas de experiencia en el contenedor

Fundada en 1982 por José Ávila, la compañía Intercontainer inició su actividad ofreciendo servicios auxiliares y de apoyo al transporte marítimo y por carretera, manipulación de mercancías e inspección, almacenamiento y reparación de contenedores. Poco después amplió su oferta con servicios de transporte por carretera nacional e internacional. Cuarenta y tres años después la empresa mantiene sus objetivos y

servicios pero apostando por una fuerte inversión en tecnología y la mejora de sus instalaciones, lo que le ha permitido mantenerse a la vanguardia del sector durante más de cuatro décadas.

En la actualidad Intercontainer cuenta con tres instalaciones en la provincia de Valencia que suman más de 100.000 metros cuadrados de superficie para las diferentes operativas de contenedores, una ubicada

en Alfafar y dos ubicadas en Ribarroja. Además, en este tiempo la empresa se ha especializado en la operativa y gestión de mercancía pesada.

Con este recorrido, de lo que sí está convencido el director de Intercontainer, José Ávila, es del papel esencial que juegan los depots dentro de la cadena logística y de todo el valor que pueden aportar a la misma y al comercio internacional.

Para seguir ofreciendo este servicio la compañía apuesta por la calidad y por la sostenibilidad. De hecho, toda su maquinaria es de reciente adquisición y en breve recibirá una nueva, así se garantiza la reducción de emisiones.

A pesar de encontrarse en una ubicación que fue duramente golpeada por la dana que azotó la provincia de Valencia hace ahora un año, las instalaciones del depot de Ribarroja, donde se concentra la actividad de Intercontainer, no se vieron afectadas, de manera que el año ha transcurrido con total normalidad y sin problemas, pudiendo atender las demandas de los clientes con los habituales criterios de calidad y servicio.



DEPÓSITO Y REPARACIÓN DE CONTENEDORES

Parque Logístico de Valencia, Buzón nº 18 · C/ Ronda Puerto de Valencia, nº 19-B · Ribarroja del Turia (Valencia) - CP 46190
Tel. 96 164 08 46 · Fax. 96 164 08 49 · Email: intercontainer@intercontainer.es · www.intercontainer.es

OFICINAS Y ALMACENES

Prolongación C/ De la Gloria, s/n 46910 Alfafar (Valencia) · Tel. 96 396 49 80 · Fax. 96 375 30 05 · Email: intercontainer@intercontainer.es



Recomar, empresa de referencia en la reparación y mantenimiento de contenedores

Constituida en el año 1979, Recomar se ha convertido en una de las principales empresas españolas dedicadas a la reparación y mantenimiento de contenedores marítimos y equipos de transporte. En la actualidad cuenta con instalaciones en algunos de los principales puertos, como Valencia y Barcelona, y ofrece servicio a las compañías navieras y de leasing más importantes, tanto nacionales como internacionales. También cuenta con instalaciones en Madrid para las ventas.

En la actualidad tiene instalaciones en Valencia, Barcelona y Madrid

Los depots y talleres de Recomar están equipados con maquinaria de última generación, listos para prestar el mejor servicio, gracias a un equipo de trabajo que acumula una reconocida experiencia y profesionalidad. De esta forma, la compañía garantiza la mejor relación calidad-precio y la satisfacción del cliente.



El depot de Recomar en Valencia cuenta con 60.000 metros cuadrados de superficie y un taller de reparación de 2.000 metros cuadrados totalmente equipado para la reparación de contenedores. Para la manipulación de los equipos el depot dispone de dos carretillas Hyster con capacidad de elevación hasta siete alturas, dos carretillas elevadoras Kalmar para apilar hasta cinco altura y otras dos Hyster con capacidad de elevación hasta cuatro alturas.

Por otro lado, el depot de Recomar en Valencia incluye un área de 300 metros cuadrados con doce puntos de conexión para dar servicio a los contenedores reefer, otro espacio de 500 metros cuadrados para almacenamiento y una superficie similar para el lavado de contenedores.

Además, Recomar está especializado en el tratamiento de cisternas, incluyendo la reparación en acero inoxidable, aluminio y GRP, todo ello avalado por los certificados emitidos por las compañías Bureau Veritas o Der Norske Veritas, entre otras.

En Barcelona Recomar ofrece un depósito de 11.200 metros cuadrados de superficie que ofrecer servicio de lavado, reparación y PTI, tanto de contenedores secos como de reefer y cisternas. Desde estas instalaciones se manipulan vacíos, pero también se realizan las modificaciones que requiera el cliente e inspecciones de averías, así como venta y alquiler de todo tipo de equipos, incluyendo reefers, open top, flat rack, etc... En este caso, para los contenedores frigoríficos Recomar incluye en sus instalaciones, ubicadas junto al puerto de Barcelona, más de veinte puntos de conexión.



RECOMAR

**DEPÓSITO, MANTENIMIENTO, REPARACIÓN
Y COMPRA-VENTA DE CONTENEDORES MARÍTIMOS**

INSTALACIONES DE VALENCIA




INSTALACIONES DE BARCELONA




RECOMAR S.A.
Ctra. Morvedre-Náquera, km 12
46115 Náquera (Valencia)
Tel. 96 16 81 995
E-mail: recomarv@entramodal.com

RECOMAR S.A.
Políg. Ind. Zona Franca
Sector F. Calle 43 08043 Barcelona
Tel. 93 51 43 101
E-mail: recomarb@entramodal.com

RECOMAR S.A.
Príncipe de Vergara, 120, Esc.2 - 6º C
28002 Madrid
Tel. 915611967
E-mail: recomarm@entramodal.com



La mayoría de los puertos mundiales crecieron en tráfico de contenedores durante el primer semestre de 2025

La carga anticipada, en previsión del aumento de aranceles en EE. UU., compensó la baja demanda.

En el primer semestre de 2025, casi todos los puertos de los 20 principales del mundo registraron un crecimiento de la actividad. Solo Hong Kong y Kaoshiung sufrieron una caída interanual. Estos son algunos de los datos que se derivan del análisis de Upply, una startup dedicada a la información en tiempo real sobre transporte de mercancías y la cadena de suministro.

En la costa mediterránea, las terminales españolas han sufrido las repercusiones de la normalización del paso por el Cabo de Buena Esperanza. En 2024, el desvío de portacontenedores los benefició al impulsar la actividad de transbordo. Desde entonces, las cadenas de suministro se han adaptado. En el primer semestre de 2025, la actividad de transbordo se redujo un 3,6% hasta los 2 millones de TEU en Algeciras, un 5% hasta los 1,3 millones de TEU en Valencia y un 21,3% hasta las 751.964 toneladas en Barcelona, según datos de

Puertos del Estado.

No obstante, Valencia logra mantener la subida del tráfico total de contenedores, gracias al aumento de los contenedores llenos para la importación (+15,2%) y la exportación (+4,8%). Barcelona también destaca por su buen tráfico de contenedores llenos para la exportación (+8%) y la importación (+12%), pero esto no fue suficiente para asegurar el crecimiento general del tráfico.

Por otra parte, los resultados de las dársenas europeas en el primer semestre de 2025 reflejan un incremento global modesto, reflejo de una economía europea aún débil. Mientras que Róterdam y Amberes avanzan lentamente, el puerto de Hamburgo, que ocupa el tercer puesto, se ha beneficiado de la reestructuración de las alianzas marítimas, al igual que Bremen/Bremerhaven.

Los puertos chinos conservan seis de los 10 primeros puestos del ranking mundial, con Shenzhen

ostentando la mayor tasa de aumento entre las nueve terminales chinas del Top 20. Los dos representantes europeos del Top 20, Róterdam y Amberes-Brujas, se sitúan en los puestos 11.º y 12.º, respectivamente, con Amberes ganando un puesto gracias al descenso de Hong Kong. Las terminales asiáticas se beneficiaron de la demanda de pedidos anticipados en Estados Unidos, la mayoría registrando una subida bastante dinámica, impulsada también por el desarrollo de los flujos con otras partes del mundo.

Por último, los puertos estadounidenses de Los Ángeles y Long Beach experimentaron un crecimiento muy significativo, beneficiándose claramente de un repunte del tráfico vinculado a la carga anticipada en previsión de aranceles adicionales. El tráfico combinado de estas dos dársenas asciende a 9,7 millones de TEU, lo que lo sitúa como la infraestructura portuaria líder de Estados Unidos y el 9.º a nivel mundial.

Assek Europe lanza un sistema automatizado de emisión de certificados de seguro que facilita la gestión a los transitarios

Assek Europe, la primera aseguradora especializada exclusivamente en seguros de transporte de mercancías en el mercado español, ha lanzado un nuevo sistema automatizado para la emisión de certificados de seguro con el objetivo de facilitar la operativa de los transitarios.

Diseñada para pólizas abiertas, sea cual sea el volumen de las mismas, esta funcionalidad permite que el propio transitario declare sus embarques y obtenga de forma inmediata su certificado, sin necesidad de comunicaciones vía mail. Los usuarios que actualmente ya están emitiendo sus declaraciones por esta vía se muestran muy satisfechos con la operatividad que les facilita.

Y es que esta nueva funcionalidad aporta velocidad y trazabilidad al transporte intermodal, armonizando la documentación aseguradora en todo el itinerario puerta a puerta. La emisión inmediata del certificado evita esperas y cadenas de correos entre escalas y operadores, acelerando los tránsitos y reduciendo fricciones administrativas en puertos, aeropuertos y terminales terrestres.

“Los transitarios cada vez demandan más tanto de sus corredores como de sus aseguradoras un sistema ágil y eficaz. Con esta herramienta, fortalecemos nuestra propuesta de servicio al sector: les proporcionamos un sistema que mejora su eficiencia, les diferencia de la competencia y fideliza a sus clientes”, explica Javier López, director de Oferta y Distribución de Assek Europe.

Esta automatización responde a una necesidad creciente del mercado: integrar procesos digitales que aporten rapidez, seguridad y autonomía en la gestión aseguradora. El sistema permite emitir certificados en tiempo real, reduciendo tiempos de gestión, aumentando la trazabilidad y ofreciendo una experiencia de uso intuitiva para el transitario.

Con este lanzamiento, Assek Europe reafirma su compromiso con la innovación tecnológica, la excelencia en el servicio y su modelo de distribución basado en la cercanía y la operatividad 24/7. Esta solución no solo mejora la operativa diaria de los corredores, sino que también les posiciona como facilitadores de herramientas avanzadas adaptadas al entorno logístico.

Sobre Assek Europe

Assek Europe es la primera compañía aseguradora especializada exclusivamente en el seguro de trans-

Esta automatización en la emisión de certificados responde según la compañía a una necesidad creciente del mercado: integrar procesos digitales que aporten rapidez, seguridad y autonomía en la gestión aseguradora

porte de mercancías en España y en proceso de expansión internacional. Cuenta con el respaldo de los 35 años de experiencia en el sector de la firma argentina Assekuransa, y su propuesta de valor se basa en la agilidad, la especialización y el servicio personalizado, ofreciendo pólizas adaptadas a las necesidades específicas de cada cliente.



RIBU containers  Grupo Chema Ballester

**ALQUILER
Y VENTA DE
CONTENEDORES
MARÍTIMOS**

A-3 Salida 342 · Parque Logístico Valencia (PLV)
46190 Ribarroja del Turia · Tel. 675 963 179
info@ribucontainers.com



ONU Comercio y Desarrollo advierte de la incertidumbre y el aumento de los costos en el comercio marítimo

El crecimiento del tráfico marítimo de bienes se desacelera y la reconfiguración de rutas agrega costos

El transporte marítimo mundial, 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, según el Informe de ONU Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sobre el Transporte Marítimo 2025, “Mantener el rumbo en aguas turbulentas”, publicado este septiembre.

Tras un fuerte crecimiento en

2024, se espera que el estancamiento del tráfico comercial marítimo se refleje en los datos de cierre 2025, con volúmenes que apenas aumentarán (+0,5%). Los cambios de ruta de larga distancia causados por las tensiones geopolíticas mantuvieron a los barcos más ocupados el año pasado con un récord de crecimiento de casi el 6% en toneladas-millas.

Las tensiones políticas, los nue-

vos aranceles, los cambios en las pautas mercantiles y la reconfiguración de las rutas marítimas están remodelando la geografía de las rutas marítimas. Estados Unidos y varios socios comerciales han anunciado políticas, incluyendo nuevos aranceles y derechos portuarios en el país norteamericano, para ciertos buques construidos u operados en el extranjero. Estas medidas pueden afectar aún más al total de los costos y rutas de tráfico marítimo en 2025.

Para final de año, esto habrá resultado en más cambios de ruta, escalas portuarias omitidas, viajes más largos y, en última instancia, mayores costos. El transporte de energía también está en transición: los volúmenes de carbón y petróleo están bajo presión por los esfuerzos de descarbonización, mientras que el negocio de gas continúa expandiéndose.

Los minerales críticos, esenciales para las baterías, la energía renovable y la economía digital en su conjunto, se están convirtiendo en una nueva fuente de tensión en el comercio mundial, con competen-

cia para asegurar los suministros y agregar valor a nivel nacional. La logística marítima es clave para que los países en desarrollo aprovechen las oportunidades vinculadas a los minerales críticos.

Las tarifas de flete se han visto afectadas por trastornos como la crisis del Mar Rojo de 2024 que impulsaron un aumento ese año, mientras que las tensiones geopolíticas en curso en 2025 generan preocupaciones sobre posibles efectos indirectos que podrían interrumpir la actividad marítima en el Estrecho de Ormuz. Los costos de cumplimiento ambiental, incluidos los precios de las emisiones, están redefiniendo la economía del porte marítimo.

Además, los puertos están bajo presión por los trastornos, 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

Las tensiones políticas, los nuevos aranceles, los cambios en las pautas mercantiles y la reconfiguración de las rutas marítimas están remodelando la geografía de las rutas marítimas

retrasos, pero muchas economías en desarrollo aún están rezagadas.

Las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo aumentaron un 5% en 2024. Solo el 8% del tonelaje de la flota mundial está equipado para utilizar combustibles alternativos, y las tasas de reciclaje de buques siguen siendo bajas. El marco de emisiones netas nulas de la Organización Marítima Internacional (OMI), cuya adopción se prevé para octubre de 2025, establecerá un estándar mundial de combustible e introducirá un mecanismo de fijación de precios de GEI a partir de 2028, con un fondo para apoyar potencialmente a los países en desarrollo.



CSP Spain
The Ports for ALL

Soluciones de última milla, que conectan España

QR code: cspspain.com



Depot Zona Franca

Calle F, Nº 14-16
Polígono Industrial Zona Franca
08040 BARCELONA
Telf.: +34 93 479 06 00
www.depotzf.com

Servicio Oficial:

DAIKIN Carrier TRANSCOLD STAR COOL

El transporte ferroviario puede ahorrar unos 800 millones en tráfico de mercancías

Los puertos españoles acusan el déficit de transporte de mercancías por ferrocarril en cientos de millones de euros que podrían ahorrarse anualmente con su impulso. Según los cálculos de Ocean Capital Partners (OCP), el mayor uso de esta modalidad en el movimiento de bienes podría generar una reducción de gastos para el sistema situado en el entorno de los 800 millones de euros anuales.

El tren de carga ofrece ventajas económicas significativas frente al transporte por carretera, sobre todo, en trayectos de media y larga distancia. Según estimaciones

de OCP, la modalidad ferroviaria puede suponer una reducción directa de costes debido a que consume menos energía que otras modalidades para mover la misma carga; además, implica un ahorro significativo en inversión en infraestructura vial al evitar desgaste de carreteras; asimismo, la integración ferroportuaria contribuye a una mayor fluidez en el movimiento de bienes, optimiza los tiempos de tránsito y disminuye los costes para los operadores.

No obstante, señaló el estudio de OCP, más del 95% del transporte terrestre de productos en España se realiza por carretera frente al 80% de media europea, siendo el tráfico en ferrocarril un 4,3% del total nacional. Entre las causas que han frenado a que las empresas suban sus mercancías al tren, señala la firma de inversiones en activos portuarios, están: una red centrada en el transporte de pasajeros y poco adaptada a las necesidades logísticas, así como poca conexión física y operativa con los puertos, marcada por la escasez de terminales intermodales.

Cabe señalar uno de los mayores desafíos es la vía de ancho ibérico, diferente al europeo, que aún se encuentra en un 70% en el sistema



ferroviario español. Para fomentar la carga de mercancías en tren, desde OCP proponen incentivar los trenes de mayor longitud, reservar surcos o franjas horarias exclusivas para el paso de productos, mejorar las vías de acceso a las terminales, electrificar la red ferroviaria, impulsar los puertos secos que descongestionen los costeros, y digitalizar los procesos en las terminales, entre otros cambios. Sobre todo, señalan desde la firma, el sector reclama seguridad jurídica para tomar decisiones estratégicas.

Aún con las dificultades mencionadas, el informe apunta que hay

zonas de España donde el tren de carga ha ido ganando algo de peso en las últimas décadas. Destacan los corredores que conectan Madrid con Valencia, Sevilla, Castilla y León y el País Vasco, así como la ruta entre el País Vasco y Barcelona, pasando por Zaragoza, como uno de los ejes más activos del país. Esto, argumenta la firma, se debe a que la liberalización del sector ha permitido que los operadores privados se posicionen con más fuerza en estos corredores, con material rodante moderno, rutas regulares y acuerdos con cargadores y terminales.



INTERMODAL
SOLUTIONS



PREPÁRATE PARA TU CADENA DE SUMINISTRO

Gracias a décadas de experiencia, MSC ofrece servicios de transporte internacional para el envío de tu mercancía y soluciones integrales con camiones, trenes y barcasas para satisfacer las necesidades de tu cadena de suministro.



[msc.com/intermodal](https://www.msc.com/intermodal)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.