

f RO

iINTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

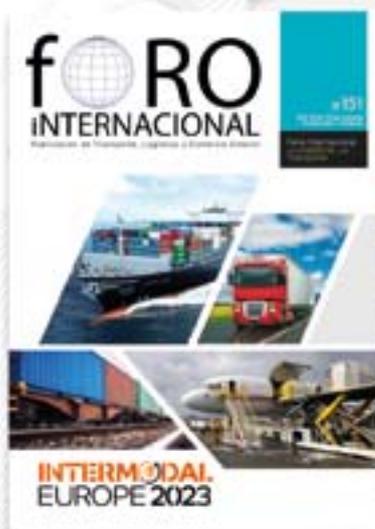
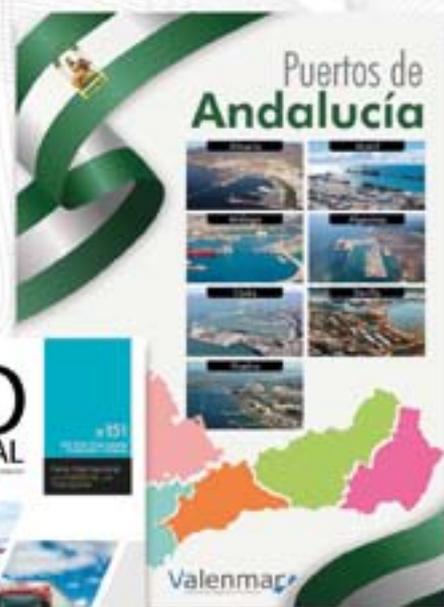
nº 161

Del 12 al 14 de Noviembre
Rotterdam · Holanda

Feria Internacional
de Logística de
Contenedores



Toda la información sobre
**Logística
y Transporte**
a tu alcance



Más de
50 años
informando





06

La IA conquista el transporte marítimo
AI conquers shipping

07

CSP Spain apuesta por la innovación para garantizar la eficiencia y la seguridad
CSP Spain commits to innovation to guarantee efficiency and safety



10

TransBase Soler apuesta por la economía circular y dar nueva utilidad a los contenedores usados
TransBase Soler is committed to circular economy and giving new use to used containers



13

BEST transforma la sostenibilidad portuaria del sur de Europa
BEST transforms port sustainability in Southern Europe



14

La fragilidad de la sociedad ante la fuerza de la naturaleza. Por Fernando Tomás
The fragility of society in the face of the force of nature. By Fernando Tomás



16

El sector portuario precisa una estrategia de digitalización integral y coordinada
The port sector needs a comprehensive and coordinated digitisation strategy





Intermodal Europe 2024: una edición sin precedentes

Intermodal Europe 2024: an unprecedented edition

Del 12 al 14 de noviembre el Rotterdam Ahoy acogerá una nueva edición de la feria Intermodal Europe, la número cuarenta y nueve, y se prepara para recibir a miles de profesionales para reunirse y hacer negocios con los principales actores de la industria del contenedor.

Según Fan Landers, gerente comercial de Intermodal Events, organizadores de la feria, “la demanda de Intermodal Europe para este año no tiene precedentes. Estamos muy emocionados de regresar a Rotterdam, una ciudad que se encuentra en el corazón de la industria del transporte marítimo de contenedores”.

A pesar de que el comercio mundial tiene que hacer frente a numerosos desafíos provocados por tensiones geopolíticas, demandas de sostenibilidad y una población en

crecimientos, los motivos para el optimismo son muchos en el ámbito del contenedor, al menos para los organizadores de Intermodal Europe. La demanda de contenedores es alta y, de acuerdo al BIMCO Container Shipping Market Overview & Outlook de marzo de este año, se estima que los volúmenes de contenedores crecerán entre un 3 y un 4% tanto en 2024 como en 2025.

“No se puede subestimar la complejidad de los desafíos que enfrenta la industria del transporte global, pero tampoco la oportunidad potencial para las empresas con visión de futuro, que son capaces de innovar y adaptarse para satisfacer las necesidades futuras del mercado de contenedores. Hay muchas razones para ser optimistas sobre el futuro y sólo en Intermodal Europe la industria puede aprender sobre estas

oportunidades e interactuar directamente con los expositores que están liderando el camino”, apunta Landers.

La zona de exposición reunirá a más de 130 líderes de la industria de contenedores, incluidos los responsables de los últimos avances en tecnología, seguridad, cadena de frío y soluciones logísticas. Entre los participantes están CARU Containers, SeaCube, Maersk, Carrier, Triton Seaco, CMA CGM, Daikin, Container Owners Association y CAI International.

El efecto del factor geopolítico

Pero además de la exposición Intermodal Europe contará con un programa de conferencias completo y gratuito, en el que expertos de la industria y líderes de opinión debatirán sobre los temas más urgentes, en busca de oportunidades.

La crisis del Mar Rojo y su efecto directo en la industria será uno de los temas centrales de estos debates. Las cadenas de suministro globales han experimentado importantes interrupciones en los últimos años, en gran medida impulsadas por un entorno geopolítico cada vez más volátil. De hecho, una encuesta de Gartner confirma que el 40% de las cadenas de suministro se han visto afectadas por eventos geopolíticos recientes.

Desde diciembre de 2023 los ataques a barcos en el Mar Rojo han interrumpido las operaciones de transporte marítimo comercial y la

crisis ha tenido implicaciones de gran alcance para el comercio mundial. Según el Banco Mundial, las rutas más largas necesarias para evitar las zonas de conflicto han aumentado las distancias de viaje de los buques de carga y los petroleros hasta en un 53%, lo que ha provocado mayores emisiones de CO2 debido al consumo adicional de combustible. Así, la crisis ha impactado en los fletes y también en la inflación.

La respuesta del sector ha sido, en gran parte, la búsqueda de rutas alternativas por el Cabo de Buena Esperanza, un cambio que ha introducido demoras de 1 a 3 semanas, mayores costos operativos y una menor disponibilidad. Aún así, se han creado oportunidades para los transportistas cuyos clientes están trabajando de manera proactiva para evitar problemas. Maersk, por ejemplo, elevó su previsión de beneficios para todo el año dos veces en un mes.

La oportunidad también se ha reflejado en el incremento del tráfico ferroviario de mercancías. En el caso de este flujo entre China y Europa la subida se ha confirmado a partir de 2023, con un aumento inte-

ranual del 11% en el primer semestre de 2024, con 1,23 millones de TEU movidos.

Por otro lado, el aumento de estas tensiones geopolíticas repercute en el crecimiento de lo que se ha dado en llamar el nacionalismo económico, el proteccionismo, un discurso que ha ganado peso en el discurso político y que va aparejado de la aplicación de medidas.

From 12 to 4 November, Rotterdam Ahoy will host a new edition of the Intermodal Europe fair, the forty-ninth, and is preparing to welcome thousands of professionals to meet and do business with the main players in the container industry.

According to Fan Landers, commercial manager of Intermodal Events, organizers of the show, 'the demand for Intermodal Europe this year is unprecedented. We are very excited to be returning to Rotterdam, a city at the heart of the container shipping industry'.

Despite the fact that world trade faces numerous challenges caused by geopolitical tensions, sustainability demands and a growing population, the reasons for optimism are abundant in the container arena, at

least for the organizers of Intermodal Europe. Demand for containers is high and, according to the BIMO Container Shipping Market Overview & Outlook of March this year, container volumes are estimated to grow by 3-4% in both 2024 and 2025.

'The complexity of the challenges facing the global shipping industry cannot be underestimated, but neither can the potential opportunity for forward-thinking companies that are able to innovate and adapt to meet the future needs of the container market. There are many reasons to be optimistic about the future and only at Intermodal Europe can the industry learn about these opportunities and interact directly with exhibitors who are leading the way,' notes Landers.

The exhibition area will bring together more than 130 leaders in the container industry, including those responsible for the latest developments in technology, safety, cold chain and logistics solutions. Participants include CARU Containers, SeaCube, Maersk, Carrier, Triton Seaco, CMA CGM, Daikin, Container Owners Association and CAI International.





La IA conquista el transporte marítimo

AI conquers shipping

Hace una década era imposible predecir la variedad de herramientas de Inteligencia Artificial (IA) que adoptaríamos en el transporte marítimo en 2024 o cómo afectarían a los costes, las emisiones de carbono o los recursos humanos.

En este sentido el aumento del poder predictivo de la IA en el transporte marítimo de contenedores y el potencial del seguimiento en tiempo real han marcado un importante punto de inflexión para el sector. En esta nueva realidad se centrará parte del debate de las conferencias que se celebran este año en el marco de la feria Intermodal Europe de Rotterdam.

Los ejemplos de esta realidad se encuentran en todos los ámbitos. Maersk ha estado probando buques autónomos como parte de su estrategia de innovación digital e IA durante varios años y en 2018 se asoció con Sea Machines Robotics para probar el primer sistema de conocimiento de la situación impulsado por IA del mundo a bordo de un buque portacontenedores. Rolls-Royce, por su parte, ha sido un actor destacado, trabajando con varias compañías navieras para probar sistemas autónomos basados en IA para buques comerciales.

Tal como se pondrá de manifiesto en las conferencias, la próxima década será la de confirmación de

la adopción definitiva de la IA en el sector como un elemento habitual. Así lo demuestran acciones como la de CMA CGM, que a principios de este mismo año firmó una asociación con Google para acelerar la implementación de soluciones de IA en todas sus operaciones. Su plan no es otro que acortar los tiempos de entrega mediante la optimización de rutas, manipulación de contenedores y gestión de inventarios, al tiempo que minimiza costes y emisiones carbonos.

Con todo, Smart Shipping & AI será uno de los temas centrales de Intermodal Europe 2024, un espacio ideal para explorar y debatir el impacto de la Inteligencia Artificial. Se prevé que en 2030 la IA sume hasta 15,7 billones de dólares a la economía mundial, más de lo que producen China e India Juntas. Alrededor de 6,6 billones de dólares provendrán de hacer el trabajo más eficiente y 9,1 billones de dólares de las personas que gastan más debido a la IA.

Ventajas

La IA genera en muchos ámbitos escepticismo pero también representa indiscutibles ventajas. La optimización de rutas es una de ellas. Se optimizan mediante el análisis de datos históricos, condiciones de tráfico y otros factores, lo que permite que una ruta se adapte rápidamente

a las interrupciones y también favorecer ahorro de costos de combustible y la reducción de demoras.

En este punto la automatización impulsado por la IA puede abordar ineficiencias en la verificación y documentación de carga, acelerando los procesos y potencialmente ahorrando costos significativos. Y es que los sensores de IA en los contenedores ofrecen datos en tiempo real sobre temperatura, humedad, presión y otros factores, contribuyendo a que las empresas monitoreen la carga, manteniendo la calidad de los productos perecederos, los farmacéuticos y la carga sensible durante el tránsito.

A decade ago it was impossible to predict the range of Artificial Intelligence (AI) tools we would adopt in shipping by 2024 or how they would affect costs, carbon emissions or human resources.

In this sense, the increased predictive power of AI in container shipping and its potential for real-time tracking have marked an important turning point for the industry. This new reality will be the focus of part of the discussion at this year's Intermodal Europe conferences in Rotterdam.

Examples of this reality can be found in all areas. Maersk has been testing autonomous vessels as part of its digital innovation and AI strategy for several years and in 2018 the company partnered with Sea Machines Robotics to test the world's first AI-powered situational awareness system on board a container ship. Rolls-Royce, meanwhile, has been a prominent player, working with several shipping companies to test AI-based autonomous systems for commercial vessels.

As the conferences will make clear, the next decade will confirm the definitive adoption of AI in the industry as a mainstream element. This is evidenced by actions such as that of CMA CGM, which earlier this year signed a partnership with Google to accelerate the implementation of AI solutions across its operations. Its plan is to shorten delivery times by optimizing routing, container handling and inventory management, while minimizing costs and carbon emissions.



CSP SPAIN apuesta por la innovación para garantizar la eficiencia y la seguridad

*CSP SPAIN commits to
innovation to guarantee
efficiency and safety*

CSP Spain sigue avanzando en su compromiso con la eficiencia y la seguridad y en esta ocasión lo hace a través de su participación en el proyecto europeo TRANSCEND, que tiene como objetivo revolucionar la monitorización y gestión del transporte entre el puerto de Valencia y la terminal ferroviaria de Zaragoza.

Este proyecto cuenta con la colaboración de la Fundación Valenciaport y el Zaragoza Logistic Center y está liderado por el Instituto Luxemburgués de Ciencia y Tecnología y cofinanciado por el programa Horizon Europe. En la iniciativa participan 22 entidades de siete países de la Unión Europea y Canadá con el fin de dotar a los operadores de infraestructuras críticas de transporte de mercancías de un conjunto integrado de herramientas avanzadas, directrices y soluciones tecnológicas para reducir el riesgo y mejorar la protección ante amenazas físicas, cibernéticas e híbridas.

TRANSCEND permitirá el desarrollo de una torre de control digital modular que utilizará inteligencia artificial y machine learning para mejorar la visibilidad y predicción de riesgos y facilita la toma de decisiones operativas en tiempo real, al tiempo que optimiza la seguridad física y cibernética durante las operaciones de transpor-

te multimodal.

Para CSP Spain, “el proyecto marcará un antes y un después en la cadena logística entre el puerto de Valencia y Zaragoza, mejorando tanto la eficiencia como la seguridad en las operaciones de la terminal”.

Por su parte, la Fundación Valenciaport participará como usuario final del proyecto TRANSCEND liderando el piloto español relacionado con el despliegue de la Torre de Control en un escenario de transporte multimodal desde el puerto de Valencia hasta Zaragoza Logistics Center por ferrocarril. Además, se encargará del análisis de todos los riesgos y vulnerabilidades existentes, como tipo de control, sensores, base de datos y cooperación, tanto de los sistemas IT (ciberseguridad) como OT (seguridad física).

Center and is led by the Luxembourg Institute of Science and Technology and co-financed by the Horizon Europe programme. The initiative involves 22 entities from seven European Union countries and Canada with the aim of providing operators of critical freight transport infrastructures with an integrated set of advanced tools, guidelines and technological solutions to reduce risk and improve protection against physical, cyber and hybrid threats.

TRANSCEND will enable the development of a modular digital control tower that will use artificial intelligence and machine learning to improve visibility and risk prediction and facilitate real-time operational decision-making, while optimising physical and cyber security during multimodal transport operations.





Depot Zona Franca

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



Servicio Oficial:








Jorge Marcos
Opentop Lead Project Manager, Fundación Valenciaport

La red global de innovadores para el futuro de los puertos

The global network of innovators for the future of ports

Desde su lanzamiento en marzo de 2022, Opentop, el hub de innovación abierta de Valenciaport, iniciativa liderada por la Fundación Valenciaport con el apoyo de la Autoridad Portuaria de València, ha apoyado 12 startups y compañías tecnológicas que han pasado por sus programas, con el objetivo de conectarlas 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. También, entre otras iniciativas, Opentop ha llevado a cabo tres hackathones de Valenciaport, eventos en los que equipos multidisciplinares formados por profesionales trabajan desinteresadamente aportando su creatividad generando ideas, y explorando su viabilidad, para resolver los retos planteados por el sector. Otra de las iniciativas destacadas de Opentop es la organización del Congreso

Internacional de Emprendimiento en Puertos (PEIC, por sus siglas en Inglés), que recientemente ha celebrado su segunda edición en Valencia. Se trata de una jornada completa, con mesas redondas y ponencias que abordan, desde la innovación de la mano de emprendedores y startups, los desafíos y oportunidades que depara el futuro del sector logístico, marítimo y portuario, como son: la transformación digital, la transición energética y la resiliencia de las cadenas logísticas.

Precisamente fue en el marco de la primera edición del PEIC, en octubre de 2023, donde se anunció la creación de la Port Innovators Network (PIN), una red global de centros de innovación portuaria, cuyo objetivo es impulsar la adopción de la innovación en el sistema portuario mundial mediante la conexión de comunidades de centros de innovación, que reúnen startups, emprendedores, empresas del sec-

tor, centros de investigación, universidades e inversores, para compartir ideas innovadoras, resultados de proyectos, experiencias de innovación, metodologías y mejores prácticas. PIN fue creada por los centros de innovación del Puerto de Hamburgo (homePORT), el Puerto de Halifax (The PIER) y el de Valenciaport (Opentop). En julio de 2024 se ha unido Cubo Maritime & Port, hub de innovación brasileño en el que participan Porto do Açú, Hidrovias do Brazil, Wilson Sons y Cubo Itaú. Más recientemente, la red se ha ampliado de nuevo con SmartportLab, el hub del Puerto de Bahía Blanca en Argentina. El crecimiento de PIN no se queda ahí, sino que se espera nuevas adhesiones en el futuro cercano que contribuirán a seguir incrementando la presencia global de la red y a potenciar aún más el despliegue de sus servicios a las comunidades de los hubs miembros de la red.

Gracias a PIN, los emprendedores, investigadores, empresas e inversores que colaboran con cada uno de los hubs tienen acceso al conocimiento, la innovación y los contactos de los demás hubs de la red. Las startups y compañías tecnológicas tendrán la posibilidad de resolver retos globales del sector propuestos por la red, ampliando su potencial de internacionalización y crecimiento. Por otro lado, las empresas y entidades del sector, como navieras, terminales, transitarías, empresas de transporte por carretera y ferrocarril, autoridades portuarias, etc, tendrán acceso a un gran abanico de soluciones tecnológicas, en muchos casos validadas y testeadas en otros puertos. Además, las startups y compañías tecnológicas que visiten otros hubs, podrán beneficiarse de espacios de trabajo y demostración de sus tecnologías, así como servicios de apoyo a su entrada en aquellos nuevos mercados en los que se encuentren los miembros de la red.

Con su participación en PIN como miembro fundador, Opentop multiplica su potencial para acercar la innovación de startups y compañías tecnológicas internacionales a Valenciaport, generando grandes oportunidades para la transición energética, la descarbonización, y la transformación digital de los puertos

de Valencia, Sagunto y Gandía.

Since its launch in March 2022, *Opentop*, Valenciaport's open innovation hub, an initiative led by the Valenciaport Foundation with the support of the Port Authority of Valencia, has supported 12 startups and technology companies that have gone through its programmes, with the aim of connecting them with the companies and entities working in the ports of Valencia, Sagunto and Gandia, and facilitating the incorporation of their innovative solutions and technologies into the three ports. During this time, and among other initiatives, such as the holding of three hackathons, *Opentop* has organised the Port Entrepreneurship International Congress (PEIC), which recently held its second edition in Valencia. It is a conference that addresses the challenges and opportunities that lie ahead for the future of the logistics, maritime and port sector, such as: digital transformation, energy transition and resilience of logistics chains, through the innovation of entrepreneurs and startups.

Gracias a PIN, los emprendedores, investigadores, empresas e inversores que colaboran con cada uno de los hubs tienen acceso al conocimiento, la innovación y los contactos de los demás hubs de la red. Las startups y compañías tecnológicas tendrán la posibilidad de resolver retos globales del sector propuestos por la red

It was precisely in the framework of the first edition of the PEIC, in October 2023, where the creation of the Port Innovators Network (PIN) was announced, a global network of port innovation centres, whose objective is to boost the adoption of innovation in the global port system by connecting communities of innovation centres, which bring together startups, entrepreneurs, companies

in the sector, research centres, universities and investors, to share innovative ideas, project results, innovation experiences, methodologies and best practices. PIN was created by the innovation centres of the Port of Hamburg (homePORT), the Port of Halifax (The PIER) and Valenciaport (*Opentop*). New partners joined in July 2024, a trend that is expected to continue in the coming months.

Thanks to PIN, entrepreneurs, researchers, companies and investors collaborating with each of the hubs have access to the knowledge, innovation and contacts of the other hubs in the network. Startups and technology companies will have the possibility of solving global challenges in the sector proposed by the network, expanding their potential for internationalisation and growth. On the other hand, companies and entities in the sector, such as shipping companies, terminals, freight forwarders, road and rail transport companies, port authorities, etc., will have access to a wide range of technological solutions, in many cases validated and tested in other ports.



TransBase Soler apuesta por la economía circular y dar nueva utilidad a los contenedores usados

TransBase Soler is committed to the circular economy and giving new use to used containers

El CEO de TransBase Soler, Alfredo Soler, explica el importante papel que juegan los depots de contenedores en la cadena de suministro y la estrategia de la compañía, que confía en la necesidad de apostar por la economía circular. Javier Mateu y Paula Soler participarán estos días en la feria Intermodal Europe para presentar las propuestas de la empresa



Javier Mateu



Paula Soler

TransBase Soler pertenece a un segmento, el de los depots de contenedores, que debe asumir uno de los grandes retos de la logística: el mantenimiento de la seguridad en la operativa de los contenedores marítimos, ¿Qué servicios aportan desde la compañía para tal fin?

Muchas veces no está suficientemente valorada la aportación de los depots a la cadena de suministro. Cada día más se transporta mercancía en contenedores marítimos. Y cada día es más habitual circular por un centro comercial o una autopista con nuestros coches junto con camiones transportando mercancía en contenedor. Los depots somos los encargados, a petición de las navieras, de mantener todos esos contenedores en condiciones de seguridad para evitar accidentes en su día a día. No olvidemos que estas cajas de hierro llevan en su interior hasta 30 toneladas de mercancía y su estructura está sometida a mucho estrés. Sobre todo en las manipula-

ciones al meterlos o sacarlos de los barcos en esas grandes grúas en los puertos.

Por tanto, cada contenedor que entra en nuestras instalaciones se somete a un chequeo donde afloran los posibles defectos estructurales que en nuestras instalaciones son reparados y subsanados.

La situación geopolítica incide de lleno, y cada vez más, en el transporte internacional y la logística, ¿Cuáles serían ahora mismo los “puntos calientes”?

A mi entender destacaría, entre muchos, dos grandes “puntos calientes”. Uno sería la crisis del Mar Rojo y otro la guerra comercial abierta entre EEUU y China que se verá agravada con Trump como presidente en USA.

El caso del Mar Rojo porque nos afecta muy directamente a los puertos europeos situados en el Mediterráneo.

Y sobre la lucha entre potencias, porque afectará a todo el comercio internacional global.

¿Qué espera de una Feria Internacional como Intermodal Europa?

Esta feria es muy interesante para los depots. Tenemos la oportunidad de vernos personalmente con gran cantidad de nuestros clientes, tanto navieras como leasing, con proveedores de repuestos, software, etc.

Y además es un lugar ideal donde poder incrementar una parte de nuestro negocio que cada día tiene mayor importancia que es apostar por la economía circular y reaprovechar los contenedores usados para nuevos usos una vez son desestimados por sus propietarios.

En ese sentido estamos potenciando ese departamento con la especialización de nuestro compañero Javier Mateu y con el apoyo esporádico de mi hija Paula que poco a poco se va interesando por el negocio familiar y que son los que asisten a la feria en representación de Trans-Base Soler

Formación y talento, innova-

ción y sostenibilidad son algunos de los pilares sobre los que se apoya la estrategia de TransBase Soler. Háblenos un poco de cómo materializan estos compromisos en la compañía.

Desde TransBase Soler colaboramos muy activamente con la formación dual, contratando a varias personas en prácticas cada año, tanto en puestos de administración como operativos. En concreto este año hemos tenido alumnos en puestos de trabajo como grúas de contenedores, técnicos frigoristas y en administración.

Somos unos convencidos que el aprendizaje simultáneo de la teoría con la práctica y con la política de una empresa desde los inicios laborales, es el mejor método para crear una cantera propia que se identifique plenamente con la empresa, y más, siendo una empresa familiar como la nuestra.

Respecto a la innovación y la sostenibilidad, en nuestro caso van muy unidos. Estamos investigando en varios proyectos de innovación cuyo objetivo es mejorar en sostenibilidad. Por ejemplo una App que

gestiona una bolsa de traslados de contenedores entre terminales y depots para reaprovechar los camiones y conseguir cero transportes en vacío. U otro proyecto que gestiona los transportes horizontales en el interior del depot con camiones autónomos sin conductor y 100% eléctricos.

The CEO of TransBase Soler, Alfredo Soler, acknowledges that the role of container depots in the supply chain is not always sufficiently valued. However, they are responsible for keeping the large volume of containers that are moved in adequate safety conditions.

In this context, depots are directly affected by international shipping incidents. In this sense, the Red Sea crisis and the trade war between the United States and China are two geopolitical factors that jeopardize the smooth running of the sector, as Soler points out.

Intermodal Europe has become a reference event for TransBase Soler. It is a meeting point with clients and 'it is an ideal place to increase part of our business. It is increasingly



important to commit to the circular economy and to reuse used containers'. That's why the company is promoting this line of business with the help of Javier Mateu and Paula Soler, who will participate in the fair to present the proposals of a company committed to training, innovation and sustainability as essential pillars of its strategy.

'We are convinced of the advantages of dual training, in which theoretical learning and practice are simultaneous,' says Soler. 'Also, innovation and sustainability go hand in hand in our case. In fact, we are researching several innovation projects aimed at improving sustainability,' he adds.

TransBase **SOLER**

MANIPULACIÓN, INSPECCIÓN,
ALMACENAMIENTO Y REPARACIÓN
DE TODO TIPO DE CONTENEDORES
PARA TRANSPORTE MARÍTIMO

- 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 tráfico de mercancías por los puertos españoles creció el 3,1% hasta septiembre

Freight traffic through Spanish ports grew by 3.1% up to September

Los TEUs aumentaron el 11,8% y se mantiene al alza el tránsito (+17,8%), pero confirmando la tendencia a la moderación respecto a meses anteriores

TEUs increased by 11.8% and transit remains on the rise (+17.8%), but confirming the trend towards moderation with regard to previous months

Los puertos de interés general movieron entre enero y septiembre de 2024 un total de 422.109.603 toneladas, lo que representa un incremento del 3,1% respecto al mismo periodo del año anterior, manteniéndose la tendencia al alza registrada en lo que va de año efecto de los cambios en las rutas marítimas por la situación en el Mar Rojo.

En los nueve primeros meses del año, la mercancía general aumentó el 6,9%, respecto a 2023, con 210,9 millones de toneladas, con un fuerte incremento en su presentación en contenedor, +9,5%, frente al más moderado de la mercancía general convencio-

nal, +1,4%.

Los TEUs aumentaron un 11,8% respecto al mismo periodo del año anterior, con 13,7 millones de toneladas, en línea con el ritmo de crecimiento marcado desde principios de año, pero con un repunte de los TEUs en tránsito ligeramente menor (+17,8%), como ya ocurrió en agosto, frente a los datos de meses anteriores (18,7% en julio o 19,9% en junio).

Los graneles líquidos registraron hasta septiembre un alza del 3,4%, hasta 135,9 millones de toneladas, debido especialmente al buen comportamiento de los productos químicos (+127,8%), y de la gasolina (+26,7%), y en general petróleo y productos derivados.

Todos los tráficos anotaron incrementos entre enero y septiembre, a excepción de los graneles sólidos que, con 63,7 millones de toneladas, sufrieron un descenso del 8,3% respecto al mismo periodo de 2023, derivado de la caída del carbón (-47,2%) y de algunos productos alimenticios.

El tráfico ro-ro apenas varió respecto al año anterior, +0,5%, con 54,7 millones de toneladas.

El número de buques mercan-

tes por los puertos españoles aumentó en los primeros nueve meses del año el 0,6% con un total de 126.985 unidades, y el arqueo bruto creció un 2,5%.

The ports of general interest handled a total of 422,109,603 tonnes between January and September 2024, representing an increase of 3.1% over the same period of the previous year, maintaining the upward trend recorded so far this year as a result of the changes in shipping routes due to the situation in the Red Sea.

In the first nine months of the year, general cargo increased by 6.9%, compared to 2023, with 210.9 million tonnes, with a strong increase in its containerized presentation, +9.5%, compared to a more moderate increase in conventional general cargo, +1.4%.

TEUs increased by 11.8% over the same period last year, with 13.7 million tonnes, in line with the growth rate set since the beginning of the year, but with a slightly lower increase in TEUs in transit (+17.8%), as was already the case in August, compared to the data of previous months (18.7% in July and 19.9% in June).

BEST transforma la sostenibilidad portuaria del sur de Europa

BEST transforms port sustainability in Southern Europe

Hutchinson Ports BEST ha puesto en servicio en su terminal del puerto de Barcelona la primera reach stacker cien por cien eléctrica del sur de Europa. Esta nueva adquisición forma parte de un ambicioso plan de reducción de la huella de carbono de la terminal, consolidándose como una de las terminales más sostenibles y eficientes del sur de Europa.

La terminal está empezando a sustituir equipos que operan con motor térmico y combustible diésel por maquinaria totalmente eléctrica, que utiliza baterías de litio y la incorporación de esta reach stacker eléctrica, fabricada por la empresa Sany, supone un paso significativo hacia la descarbonización de las operaciones de la terminal, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El CEO de Hutchinson BEST, Guillermo Belcastro, recuerda que “cada vez más, la sociedad en general y los consumidores en particular exigen el tratamiento sostenible de los productos desde el lugar de producción hasta su distribución, incluyendo toda la cadena de suministro y aquí BEST se ha convertido en un factor diferencial”. Así, cada contenedor que pase por la terminal reduce casi un 70% las emisiones, comparándolo con una terminal convencional.

La incorporación de esta máquina permitirá evitar emisiones equivalentes a 260 toneladas de CO₂ al año gracias a su eficiencia y utilizará energía eléctrica procedente 100% de fuentes renovables. Esta reducción notable de la huella de carbono beneficiará la calidad del aire en la dársena catalana.

Huella de carbono

Este compromiso de BEST con la sostenibilidad y la transparencia se refleja también la obtención de los sellos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) por el registro de su huella de carbono correspondiente a los años 2021 y 2022 y el compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

El logro refleja el esfuerzo constante y la dedicación de la terminal en reducir su impacto ambiental y avanzar hacia un futuro más verde, algo que se refleja en el hito reconocido por MITECO: la reducción del 57% en su huella de carbono de 2022 en comparación con 2021.

Hutchinson Ports BEST has put into service the first 100% electric reach stacker in southern Europe at its terminal in the port of Barcelona. This new acquisition is part of an ambitious plan to reduce the terminal's carbon footprint, consolidating it as one of the most sustainable and efficient terminals in Southern Europe.

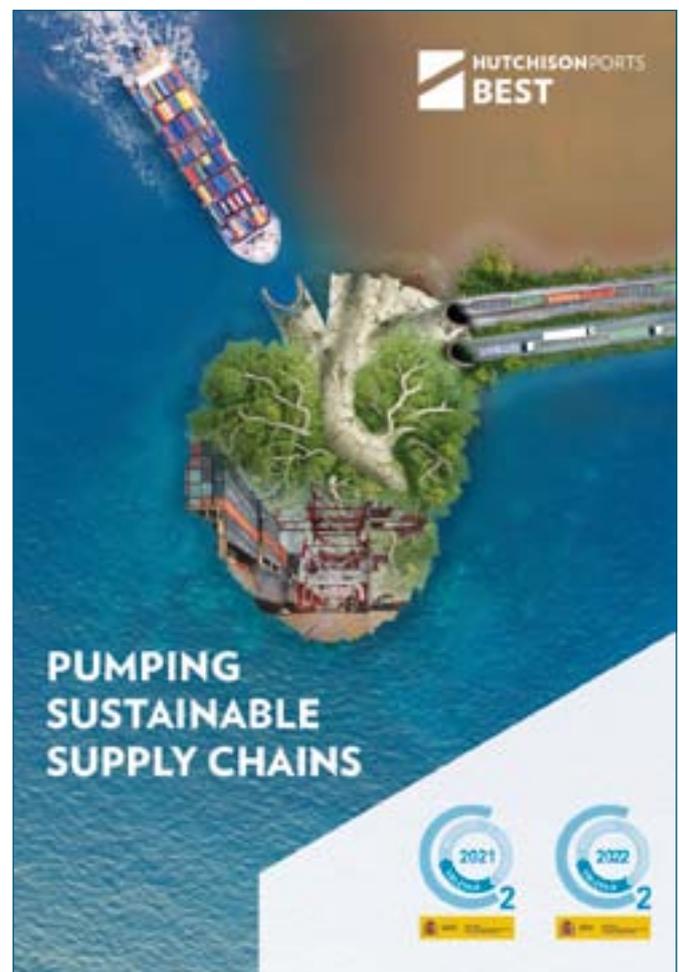
The terminal is beginning to replace equipment that operates with thermal engine and diesel fuel with all-electric machinery, which uses lithium batteries and the incorporation of this electric reach stacker, manufactured by Sany, is

La terminal está empezando a sustituir equipos que operan con motor térmico y combustible diésel por maquinaria totalmente eléctrica

a significant step towards the decarbonisation of the terminal's operations, contributing to the reduction of greenhouse gas emissions.

The CEO of Hutchinson BEST, Guillermo Belcastro, recalls that ‘increasingly, society in general and consumers in particular demand sustainable treatment of products from the place of production to distribution, including the entire supply chain and here BEST has become a differential factor’. Thus, each container that passes through the terminal reduces emissions by almost 70%, compared to a conventional terminal.

The incorporation of this machine will avoid emissions equivalent to 260 tonnes of CO₂ per year thanks to its efficiency and will use electrical energy from 100% renewable sources. This significant reduction in the carbon footprint will benefit air quality in the dock.





La fragilidad de la sociedad ante la fuerza de la naturaleza

The fragility of society in the face of the force of nature

Hace años que no escribo en este foro, pero tras una llamada de mi buen amigo Carlos Vicedo no me pude resistir, sobre todo, por la necesidad de poner el acento en lo que ahora mismo estamos viviendo.

Quizá porque tan solo hace 7 días desde que una de las mayores catástrofes climatológicas de la historia de España azotase el Levante español con una brutalidad devastadora. Algo que a día de hoy, nuestra mente, aún no es capaz de imaginar la dimensión de esta barbarie en su totalidad.

La DANA que ha asolado la zona metropolitana de Valencia convirtiéndose así en la noticia protagonista en todos los medios de comunicación.

Por todo ello, aunque todos nos sintamos hiper

sensibilizados con el tema, quería aprovechar este foro para poner en valor la importancia de la logística para la economía de un país o para cualquier sociedad.

“El transporte y la logística es para un país lo que el riego sanguíneo para el cuerpo humano”

Si en una sociedad normalizada el sector del transporte es esencial, en épocas de crisis es cuando realmente se convierte en una necesidad básica. La inundación ha anegado un total de 32 localidades, 63 polígonos industriales y ha seccionado las principales arterias de circulación del área metropolitana de Valencia, tanto carreteras como vías ferroviarias.

Por desgracia el Levante español está acostumbrado a este tipo de catástrofes meteorológicas, pero a diferencia de otras épocas, esta ha supuesto un caos en la región sin precedentes. Uno de los grandes motivos es sin duda por la importancia que supone el transporte de mercancías.

Si hacemos un símil con el riego sanguíneo del cuerpo humano, cuando a una persona le amputan un miembro, se pueden producir graves consecuencias: desangres, embolias, gangrena... Pues lo sucedido en Valencia supone una amputación de una parte del país y las consecuencias que se están sufriendo son el colapso del resto de vías transitables, desangre económico de la industria afectada y embolias en los principales hub logísticos como es el Puerto de Valencia, con un alto riesgo de gangrena si no se agilizan y desvían tráficos para que el riego sanguíneo siga alimentando a todos los órganos del cuerpo humano, tanto los afectados por la amputación y los que no.

Hoy en día en un mundo globalizado, el comercio exterior está conectado por el transporte de mercancías aéreo, marítimo, ferroviario y por carretera. Esto supone que a través del Puerto de Valencia entran y salen gran parte de las importaciones y exportaciones del país. Los polígonos afectados y Hub logísticos distribuían un grandísimo volumen de mercancías, tanto para el comercio interior como exterior y por último por las carreteras y vías afectadas circulan a diario la mayoría de mercancías importadas y exportadas con origen o destino Europa.

Mi reflexión:

Quizá esta es la gran diferencia con otras épocas, donde todo no estaba tan interconectado. Para lo bueno y para lo malo, el transporte es esencial en momentos de normalidad y se vuelve vital en situaciones de crisis.

Aunque me entristezca ver la fragilidad de nuestra sociedad ante un soplido de la naturaleza, intento sacar fuerzas de flaqueza para ver que uno de los sectores al que pertenezco supone un rayito de esperanza que siempre nos mostrara el camino, porque la resiliencia está en nuestro ADN.

Por Fernando Tomás
(Director de Levante Port Service)

I haven't written in this forum for years, but after a call from my good friend Carlos Vicedo I couldn't resist, especially because of the need to emphasise what we

are experiencing right now in Valencia.

Perhaps because it is only 7 days since one of the biggest weather catastrophes in Spanish history with devastating brutality. To this day, our minds are still unable to imagine the full extent of this barbarity.

The storm and floods that has devastated the metropolitan area of Valencia has become the main news item in all the media.

For all these reasons, although we all feel hyper-aware of the issue, I wanted to take advantage of this forum to highlight the importance of logistics for the economy of a country or for any society.

'Transport and logistics is to a country what blood flow is to the human body'.

If in a normalised society the transport sector is essential, it is in times of crisis that it really becomes a basic necessity. The flooding has inundated a total of 32 towns, 63 industrial estates and has cut off the main traffic arteries of the Valencia metropolitan area, both roads and railways.

Unfortunately, the Spanish east region is used to this type of meteorological catastrophe, but unlike other times, this one has brought unprecedented chaos to the region.

One of the main reasons for this is undoubtedly the importance of freight transport.

If we draw a comparison with the blood supply to the human body, when a person has a limb amputated, there can be serious consequences: bleeding, embolism, gangrene... What has happened in Valencia means the amputation of a part of the country and the consequences that are being suffered are the collapse of the rest of the passable roads, economic bleeding of the affected industry and embolisms in the main logistic hubs such as the Port of Valencia, with a high risk of gangrene if traffic is not speeded up and diverted so that the blood supply continues to feed all the organs of the human body. Both those affected by the amputation and those that are not.

In today's globalised world, foreign trade is connected by the transport of goods by air, sea, rail,

road and air cargo.

This means that a large part of the country's imports and exports enter and leave through the Port of Valencia. The affected industrial estates and logistics hubs distribute a very large volume of goods, both for domestic and foreign trade, and lastly, most imported and exported goods to and from Europe circulate daily along the roads and highways affected.

My reflection:

Perhaps this is the big difference with other times, when everything was not so interconnected. For better or worse, transport is essential in times of normality and becomes vital in times of crisis.

Although it saddens me to see the fragility of our society in the face of a blow from nature, I try to find the strength to see that one of the sectors to which I belong is a ray of hope that will always show us the way, because resilience is in our DNA.

By Fernando Tomás
(Director of Levante Port Service)

Innovación y Formación

en Puertos, Transporte y Logística

Seguridad y Protección

Transformación Digital

Logística Portuaria

Transición Energética y Sostenibilidad

Puerto-Ciudad

Inteligencia de Mercado

Promoción y Financiación de Proyectos

iMARPORT

Innovación Abierta

opentop Valenciaport Innovation HUB

Formación especializada

www.fundacion.valenciaport.com

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

El sector portuario precisa una estrategia de digitalización integral y coordinada

The port sector needs a comprehensive and coordinated digitisation strategy

El sector marítimo internacional se encuentra en un momento de transformación impulsado por la necesidad de avanzar hacia la sostenibilidad, la eficiencia y la resiliencia. “En este contexto, la digitalización ha emergido como un factor determinante no solo para mejorar la competitividad, sino también para facilitar la transición hacia un transporte marítimo más seguro, eficiente y respetuoso con el medio ambiente, pero es importante que exista coordinación y cierta unidad en las iniciativas para conseguir que la implementación de la digitalización sea efectiva”, indica el director de la Cátedra Smart Ports, Francisco Toledo.

Y, en esta línea, destaca la propuesta conjunta que China, Liberia, Corea del Sur, Singapur, Emiratos Árabes Unidos, la Organización Internacional de Normalización (ISO) y la Asociación Internacional de Armadores (BIMCO) presentaron ante la Organización Marítima Internacional (OMI) y que plantea la necesidad urgente de una estrategia integral que oriente y armonice las iniciativas de digitalización en el sector marítimo. Según se desprende de este documento, que lleva por título ‘Proposal for a new output to develop an overarching IMO Strategy on digitalization to ensure standardization and harmonization’, la OMI, como organismo regulador mundial del transporte marítimo, desempeña un papel fundamental en la promoción de la digitalización para mejorar la eficiencia operativa y la sostenibilidad del sector. Según el documento presentado ante el Comité de Facilitación de la OMI, la digitalización no solo es vista como un facilitador clave en la descarbonización de la industria, sino también como un medio para redefinir las operaciones marítimas, desde el diseño y opera-

ción de buques hasta la gestión portuaria.

La propuesta destaca que la digitalización puede proporcionar un marco estandarizado para la gestión de datos, el uso de firmas digitales y la optimización de los procesos de intercambio de información entre los buques y las autoridades portuarias. Sin embargo, actualmente las iniciativas de digitalización en la OMI están dispersas entre varios comités y subcomités, lo que plantea el riesgo de falta de coordinación y una menor eficacia en su implementación.

Para alcanzar una verdadera interoperabilidad entre los sistemas y plataformas de datos marítimos, la propuesta pone el foco en la creación de una estrategia global de digitalización que guíe el trabajo de la OMI en los próximos años, alineando las diversas iniciativas en curso, como la Ventanilla Única Marítima (MSW), los Buques Autónomos de Superficie Marítima (MASS) y el marco S-100 de navegación electrónica.

Una de las principales preocupaciones de la comunidad marítima es la falta de armonización en los formatos de reporte electrónico, lo que genera ineficiencias operativas. De hecho, una encuesta realizada por BIMCO y otras organizaciones reveló que solo el 36% de las escalas de buques ofrecen un intercambio de datos completamente electrónico, lo que retrasa el potencial de la digitalización para mejorar la eficiencia.

Beneficios de una estrategia unificada

“Desde la Cátedra Smart Ports, coincidimos con la idea que la implementación de una estrategia de digitalización bien estructurada conllevaría importantes beneficios para el

sector”, asegura Toledo. Entre estas ventajas, destacan las siguientes:

- Mayor transparencia y gestión más eficiente de la información.

- Automatización y digitalización de los procesos operativos, como la gestión de carga, las inspecciones y las certificaciones electrónicas, lo que reduciría la carga administrativa y facilitaría que las tripulaciones y los operadores de buques se concentrasen en las tareas críticas. Esto se traduce en eficiencia operativa.

- El intercambio electrónico de información permite acelerar los trámites portuarios y reducir el tiempo de estancia de los buques en los puertos, lo que supone una reducción de costes tanto para las navieras como para los operadores portuarios.

- La disponibilidad de datos en tiempo real y la integración de sistemas permiten un mejor seguimiento de los buques y una respuesta más rápida ante incidentes, contribuyendo así a mejorar la seguridad y la sostenibilidad.

- La adopción de estándares globales para el intercambio de datos y la utilización de firmas digitales (interoperabilidad global) garantizarían que los sistemas de los diferentes actores involucrados en la cadena de suministro marítimo sean compatibles y puedan comunicarse entre sí de manera más eficiente.

Automatización y menor carga administrativa

Por otro lado, un aspecto clave que resalta la propuesta es la inclusión de los buques en la estrategia de digitalización. Frecuentemente, los tripulantes de los buques se ven sobrecargados con tareas de registro y reporte manual, lo que no solo aumenta su carga de trabajo, sino que también introduce riesgos de

error humano. La automatización de estos procesos a través de soluciones digitales no solo aliviaría a las tripulaciones, sino que también mejoraría la precisión y rapidez de los datos intercambiados.

Además, la implementación de firmas digitales en todos los tipos de intercambios de datos marítimos puede considerarse una necesidad para garantizar la autenticidad y seguridad de la información transmitida. Esto es especialmente importante en áreas como las certificaciones electrónicas de buques y tripulaciones, y en la comunicación de datos entre los buques y las autoridades portuarias.

Iniciativas alineadas con un objetivo en común

En definitiva, tal y como asegura el director de la Cátedra Smart Ports, Francisco Toledo, "la digitalización se presenta como una oportunidad sin precedentes para transformar el sector marítimo, haciéndolo más eficiente, seguro y sostenible". Y, en este sentido, la propuesta que China, Liberia, Corea del Sur, Singapur, Emiratos Árabes Unidos, la Organización Internacional de Normalización (ISO) y la Asociación

Internacional de Armadores (BIMCO) presentaron a la OMI concluye señalando que, para que esta transformación sea exitosa, es imprescindible que la OMI lidere el proceso de armonización de las distintas iniciativas y establezca una estrategia clara que permita a los actores del sector alinearse en torno a un objetivo común.

Por todo ello, la propuesta de desarrollar una estrategia de digitalización integral por parte de la OMI, en colaboración con diversas organizaciones internacionales, representa un paso decisivo hacia la creación de un entorno marítimo más conectado y eficiente.

The international maritime sector is undergoing a transformation driven by the need to move towards sustainability, efficiency and resilience. 'In this context, digitisation has emerged as a determining factor not only to improve competitiveness, but also to facilitate the transition towards safer, more efficient and environmentally friendly maritime transport, but it is important that there is coordination and a certain unity in the initiatives to ensure that the implementation of digitisation is

effective,' says the director of the Smart Ports Professorship, Francisco Toledo.

And, in this line, he highlights the joint proposal that China, Liberia, South Korea, Singapore, United Arab Emirates, the International Organization for Standardization (ISO) and the International Shipowners' Association (BIMCO) presented to the International Maritime Organization (IMO), which raises the urgent need for a comprehensive strategy to guide and harmonise digitisation initiatives in the maritime sector.

According to the paper, entitled 'Proposal for a new output to develop an overarching IMO Strategy on digitalisation to ensure standardisation and harmonisation', the IMO, as the global regulatory body for shipping, plays a key role in promoting digitalisation to improve the operational efficiency and sustainability of the industry. According to the paper presented to the IMO Facilitation Committee, digitalisation is not only seen as a key enabler in the decarbonisation of the industry, but also as a means to redefine maritime operations, from ship design and operation to port management.



www.docks.es



TRANSPORTE DE CONTENEDOR
Disponemos de flota propia para el transporte de contenedor y carga completa



Transporte de Contenedor por carretera
Podemos ofrecer a nuestros clientes cualquier tipo de transporte necesario para asegurar las entregas on time.



ON TIME & ON LINE
Servicios logísticos focalizados en el sector marítimo, a su medida y respetando el medio ambiente



Depósito de Contenedores Marítimos
Depósito de Contenedores Marítimos. Inspeccionamos y reparamos todo tipo de contenedor aplicando las normas IICL. Ofrecemos servicios de Cold Treatment, Pre-Trip, prueba de estanqueidad y prueba hidráulica.



PUESTO DE CONTROL FRONTERIZO
Operadores en Algeciras, Tenerife y Valencia



Puestos de Control Fronterizos
Prestamos servicio de apoyo a los organismos de inspección. Somos la única empresa nacional certificada UNE-EN ISO 9001 para la gestión de Puestos de Control Fronterizo y de Centros de Inspección Portuaria.

Grupo Torres apuesta por el vehículo eléctrico en el camino hacia las cero emisiones

The Torres Group is committed to electric vehicles on the road to zero emissions

Gruppo Torres apuesta por el vehículo eléctrico en el camino hacia las cero emisiones. Esta es una de las iniciativas que ha presentado en su Informe de Sostenibilidad, donde refleja estrategias para reducir las emisiones, optimizar la eficiencia energética y promover prácticas responsables.

En concreto su estrategia de sostenibilidad se fundamenta en tres líneas de actuación complementarias: un sistema de gestión ambiental de acuerdo a la norma ISO 14001, descarbonizar su flota de vehículos con la incorporación de unidades electrificadas y participar en proyectos de innovación e iniciativas ecológicas en colaboración con otras entidades.

Tal y como explica Carlos Prades, CEO de la compañía, “posicionarnos como una empresa líder en sostenibilidad en el sector de transporte por carretera es uno de nuestros objetivos principales. Y no solo en cuanto a sostenibilidad ambiental, sino también sostenibilidad económica, social y empresarial”.

Respecto a la descarbonización, además de la incorporación de eléctricos, también participa en el proyecto europeo POSEIDON, impulsado por European Institute for Energy Research (EIFER) con el objetivo de proveer e-metanol al transporte marítimo mediante obtención y conversión de energía en e-combustibles a lo largo de los diferentes procesos de la cadena de valor.

Compromiso con la comunidad

El informe de sostenibilidad también subraya el compromiso del grupo con la comunidad en materia de gobernanza, ecologismo y movimientos sociales desde una pers-



pectiva ESG. De hecho, gracias a la implementación de los criterios ESG, pueden evaluar si la metodología que aplican es la correcta para alcanzar sus metas y si ésta se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible que contempla la Agenda 2030.

De cara al futuro, sus objetivos se centran en promover e implementar más políticas sostenibles, ampliar su oferta logística al mismo tiempo que optimizan sus servicios y dar respuesta a los desafíos globales del sector.

Torres Group is committed to electric vehicles on the road to zero emissions. This is one of the initiatives presented in its Sustainability Report, which reflects strategies to reduce emissions, optimize energy efficiency and promote responsible practices.

Specifically, its sustainability strategy is based on three complementary lines of action: an environmental management system in

accordance with the ISO 14001 standard, decarbonizing its vehicle fleet with the incorporation of electrified units and participating in innovation projects and ecological initiatives in collaboration with other entities.

As Carlos Prades, CEO of the company explains, ‘positioning ourselves as a leading company in sustainability in the road transport sector is one of our main objectives. And not only in terms of environmental sustainability, but also in terms of economic, social and business sustainability’.

With regard to decarbonization, in addition to the incorporation of electric vehicles, the company also participates in the European POSEIDON project, promoted by the European Institute for Energy Research (EIFER) with the aim of providing e-methanol to maritime transport by obtaining and converting energy into e-fuels throughout different processes of the value chain.



Intercontainer, una compañía comprometida con la sostenibilidad

Intercontainer, a company committed to sustainability

Fundada en 1982 por José Ávila, Intercontainer se especializó desde sus inicios en la prestación de servicios auxiliares al transporte marítimo de contenedores: manipulación, inspección, almacenamiento y reparación de todo tipo de contenedores marítimos. En estas cuatro décadas la compañía ha evolucionado y lo ha hecho con un fuerte esfuerzo inversor en nuevas tecnologías, mejora de instalaciones y mecanismos que garanticen su compromiso con la calidad y la sostenibilidad.

Así, Intercontainer dispone de la certificación de calidad de acuerdo a la norma ISO 9001:2015, apostando por mejorar su desempeño empresarial, ahorrar en tiempos y recursos y ofrecer mejor servicio, pero también cuenta con la certificación de gestión ambiental ISO 14001:2015.

Con esta certificación se define el impacto de los aspectos medioambientales, la evaluación de los requisitos legales y el establecimiento de programas de gestión ambiental, al tiempo que se optimiza la gestión de la documentación medioambiental en la empresa y se concientia al personal en materia de sostenibilidad.

Intercontainer cuenta con 85.000 metros cuadrados de campo en el Polígono Parque Logístico de Valencia en Ribarroja, a los que se suman otros 50.000 metros cuadrados en Alfajar y dos naves de 1.700 metros cuadrados y 1.100 metros cuadrados en el Polígono Industrial de Alcácer.

La compañía ofrece servicio como depósito de contenedores (manipulación, frigoríficos, reparación y limpieza y mantenimiento), el almacenaje y el transporte por carre-

tera y cuenta con una flota de 35 cabezas tractoras y 50 plataformas.

Además de ofrecer servicio para reefer, contenedores, mercancías peligrosas y transportes especiales, entre otros, se dedica a la compra-venta de contenedores marítimos, usados y nuevos, para transporte y almacenaje.

Founded in 1982 by José Ávila, Intercontainer specialized from the beginning in the provision of auxiliary services to maritime container transport: handling, inspection, storage and repair of all types of maritime containers. In these four decades the company has evolved and it has done so with a strong investment effort in new technologies, improvement of facilities and mechanisms that guarantee its commitment to quality and sustainability.

Thus, Intercontainer received a quality certification according to ISO 9001:2015 for improving its business performance, saving time and resources and offering better service, but it also has the environmental management certification ISO 14001:2015.

This certification defines the impact of environmental aspects, the assessment of legal requirements and the establishment of environmental management programs, while optimizing the management of environmental documentation in the company and raising staff awareness of sustainability.

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport