

Diario del Puerto

DIARIO DE LOGÍSTICA

AÑO XXXIII · NÚMERO 7.731 · 19/5/2026 · MARTES

Diario de **TOC**
EUROPE

TOC Europe: tendencias, experiencias y respuestas colectivas

Trends, experiences
and collective responses



SEAWIDE TRUST

Trust is our compass to guarantee that ships, goods, and businesses can reach safe haven.

That's how we merge reliability, audacity, and safety for over 200 years.

Across every ocean, through every route, in every port.



PUNTO DE FUGA
VANISHING POINT
RAÚL TÁRREGA

raultarrega@grupodiario.com
@raultarrega



Más potencia, por favor

La electrificación de las terminales portuarias de contenedores es un proceso que en la actualidad transita entre ser un objetivo y una realidad. No todos los operadores portuarios acometen esa metamorfosis de sus instalaciones de la misma forma, sobre todo porque los recursos que se necesitan para poder llevar a buen término este proceso sin ingentes.

Cambiar la maquinaria portuaria no es barato, más teniendo en cuenta que las grúas necesarias para llevar a cabo una operativa limpia requieren de un desembolso que doble e incluso triplica el coste de adquisición de una maquinaria similar impulsada por combustibles fósiles. A pesar de las ayudas desplegadas por las Administraciones Públicas (sobre todo nacionales y europeas), son las empresas las que tienen que soportar la mayor parte de ese desembolso. Esto, que a priori es lo lógico, supone no obstante una merma en la competitividad de las terminales. Y es que ese coste adicional que supone esa nueva maquinaria ha de repercutirse en el precio final del servicio, lo que, a la larga, supone una merma de la competitividad. De ahí la exigencia de

asociaciones y operadores en que se articulen una serie de ayudas lo suficientemente potentes para hacer que el sector portuario no se quede atrás en un mercado exigente y que no espera.

La apuesta por la electrificación de las operativas portuarias no es sólo cosa de las empresas. El sector público debe poder garantizar un suministro constante y que cubra las necesidades del sector. El

apagón sufrido el pasado año paralizó durante horas a las terminales; no fue un parón grande y, en parte, fue asumible. Sin embargo, no es un temor menor el hecho de que en el futuro, con una mayor demanda de energía eléctrica por parte de los

puertos -no olvidemos los sistemas OPS-, pudieran darse más situaciones como la ocurrida en abril de 2025.

Estamos todos de acuerdo en que la electrificación es posible, deseable y necesaria. La cuestión es cómo llegamos hasta ella y sobre todo el esfuerzo que debe realizar cada eslabón de la cadena de valor -incluyendo al sector público- para que sea una realidad y no quedarnos con un escenario en el que algunos se queden a medio camino.

La apuesta por la electrificación de las operativas portuarias no es sólo cosa de las empresas

More power, please

The electrification of container terminals is a process that currently straddles the line between being a goal and a reality. Not all port operators are undertaking this transformation of their facilities in the same way, mainly because the resources required to successfully complete this process are substantial.

Replacing port machinery is not cheap, especially considering that the cranes needed to carry out clean operations require an investment that is double or even triple the purchase cost of similar machinery powered by fossil fuels. Despite the subsidies provided by public authorities (especially national and European ones), it is the companies that must bear the brunt of this expense. While this may seem logical at first glance, it nevertheless undermines the competitiveness of the terminals. The fact is that the additional cost of this new machinery must be passed on to the final price of the service, which, in the long run, leads to a loss of competitiveness. Hence the demand from associations and operators

for a series of subsidies robust enough to ensure that the port sector does not fall behind in a demanding market that offers no room for delay.

The push toward the electrification of port operations is not just a matter for private companies. The public sector must be able to guarantee a steady supply that meets the sector's needs. The power outage last year brought terminals to a standstill

for hours; it wasn't a major disruption and, to some extent, was manageable. However, there is significant concern that in the future, with increased demand for electricity from ports—let's not forget the Vessel Traffic

Management Systems (VTS)—there could be more situations like the one that occurred in April 2025. We all agree that electrification is possible, desirable, and necessary. The question is how we get there—and, above all, what efforts each link in the value chain—including the public sector—must make to ensure it becomes a reality, rather than ending up in a situation where some fall behind.

The push toward the electrification of port operations isn't just a matter for companies

ZIG ZAG
ZIG ZAG
JAIME PINEDO

jaimepinedo@grupodiario.com



El contenedor busca respuestas en Hamburgo

Como asiduo visitante de TOC Europe, confieso que con los años uno se acomoda. Róterdam, el mismo hotel, el mismo recinto ferial, el mismo trayecto casi memorizado entre cafés apresurados y saludos repetidos. Por eso, cuando llegan los cambios, uno duda. Pero Hamburgo siempre compensa. Regresar a Hamburgo, después de una larga temporada, tiene ese punto de reencuentro con lo auténtico: el pulso portuario, la

memoria industrial, el eco cultural. Aunque para el 19 de mayo la Bundesliga ya ha terminado y no habrá partido en el Millerntor-Stadion del FC St. Pauli, el irreverente equipo de fútbol del barrio portuario de

Hamburgo, a los beatlemaníacos siempre nos queda el paseo por la Beatles-Platz o la parada casi obligada en el Indra Musikclub o el Kaiserkeller, donde la historia suena aún en directo. Y es que Hamburgo bien vale una feria.

Y más aún en este momento. La edición 2026 de TOC Europe, del 19 al 21 de mayo, aterriza en un sector que navega con brújula inquieta. Las guerras, los desvíos de rutas, los aranceles y una geopolítica en ebullición han convertido el transporte marítimo de contenedores en un tablero

donde cada movimiento tiene consecuencias globales. En ese contexto, TOC Europe vuelve a ser lo que siempre ha sido en sus mejores ediciones: un foro privilegiado. No solo para intercambiar tarjetas, sino para poner en común diagnósticos, anticipar tendencias y, sobre todo, discutir sin filtros hacia dónde va la cadena de suministro del contenedor.

Si algo define a esta cita es su ADN

Si algo define a TOC Europe es su ADN tecnológico

tecnológico. Terminales automatizadas, digitalización, inteligencia artificial aplicada a operaciones, sostenibilidad... todos los eslabones en un mismo espacio. Y eso, en tiempos de incertidumbre, vale más que cualquier previsión.

Además, el regreso a Hamburgo introduce un matiz simbólico: volver a uno de los grandes puertos europeos cuando el sistema global muestra fisuras obliga a repensar certezas. Aquí, donde el contenedor es cultura industrial, el diálogo pesa más y no hay lugar para la retórica vacía.

Diario del Puerto está en Hamburgo. Como siempre. Para contar no solo lo que se dice, sino lo que realmente importa en un sector que, una vez más, se juega mucho más que mercancías. Se juega el rumbo.

The container is looking for answers in Hamburg

As a regular visitor to TOC Europe, I must admit that over the years you get into a routine. Rotterdam, the same hotel, the same exhibition center, the same route—almost memorized—between hurried coffees and repeated greetings. That's why, when changes come, you hesitate. But Hamburg always makes up for it. Returning to Hamburg after a long absence feels like a reunion with the authentic: the pulse of the

port, the industrial heritage, the cultural resonance. Although by May 19 the Bundesliga has already ended and there won't be a match at the Millerntor-Stadion of FC St. Pauli, the irreverent soccer team

from Hamburg's port district, we Beatles maniacs always have the stroll through Beatles-Platz or the almost obligatory stop at the Indra Musikclub or the Kaiserkeller, where history still plays live. And the fact is, Hamburg is well worth a visit.

And even more so at this moment. The 2026 edition of TOC Europe, taking place May 19–21, arrives at a time when the industry is navigating with a restless compass.

Wars, rerouted ships, tariffs, and a turbulent geopolitical landscape have turned container shipping into a chessboard where every move has global consequences. In this context, TOC Europe returns to what it has always been in its best editions: a premier forum. Not just for exchanging business cards, but for sharing insights, anticipating trends, and, above all, discussing without filters where the container supply chain is headed.

If anything defines TOC Europe, it is its technological DNA

If anything defines this event, it is its technological DNA. Automated terminals, digitalization, artificial intelligence applied to operations, sustainability... all the key elements in a single space.

And in times of uncertainty, that is worth more than any forecast. Furthermore, the return to Hamburg carries symbolic significance: coming back to one of Europe's major ports at a time when the global system is showing cracks forces us to rethink our certainties. Here, where the container is industrial culture, dialogue carries more weight and there is no room for empty rhetoric.



La zona expositiva de TOC Europe 2026 reunirá a más de 220 empresas del sector, reflejando el dinamismo y la capacidad innovadora de la industria. / The exhibition area at TOC Europe 2026 will bring together more than 220 companies from the industry, reflecting the industry's dynamism and innovative capacity.

LOGÍSTICA · La feria que arranca hoy en Hamburgo se presenta como una de las citas más relevantes del calendario internacional para el sector

TOC Europe 2026: tendencias, experiencias y respuestas colectivas a desafíos comunes

→ En un contexto marcado por la incertidumbre geopolítica, la transformación tecnológica y la necesidad urgente de reforzar la resiliencia de las cadenas de suministro, TOC Europe reunirá a partir de hoy a miles de profesionales con un objetivo común: entender hacia dónde se dirige la industria y cómo adaptarse a un entorno cada vez más complejo.

JAUME MAS

BARCELONA. Las previsiones de asistencia reflejan el creciente interés que despierta la feria que tendrá lugar en recinto Hamburg Messe. Tras una edición anterior que superó los 4.500 participantes, la organización, tal y como ha asegurado a este medio, espera igualar o incluso superar esa cifra en 2026, consolidando así una tendencia al alza que confirma el papel de TOC Europe como punto de encuentro imprescindible para la

comunidad global del transporte de contenedores.

Esta evolución no es casual. Responde a una necesidad cada vez más evidente de generar espacios donde compartir conocimiento, establecer alianzas y debatir los retos estructurales del sector.

En paralelo, la participación empresarial también mantiene una dinámica expansiva. En la edición 2026, la feria contará con más de 220 compañías expositoras, entre ellas algunos de los nombres más influyentes de la

industria que no faltaran a la cita. Este volumen no solo evidencia la buena salud del evento, sino que también pone de manifiesto la importancia estratégica que las empresas otorgan a este tipo de plataformas para presentar

La organización de la feria espera igualar o incluso superar los más de 4.500 asistentes de la edición anterior

soluciones, explorar oportunidades de negocio y reforzar su posicionamiento internacional.

Ejes estratégicos

Más allá de las cifras, desde la organización afirman que uno de los principales atractivos de esta edición será su contenido. TOC Europe 2026 incorporará nuevas propuestas diseñadas para responder a las inquietudes actuales del sector. Entre ellas destacan los debates de alto nivel centrados en los grandes desafíos de la industria, así

LOGISTICS · The fair that kicks off today in Hamburg presents itself as one of the most relevant events on the international calendar for the industry

TOC Europe 2026: trends, experiences, and collective responses to common challenges

→ In a context marked by geopolitical uncertainty, technological transformation, and the urgent need to strengthen supply chain resilience, TOC Europe will bring together thousands of professionals starting today with a common goal: to understand where the industry is heading and how to adapt to an increasingly complex environment.

JAUME MAS

BARCELONA. Attendance forecasts reflect the growing interest in the fair that will take place at the Hamburg Messe venue. After a previous edition that exceeded 4,500 participants, the organization, as it has assured this media outlet, expects to match or even surpass that figure in 2026, thus consolidating an upward trend that confirms the role of TOC Europe as an essential meeting point for the global container

transport community. This evolution is not accidental. It responds to an increasingly evident need to create spaces for sharing knowledge, establishing alliances, and debating the sector's structural challenges.

In parallel, business participation also maintains an expansive dynamic. In the 2026 edition, the fair will feature more than 220 exhibiting companies, including some of the most influential names in the industry that will not miss the event. This volume not

only demonstrates good health of the event but also highlights the strategic importance that companies attach to this type of platform for presenting solutions, exploring business opportunities, and

The fair's organizers hope to match or even exceed the more than 4,500 attendees from the previous edition

strengthening their international positioning.

Strategic axes

Beyond the numbers, the organization states that one of the main attractions of this edition will be its content. TOC Europe 2026 will incorporate new proposals designed to respond to the current concerns of the sector. Notable among them are high-level debates focused on the major challenges of the industry, as well as the exhibition of advanced technologies that are redefining the operation of the logistics chain. Digitalization, artificial intelligence, and automation will occupy a central place on the agenda, not as future trends, but as realities already in the process of being implemented.

Presencia española destacada

El papel de los puertos y empresas españolas, cuya presencia en TOC Europe 2026 se prevé especialmente relevante, es otro de los puntos más destacados del certamen. España ocupa una posición estratégica en las rutas marítimas internacionales, actuando como puente entre Europa, África y América y, por lo tanto, juega un papel central en la visión global del comercio y de la feria. Sus infraestructuras portuarias, altamente competitivas, y su ecosistema empresarial, cada vez más innovador, la convierten en un actor clave dentro de la cadena

logística global. A ello se suma su capacidad para adaptarse a un entorno cambiante, incorporando soluciones tecnológicas y modelos operativos más sostenibles que responden a las nuevas exigencias del mercado.

La participación española no solo se traduce en una notable representación en la zona expositiva, sino también en una contribución activa al debate. Las empresas y autoridades portuarias del país tendrán la oportunidad de mostrar sus avances en ámbitos como la digitalización, la sos-

tenibilidad y la eficiencia operativa, reforzando así su papel como referentes en el sector. Además, su presencia permitirá compartir experiencias en la gestión de hubs logísticos complejos y en la optimización de flujos intermodales, aspectos cada vez más valorados en un contexto de disrupciones constantes. En este sentido, la aportación española no se limita a exhibir capacidades, sino que también contribuye a definir algunas de las líneas de evolución del sector a nivel europeo e internacional.

Outstanding Spanish presence

The role of Spanish ports and companies, whose presence at TOC Europe 2026 is expected to be especially significant, is another of the most prominent aspects of the event. Spain occupies a strategic position in international maritime routes, acting as a bridge between Europe, Africa, and America and, therefore, plays a central role in the global vision of trade and of the fair. Its highly competitive port infrastructure and increasingly innovative business ecosystem make it a key player within the global

logistics chain. Added to this is its ability to adapt to a changing environment, incorporating technological solutions and more sustainable operational models that meet the new demands of the market.

Spanish participation is reflected not only in a notable presence in the exhibition area but also in an active contribution to the debate. Companies and port authorities from the country will have the opportunity to showcase their progress in areas such as digitization, sustainability, and ope-

rational efficiency, thus reinforcing their role as leaders in the sector. Furthermore, their presence will allow them to share experiences in managing complex logistics hubs and optimizing intermodal flows, aspects increasingly valued in the context of constant disruptions. In this regard, the Spanish contribution is not limited to showcasing capabilities but also helps shape some of the sector's development lines at the European and international levels.

como la exhibición de tecnologías avanzadas que están redefiniendo el funcionamiento de la cadena logística. La digitalización, la inteligencia artificial y la automatización ocuparán un lugar central en la agenda, no como tendencias futuras, sino como realidades ya en proceso de implementación.

La sostenibilidad será otro de los ejes clave. En un momento en el que la presión regulatoria y social obliga a replantear los modelos operativos, el evento ofrecerá un espacio para analizar cómo reducir la huella ambiental del transporte marítimo y portuario sin comprometer la eficiencia. Este equilibrio, complejo pero imprescindible, se ha convertido en uno de los grandes retos ▶



La evolución del evento responde a la necesidad de generar espacios donde compartir conocimiento y establecer alianzas. / The evolution of the event reflects the need to create opportunities for sharing knowledge and building partnerships.

Sustainability will be another key focus. At a time when regulatory and social pressure forces a reconsideration of operational models, the event will offer a space to analyze how to reduce the environmental footprint of maritime and port transport without compromising efficiency. This balance, complex but essential, has become one of the great challenges of the sector, and TOC Europe aims to be a forum where concrete solutions and real experiences can be shared. However, if there is a factor that will especially set the tone of this edition, it is the geopolitical context. At the close of this edition (at the end of April), tensions in the Strait of Hormuz and in the Middle ▶



Port Tarragona

HUB FOR THE OFFSHORE
WIND INDUSTRY



Balears Wharf 2nd phase.
20 hectares.

Ponent breakwater.
New annexed docks.

Port Tarragona is positioned as a logistics hub for the construction and assembly of floating wind turbines in the western Mediterranean, thus contributing to the decarbonisation of the economy and society.







portarragona.cat

del sector y TOC Europe aspira a ser un foro donde se puedan compartir soluciones concretas y experiencias reales.

Sin embargo, si hay un factor que marcará especialmente el tono de esta edición es el contexto geopolítico. Al cierre de esta edición (a finales de abril), las tensiones en el estrecho de Ormuz y en Oriente Medio han reavivado los temores sobre posibles interrupciones en el comercio global, especialmente en lo que respecta a los mercados energéticos y de materias primas. Este escenario añade un nivel de incertidumbre que impacta directamente en la planificación logística y en la estabilidad de las cadenas de suministro.

TOC Europe 2026 no pretende ignorar esta realidad que afecta a todo el comercio global, y también al sector de los contenedores, y es por eso por lo que la situará en el centro del debate. Las sesiones plenarias y las mesas redondas abordarán de forma directa cómo estos conflictos están afectando al sector y, sobre todo, qué estrategias pueden adoptarse para mitigar sus efectos a corto, medio y largo plazo. La resiliencia, entendida como la capacidad de anticiparse, adaptarse y recuperarse ante disrupciones, se convierte así en un concepto clave que atravesará buena parte de los contenidos del evento.

En este sentido, la feria, según aseguran desde la organización, no se limitará a ofrecer un diagnóstico de la situación, sino que buscará generar pro-

East have rekindled fears of possible disruptions in global trade, especially concerning energy and commodity markets. This scenario adds a level of uncertainty that directly impacts logistical planning and the stability of supply chains.

TOC Europe 2026 does not intend to ignore this reality that affects all global trade, and also the container sector, and that is why it will place it at the center of the debate. The plenary sessions and round tables will directly address how these conflicts are impacting the sector and, above all, what strategies can be adopted to mitigate their effects in the short, medium, and long term. Resilience, understood as the ability to anticipate, adapt, and recover from disruptions, thus becomes a key concept that will run through much of the event's content.

In this regard, the trade show, according to the organizers, will not be limited to providing a diagnosis of the situation, but will seek to generate proposals. Collaboration between public and private actors, the diversification of routes, the digitization of processes, and the use of predictive tools will be some of



El ambiente en las zonas comunes favorecerá conversaciones clave entre profesionales de distintos ámbitos de la logística y el transporte. / The atmosphere in the common areas will foster meaningful conversations among professionals from various fields within logistics and transportation.

puestas. La colaboración entre actores públicos y privados, la diversificación de rutas, la digitalización de procesos y el uso de herramientas predictivas serán algunos de los enfoques que se pondrán sobre la mesa. El objetivo es claro: dotar a la industria de mecanismos que le permitan operar con mayor seguridad en un entorno volátil.

Conexiones: más y mejores

Pero si hay un elemento que distingue a TOC Europe y que explica en buena medida su éxito es su capacidad para generar conexiones. En un sector donde las rela-

ciones personales siguen siendo fundamentales, el evento ofrece múltiples oportunidades para el networking. Lejos de limitarse a los encuentros formales, la feria apuesta por crear espacios y momentos que faciliten el intercambio de ideas en un ambiente más distendido.

La incorporación de una aplicación premium para los asistentes permitirá optimizar esta experiencia, facilitando la identificación de contactos de interés, la programación de reuniones y el seguimiento de las actividades. A ello se suman zonas específicas de networking, diseñadas

para fomentar conversaciones informales que, en muchos casos, pueden derivar en colaboraciones estratégicas.

El programa social también jugará un papel importante. Eventos como las sesiones de networking diarias, la recepción nocturna en el Park Café Planten un Blomen o incluso propuestas más lúdicas como el torneo de minigolf del último día están pensados para reforzar la dimensión relacional del encuentro. Estas iniciativas, aparentemente secundarias, son en realidad clave para consolidar vínculos y generar confianza entre los participantes.



Los espacios de networking permitirán a los asistentes generar conexiones estratégicas en un entorno diseñado para el intercambio de ideas. / The networking areas will allow attendees to build strategic connections in an environment designed for the exchange of ideas.

the approaches put on the table. The goal is clear: to provide the industry with mechanisms that allow it to operate more safely in a volatile environment.

Connections: More and Better

But if there is an element that distinguishes TOC Europe and largely explains its success, it is its ability to generate connections. In a sector where personal relationships are still fundamental, the event offers multiple opportunities for networking. Far from limiting itself to formal meetings,

the fair aims to create spaces and moments that facilitate the exchange of ideas in a more relaxed environment.

The incorporation of a premium application for attendees will allow optimizing this experience, facilitating the identification of contacts of interest, the scheduling of meetings, and the monitoring of activities. Added to this are specific networking areas, designed to encourage informal conversations that, in many cases, can lead to strategic collaborations.

The social program will also

play an important role. Events such as the daily networking sessions, the evening reception at the Park Café Planten un Blomen, or even more playful proposals like the mini-golf tournament on the last day are designed to strengthen the relational aspect of the meeting. These initiatives, seemingly secondary, are actually key to consolidating ties and generating trust among participants.

Ultimately, TOC Europe 2026 presents itself as much more than a trade fair for the logistics sector. It is a space where trends converge,

En definitiva, TOC Europe 2026 se presenta como mucho más que una feria del sector logístico. Es un espacio donde convergen tendencias, se comparten experiencias y se construyen respuestas colectivas a desafíos comunes. En un momento en el que la logística global se enfrenta a transformaciones profundas, eventos como este adquieren una relevancia aún mayor, ya que se demuestra que remar conjuntamente y encontrar a los compañeros de viaje adecuados es más importante que nunca.

La combinación de contenido estratégico, innovación tecnológica y oportunidades de networking convierte a esta cita en un punto de referencia para todos los actores de la cadena de suministro. Ya sea para descubrir nuevas soluciones, entender el impacto de los cambios geopolíticos o simplemente conectar con otros profesionales del sector, TOC Europe ofrece un entorno único que difícilmente puede replicarse en otros formatos.

En un mundo cada vez más interconectado, pero también más imprevisible, la capacidad de reunirse, dialogar y colaborar se convierte en un activo fundamental. TOC Europe 2026 aspira precisamente a eso: a ser el lugar donde la industria se reúne para pensar en su futuro. Un futuro que estará marcado por la innovación, la sostenibilidad y la resiliencia, pero que también dependerá, en gran medida, de la capacidad colectiva para afrontar los retos que están por venir.

experiences are shared, and collective responses to common challenges are built. At a time when global logistics is facing profound transformations, events like this become even more relevant, as it shows that rowing together and finding the right travel companions is more important than ever.

The combination of strategic content, technological innovation, and networking opportunities makes this event a reference point for all actors in the supply chain. Whether it is to discover new solutions, understand the impact of geopolitical changes, or simply connect with other industry professionals, TOC Europe offers a unique environment that is hardly replicable in other formats.

In an increasingly interconnected, but also more unpredictable world, the ability to meet, dialogue, and collaborate becomes a fundamental asset. TOC Europe 2026 aspires precisely to that: to be the place where the industry comes together to think about its future. A future that will be marked by innovation, sustainability, and resilience, but which will also largely depend on the collective ability to face the challenges that lie ahead.



Valencia combina su función de gateway con el transbordo, lo que le permite mantener una posición destacada. / Valencia combines its role as a gateway with transshipments, which allows it to maintain a leading position.

MARÍTIMO · Los grandes hubs del norte sostienen el liderazgo en 2025 mientras el Mediterráneo gana peso con nuevos equilibrios

Los puertos europeos crecen en volumen de TEUs y reconfiguran su mapa entre hubs

→ **El tráfico de contenedores en Europa en 2025 confirma el liderazgo de los grandes hubs, pero también una redistribución progresiva hacia el Mediterráneo y puertos emergentes en un escenario logístico más fragmentado.**

JAIME PINEDO

BILBAO. El sistema portuario europeo mantuvo en 2025 una base sólida apoyada en sus grandes

enclaves, que concentran la mayor parte del tráfico y marcan el pulso del comercio exterior del continente. Encabeza el ranking el Puerto de Róterdam (Países Bajos) con 14,2 millones de TEUs, que recupera la primera posición que en 2024 le arrebató el Puerto de Amberes-Brujas (Bélgica), ahora en segunda posición con 13,5 millones de TEUs. Ambos configuran el corazón logístico del norte de Europa y mantienen una clara distancia respecto a sus competidores.

En tercera posición se sitúa el Puerto de Hamburgo (Alemania)

con 7,7 millones de TEUs, consolidando el eje Norte. A continuación, el Mediterráneo coloca a sus principales bazas: el Puerto de Valencia alcanza 5,4 millones de TEUs, mientras que el Puerto de Algeciras se sitúa en 4,7 millones de TEUs.

Estabilidad del sistema portuario

También destaca el puerto griego de El Pireo, gestionado por la china COSCO Shipping Ports, con 5,1 millones de TEUs, que compite directamente con los enclaves españoles en el segmento del transbordo. Completan el Top 10 el puerto alemán de

Bremen/Bremerhaven (4,3 millones de TEUs), el puerto inglés de Felixstowe (3,8 millones), Barcelona (3,6 millones) y el puerto italiano de Gioia Tauro (3,5 millones), vinculado a MSC a través de TiL.

En conjunto, este grupo suma en torno a 65-70 millones de TEUs, lo que evidencia la estabilidad del sistema portuario europeo en términos de volumen.

Norte: hegemonía y contención

El eje Norte sigue siendo la principal puerta de entrada al merca-

El eje norte sigue siendo la principal puerta de entrada al mercado europeo, con Róterdam, Amberes-Brujas y Hamburgo concentrando no solo grandes volúmenes, sino también una elevada capacidad logística

do europeo. Róterdam, Amberes-Brujas y Hamburgo concentran no solo grandes volúmenes, ▶

MARITIME · Major northern hubs maintain their leadership in 2025, while the Mediterranean gains ground amid shifting dynamics

European ports are seeing growth in TEU volume and are reshaping the network of hubs

→ **Container traffic in Europe in 2025 confirms the dominance of the major hubs, but also a gradual shift toward the Mediterranean and emerging ports within a more fragmented logistics landscape.**

JAIME PINEDO

BILBAO. In 2025, the European port system maintained a solid foundation supported by its

major hubs, which account for the bulk of traffic and set the pace for the continent's foreign trade. The Port of Rotterdam (Netherlands) tops the ranking with 14.2 million TEUs, regaining the top spot it lost in 2024 to the Port of Antwerp-Bruges (Belgium), now in second place with 13.5 million TEUs. Together, they form the logistical heart of Northern Europe and maintain a clear lead over their competitors.

In third place is the Port of

Hamburg (Germany) with 7.7 million TEUs, consolidating the northern hub. Next, the Mediterranean region plays its key cards: the Port of Valencia reaches 5.4 million TEUs, while the Port of Algeciras stands at 4.7 million TEUs.

Stability of the port system

Also noteworthy is the Greek port of Piraeus, managed by China's COSCO Shipping Ports, with 5.1 million TEUs,

which competes directly with Spanish ports in the transshipment segment. Rounding out the Top 10 are the German port of Bremen/Bremerhaven (4.3 million TEUs), the English port of Felixstowe (3.8 million), Barcelona (3.6 million), and the Italian port of Gioia Tauro (3.5 million), linked to MSC through TiL.

Together, this group accounts for around 65-70 million TEUs, demonstrating the stabi-

lity of the European port system in terms of volume.

The North: Hegemony & Restraint
The Northern Corridor remains the main gateway to the European mar- ▶

The northern corridor remains the main gateway to the European market, with Rotterdam, Antwerp-Bruges, and Hamburg handling not only large volumes but also offering significant logistics capacity

◀ sino también una elevada capacidad logística, conexiones ferroviarias y acceso a un hinterland industrial de primer nivel.

Sin embargo, los datos de 2025 reflejan un crecimiento moderado. Estos puertos muestran signos de madurez, con incrementos limitados que contrastan con la expansión más dinámica de otras regiones. Factores como la congestión, los costes operativos y la necesidad de optimizar la eficiencia condicionan su evolución.

Mediterráneo: arraigo y avance

El Mediterráneo continúa ganando peso en el mapa portuario europeo. Valencia, Algeciras y El Pireo se sitúan en el entorno de los 5 millones de TEUs, consolidando su papel en las rutas Este-Oeste y en el tráfico de transbordo.

El caso de El Pireo es especialmente significativo, ya que se ha consolidado como uno de los principales hubs del sudeste europeo. Por su parte, Algeciras refuerza su papel estratégico en el Estrecho, mientras Valencia combina su función de gateway con el transbordo, lo que le permite mantener una posición destacada.

Barcelona y Gioia Tauro completan este bloque mediterráneo con cifras en torno a los 3,5 millones de TEUs, aportando diversidad y especialización al sistema.

Segunda línea: más capilaridad

Más allá del Top 10, el sistema portuario europeo muestra una creciente capilaridad. De



El Puerto de Róterdam (Países Bajos) recuperó en 2025 la primera posición con 14,2 millones de TEUs. / In 2025, the Port of Rotterdam (Netherlands) regained the top spot with 14.2 million TEUs.

hecho, puertos como Gdansk, en Polonia, con alrededor de 2,1 millones de TEUs, o el Puerto de Sines, en Portugal, con 1,8 millones, reflejan esta tendencia.

También destacan el puerto esloveno de Koper (1,1 mi-

llones de TEUs) y el Puerto de Klaipeda, en Lituania, con 1 millón de TEUs, que refuerzan la red logística en Europa del Este y el Báltico. Estos enclaves permiten diversificar flujos, reducir dependencia de los grandes hubs y acercar la logística a nuevos mercados.

Más equilibrado y resiliente

Los datos de 2025 muestran cómo el mapa portuario europeo ya no responde exclusivamente a la lógica de concentración. Aunque los grandes puertos siguen liderando en volumen, la emergencia de nodos secundarios introduce mayor competencia y flexibilidad.

Este equilibrio entre hubs y puertos medianos configu-

◀ ket. Rotterdam, Antwerp-Bruges, and Hamburg not only handle large volumes but also boast significant logistics capacity, rail connections, and access to a world-class industrial hinterland.

However, data for 2025 indicate moderate growth. These ports are showing signs of maturity, with limited increases that contrast with the more dynamic expansion of other regions. Factors such as congestion, operating costs, and the need to optimize efficiency are shaping their development.

Mediterranean: origin and progress

The Mediterranean continues to gain weight on the European port map. Valencia, Algeciras,

and Piraeus are around 5 million TEUs, consolidating their role in East-West routes and transshipment traffic. The case of Piraeus is especially significant, as it has established itself as one of the main hubs of southeastern Europe. For its part, Algeciras stren-

At the top, MSC dominates with more than 7 million TEUs and nearly 21% market share, widening its lead over AP Moller-Maersk, which is around 4.6 million TEUs (14%)

Róterdam recupera el cetro europeo de Amberes-Brujas

La variación del tráfico de contenedores en los principales puertos europeos entre 2024 y 2025 dibuja un escenario de ajuste tras el rebote previo, con un crecimiento mucho más selectivo y, en varios casos, correcciones claras.

En la cabeza del ranking, la estabilidad domina tras un año especialmente significativo: Amberes-Brujas desbancó en 2024 a Róterdam como primer puerto europeo por tráfico de contenedores, un hito histórico en el sistema portuario del continente. En 2025, sin embargo, Róterdam recupera terreno con un ligero crecimiento (+2,7%), mientras Amberes-Brujas se mantiene prácticamente plano (-0,1%), evidenciando una competencia muy ajustada entre ambos hubs. Hamburgo, por su parte, retrocede ligeramente (-1,3%), reflejando cierta presión competitiva y ajustes en los flujos hacia el Báltico y Europa Central.

El Mediterráneo presenta un comportamiento desigual. Destaca el avance del Pireo (+6,7%), que refuerza su papel como hub del sudeste europeo, mientras Valencia (-1,3%) y Barcelona (-7,2%) corrigen tras crecimientos intensos en 2024. Algeciras se mantiene estable, consolidando su función estratégica en el Estrecho. Más acusado es el retroceso de Gioia Tauro (-11,2%), muy condicionado por decisiones de las navieras.

En la segunda línea, la volatilidad es mayor. Así, Gdansk y Sines registran descensos tras subidas excepcionales el año anterior, mientras HAROPA lidera el crecimiento (+5,8%).

En conjunto, 2025 mostró un sistema más equilibrado, pero también más sensible a los reajustes de red y a la estrategia de las grandes alianzas marítimas.

Rotterdam recovers the European crown from Antwerp-Bruges

The variation in container traffic at the main European ports between 2024 and 2025 depicts a scenario of adjustment after the previous rebound, with much more selective growth and, in several cases, clear corrections. At the top of the ranking, stability dominates after an especially significant year: Antwerp-Bruges surpassed Rotterdam in 2024 as the leading European port in container traffic, a historic milestone in the continent's port system. In 2025, however, Rotterdam regains ground with slight growth (+2.7%), while Antwerp-Bruges remains practically flat (-0.1%), highlighting very tight competition between the two hubs. Hamburg, for its part, declines slightly (-1.3%), reflecting some competitive pressure and adjustments in flows toward the Baltic and Central Europe.

The Mediterranean shows uneven behavior. The growth of Piraeus (+6.7%) stands out, reinforcing its role as a hub for southeastern Europe, while Valencia (-1.3%) and Barcelona (-7.2%) correct after strong growth in 2024. Algeciras remains stable, consolidating its strategic role in the Strait. More pronounced is the retreat of Gioia Tauro (-11.2%), heavily influenced by shipping company decisions.

In the second tier, volatility is greater. Thus, Gdansk and Sines record declines after exceptional increases the previous year, while HAROPA leads growth (+5.8%).

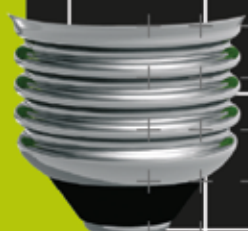
Overall, 2025 showed a more balanced system, but also more sensitive to network adjustments and the strategy of the major maritime alliances.



taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

ESPECIALISTAS

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



CONTACTA

CON NOSOTROS

eventos@grupodiario.com

+34 963 30 18 32

VISITA WWW.GRUPODIARIO.COM



APM Terminals movió alrededor de 48 millones de TEUs en 2024 en sus terminales repartidas por todo el mundo. / APM Terminals moved around 48 million TEUs in 2024 at its terminals spread around the world.

Los gigantes globales dominan el mapa de las terminales de contenedores

El ranking "Top 10 box port operators 2025" elaborado por Lloyd's List tiene como criterio el volumen de TEUs gestionado por cada operador en función de su participación accionarial en terminales, utilizando datos correspondientes a 2024 proporcionados por Drewry. Este enfoque permite medir el poder real de los grupos más allá del puerto individual. En ese contexto, PSA International lidera con cerca de 63-70 millones de TEUs, seguido por COSCO Shipping Ports (unos 54 millones) y China Merchants Port Holdings (unos 51 millones).

El segundo escalón lo ocupan operadores con fuerte implantación europea, como APM Terminals (alrededor de 48 millones) y DP World (unos 47 millones), junto a Hutchison Ports (43-46 millones).

Especial relevancia adquiere el crecimiento de operadores vinculados a navieras, como MSC con Terminal Investment Limited (TiL), con unos 42 millones de TEUs (+17%), y CMA CGM (10-13 millones), reflejando un avance claro de la integración vertical en el sector.

Este proceso implica que las grandes navieras aseguran capacidad en puertos estratégicos, reduciendo dependencia de terceros y ganando control sobre la cadena logística. Además, refuerza su capacidad para diseñar redes más eficientes y resilientes ante disrupciones globales.

En paralelo, Europa mantiene presencia relevante, pero más fragmentada, sin el respaldo coordinado de grandes grupos estatales. El resultado es un sector cada vez más concentrado, donde Asia domina en escala y las navieras marcan el ritmo de la transformación global.

The global giants dominate the map of container terminals

The ranking "Top 10 box port operators 2025" compiled by Lloyd's List uses as a criterion the volume of TEUs handled by each operator based on their equity stake in terminals, using data for 2024 provided by Drewry. This

approach allows measuring the real power of the groups beyond the individual port. In this context, PSA International leads with around 63-70 million TEUs, followed by COSCO Shipping Ports (about 54 million) and China Merchants Port Holdings (about 51 million).

The second tier is occupied by operators with a strong European presence, such as APM Terminals (around 48 million) and DP World (about 47 million), together with Hutchison Ports (43-46 million).

The growth of operators linked to shipping companies, such as MSC with Terminal Investment Limited (TiL), with around

42 million TEUs (+17%), and CMA CGM (10-13 million), is of special relevance, reflecting a clear advance in vertical integration in the sector.

This process implies that the major shipping companies secure capacity in strategic ports, reducing dependence on third parties and gaining control over the logistics chain. In addition, it strengthens their ability to design more efficient networks that are resilient to global disruptions.

At the same time, Europe maintains a relevant presence, but more fragmented, without the coordinated support of large state-owned groups. The result is an increasingly concentrated sector, where Asia dominates in scale and the shipping companies set the pace of global transformation.

TOP 10 OPERADORES MUNDIALES DE TERMINALES DE CONTENEDORES TOP 10 GLOBAL CONTAINER TERMINAL OPERATORS

RANKING 2024 RANKING 2024	OPERADOR OPERATOR	VOLÚMENES 2024 (TEU MILLONES) VOLUMES FOR 2024 (MILLIONS OF TEUS)	CRECIMIENTO INTERANUAL YEAR-OVER-YEAR GROWTH	CUOTA GLOBAL DEL TRÁFICO TOTAL GLOBAL TRAFFIC VOLUME
1	PSA International	67,3	7,3%	7,2%
2	China Merchants Ports	61,2	8,4%	6,6%
3	COSCO Shipping Ports	54,2	0,9%	5,8%
4	APM Terminals	53,2	8,9%	5,7%
5	Hutchison Ports	46,2	7,0%	5,0%
6	MSC	44,4	5,2%	4,8%
7	DP World	44,3	0,0%	4,8%
8	CMA CGM	12,9	27,1%	1,4%
9	ICTSI	12,0	3,8%	1,3%
10	Yildirim / Yilport	9,9	14,2%	1,1%

Ranking 2024 según Lloyd's List (publicado en 2025). Fuente: Lloyd's List "Top 10 box port operators 2025". Datos de volúmenes correspondientes a 2024. / Ranking 2024 as per Lloyd's List (published in 2025). Source: Lloyd's List "Top 10 box port operators 2025". Volume data for 2024.

MSC domina un mercado naviero cada vez más concentrado

El ranking Top 100 de Alphaliner, actualizado a 22 de abril de 2026, confirma una altísima concentración del transporte marítimo de contenedores, donde las grandes navieras controlan la mayor parte de la capacidad mundial. La flota global supera ya los 33,6 millones de TEUs, con más de 7.500 buques en servicio, tras un crecimiento anual cercano al 7%.

En la cúspide, MSC domina con más de 7 millones de TEUs y cerca del 21% de cuota, ampliando su ventaja sobre AP Moller-Maersk, que ronda los 4,6 millones de TEUs (14%). El tercer puesto lo ocupa CMA CGM, con unos 4,1 millones de TEUs (12%), seguido de COSCO Shipping (3,6 millones).

El segundo escalón lo forman Hapag-Lloyd (2,4 millones) y ONE (2,1 millones), junto a asiáticas como Evergreen o HMM. En conjunto, las diez primeras navieras concentran más del 80% de la capacidad global, lo que evidencia un mercado altamente oligopolístico.

La tendencia dominante es doble: por un lado, crecimiento sostenido impulsado por grandes buques y carteras de pedidos; por otro, integración vertical hacia terminales y logística. Europa mantiene presencia con MSC, Maersk y CMA CGM, pero comparte protagonismo con Asia, consolidando un sistema global donde escala y control de red marcan la diferencia.

TOP 10 NAVIERAS MUNDIALES / TOP 10 GLOBAL SHIPPING COMPANIES

POSICIÓN POSITION	NAVIERA SHIPPING COMPANY	PAÍS COUNTRY	CAPACIDAD (TEUS MILLONES) CAPACITY (MILLIONS OF TEUS)	CUOTA (%) MARKET SHARE (%)
1	MSC	Suiza/Italia Switzerland/Italy	7.30	21,5%
2	A.P. MOLLER-MAERSK	Dinamarca Denmark	4.65	14,3%
3	CMA CGM	Francia France	4.26	12,2%
4	COSCO SHIPPING	China China	3.59	11,0%
5	HAPAG-LLOYD	Alemania Germany	2.39	7,5%
6	ONE	Japón Japan	2.03	6,2%
7	EVERGREEN	Taiwán Taiwan	1.93	5,4%
8	HMM	Corea del Sur South Korea	1	3,1%
9	YANG MING	Taiwán Taiwan	0,71	2,1%
10	ZIM	Israel Israel	0,70	2,1%

Fuente: ALPHALINER, 22 de abril de 2026. / Source: ALPHALINER, 22 April 2026.

MSC dominates an increasingly concentrated shipping industry

The Top 100 ranking of Alphaliner, updated to April 22, 2026, confirms a very high concentration in container shipping, where the largest shipping companies control most of the global capacity. The global fleet now exceeds 33.6 million TEUs, with more than 7,500 vessels in service, after an annual growth close to 7%.

At the top, MSC dominates with more than 7 million TEUs and around a 21% share, expanding its lead over AP Moller-Maersk, which is around 4.6 million TEUs (14%). The

third place is held by CMA CGM, with about 4.1 million TEUs (12%), followed by COSCO Shipping (3.6 million).

The second tier is made up of Hapag-Lloyd (2.4 million) and ONE (2.1 million), along with Asian companies such as Evergreen or HMM. Together, the top ten shipping companies concentrate more than 80% of global capacity, which highlights a highly oligopolistic market.

The prevailing trend is twofold: on one hand, sustained growth driven by large ships and order books; on the other, vertical integration toward terminals and logistics. Europe maintains a presence with MSC, Maersk, and CMA CGM, but shares prominence with Asia, consolidating a global system where scale and network control make the difference.

ra un sistema más resiliente frente a disrupciones globales, desde tensiones geopolíticas hasta cambios en las rutas marítimas.

Europa no compete en volumen con Asia, pero sí destaca por un modelo diversificado y eficiente.

En ese equilibrio entre concentración y capilaridad reside, precisamente, la fortaleza de su sistema portuario.

gthens its strategic role in the Strait, while Valencia combines its function as a gateway with transshipment, which allows it to maintain a prominent position. Barcelona and Gioia Tauro complete this Mediterranean block with figures around 3.5 million TEUs, providing diversity and specialization to the system.

Beyond the Top 10, the European port system shows increa-

sing penetration. In fact, ports such as Gdansk, in Poland, with around 2.1 million TEUs, or the Port of Sines, in Portugal, with 1.8 million, reflect this trend. The Slovenian port of Koper (1.1 million TEUs) and the Port of Klaipeda, in Lithuania, with 1 million TEUs, also stand out, strengthening the logistics network in Eastern Europe and the Baltic. These enclaves allow for diversification of flows, re-

ducing dependence on the major hubs, and bringing logistics closer to new markets.

More balanced and resilient

The 2025 data show how the European port map no longer responds exclusively to the logic of concentration. Although the large ports continue to lead in volume, the emergence of secondary nodes introduces greater competition and flexibility.

This balance between hubs and medium-sized ports shapes a system that is more resilient to global disruptions, from geopolitical tensions to changes in shipping routes. Europe does not compete in volume with Asia, but it does stand out for a diversified and efficient model. It is precisely in this balance between concentration and capillarity that the strength of its port system lies.



ContainerMaster+ Para múltiples aplicaciones en el transporte de contenedores.

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



Además, con ContiConnect podrás monitorizar su rendimiento.



A pesar de la presión sobre los costes, los fletes no han experimentado una escalada sostenida como en crisis anteriores. / Despite cost pressures, freight rates have not seen a sustained rise as in previous crises.

LOGÍSTICA · Navieras, transitarios y analistas internacionales coinciden en que Europa afronta un mercado del contenedor cada vez más incierto

Europa afronta un contenedor más volátil y caro por la guerra, los aranceles y los desvíos

→ Navieras, analistas y transitarios coinciden en un diagnóstico común: Europa afronta un mercado del contenedor condicionado por la guerra en Irán, los desvíos de rutas y la presión arancelaria, que elevan costes y multiplican la incertidumbre operativa.

JAIME PINEDO

BILBAO. El transporte marítimo de contenedores en Europa ha entrado en una fase particular. Ya no se trata de un ajuste cíclico tras los excesos de la pandemia, sino de un entorno estructuralmente tensionado donde la geopolítica condiciona decisiones operativas, tarifas y redes. En las últimas semanas, las principales navie-

ras, analistas y transitarios han alineado su discurso en torno a la idea central de que el mercado europeo del contenedor es hoy más caro, con rutas más largas y menos previsible.

Desde Xeneta, plataforma líder en comparación de tarifas de transporte marítimo y aéreo y de análisis de mercado, su analista jefe Peter Sand, advierte que “ningún cargador está aislado del riesgo finan-

ciero u operativo”. De hecho, en las rutas hacia el norte de Europa y el Mediterráneo, los fletes han llegado a repuntar hasta un 30% desde finales de febrero, reflejando el impacto directo de los desvíos y la reducción de capacidad efectiva.

Ormuz y los desvíos

El detonante principal es la crisis en Oriente Medio y su efecto sobre los grandes corredores marítimos.

Las principales navieras, analistas y transitarios han alineado su discurso en torno a la idea de que el mercado europeo del contenedor es hoy más caro, con rutas más largas y menos previsible

LOGISTICS · Shipping companies, freight forwarders, and international analysts agree that Europe is facing an increasingly uncertain container market

Europe faces more volatile and expensive shipping costs due to the war, tariffs, and rerouting

→ Shipping companies, analysts, and freight forwarders all agree on a common assessment: Europe is facing a container market shaped by the war in Iran, route diversions, and tariff pressures, which are driving up costs and increasing operational uncertainty.

JAIME PINEDO

BILBAO. Container shipping in Europe has entered an unusual phase. It is no longer a matter of a cyclical adjustment following the excesses of the pandemic, but rather a structurally strained environment where geopolitics dictates operational decisions, rates, and networks. In recent weeks, major ship-

ping lines, analysts, and freight forwarders have aligned their views around the central idea that the European container market is now more expensive, with longer routes and less predictability.

Peter Sand, chief analyst at Xeneta—a leading platform for comparing sea and air freight rates and market analysis—warns that “no shipper is immune to

Major shipping lines, analysts, and freight forwarders have all agreed that the European container market is now more expensive, with longer routes and less predictability

financial or operational risk.” In fact, on routes to Northern Europe and the Mediterranean, freight rates have risen by as much as 30% since late February, reflecting the direct impact of rerouting and reduced effective capacity.

Strait of Hormuz and the detours

The main trigger is the crisis in the Middle East and its impact on major shipping lanes. The practical impossibility of operating normally through the Strait of Hormuz and the persistent insecurity in the Red Sea have forced a redrawing of routes. The result is well known but no less significant: longer voya-

EN DESTACADO / HIGHLIGHTED

Peter Sand
ANALISTA JEFE
DE XENETA
CHIEF ANALYST
AT XENETA



“Ningún cargador está aislado del riesgo financiero u operativo”

“No shipper is immune to financial or operational risk”

Vincent Clerc
CEO DE MAERSK
CEO OF MAERSK



“El conflicto en Oriente Medio está afectando mucho más allá de la región, con consecuencias directas en los corredores hacia Europa”

“The conflict in the Middle East is having an impact far beyond the region, with direct consequences for shipping routes to Europe”

Stephane Graber
DIRECTOR GENERAL
DE FIATA
DIRECTOR GENERAL
OF FIATA



“Los desvíos y la inestabilidad geopolítica afectan ya a todos los modos de transporte”

“Rerouting and geopolitical instability are already affecting all modes of transport”

Rolf Habben Jansen
CEO DE HAPAG-LLOYD
CEO OF HAPAG-LLOYD



“Por desgracia, parece que la situación va a empeorar en lugar de mejorar”

“Unfortunately, it looks like the situation is going to get worse rather than better”

ges, higher fuel consumption, and more complex rotations. According to Drewry, detours via the Cape of Good Hope continue to absorb a significant portion of global capacity, disrupting the balance between supply and demand in Europe.

The shipping companies themselves acknowledge this without reservation. Maersk's CEO, Vincent Clerc, notes that the conflict in the Middle East is affecting “far beyond the region,” with direct consequences on the corridors to Europe. The company has had to reor-

La imposibilidad práctica de operar con normalidad en el Estrecho de Ormuz y la persistente inseguridad en el mar Rojo han obligado a redibujar rutas. El resultado es conocido pero no por ello menos relevante: viajes más largos, mayores consumos de combustible y rotaciones más complejas. Según Drewry, los desvíos por el Cabo de Buena Esperanza continúan absorbiendo una parte significativa de la capacidad mundial, alterando el equilibrio entre oferta y demanda en Europa.

Las propias navieras lo reconocen sin matices. Desde Maersk, su CEO, Vincent Clerc, señala que el conflicto en Oriente Medio está

afectando “mucho más allá de la región”, con consecuencias directas en los corredores hacia Europa. La compañía ha tenido que reorganizar sus servicios, reforzar escalas alternativas y recurrir a soluciones terrestres para garantizar la continuidad de la cadena.

En la misma línea, el grupo CMA CGM reconoce un “aumento significativo” de los costes energéticos vinculado a la crisis geopolítica, lo que ha llevado a revisar recargos y ajustar tarifas. Su presidente y CEO, Rodolphe Saadé, insiste en la necesidad de trasladar parte de estos costes para mantener la viabilidad operativa.



La Terminal de Contenedores HHLA Burchardkai (CTB) es la terminal de contenedores más grande y antigua de Hamburgo. / HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) is Hamburg's largest and oldest container terminal.

Tus aliados en el transporte internacional

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

510 m lineales de atraque
16 m de calado



◀ También Hapag-Lloyd adopta un tono prudente. Su CEO, Rolf Habben Jansen, en una reciente entrevista concedida en exclusiva a Diario del Puerto, cifraba en unos 40-50 millones de euros los costes adicionales por semana provocados por el conflicto en Oriente Medio. “Por desgracia, parece que la situación va a empeorar en lugar de mejorar”, señalaba Rolf Habben Jansen. Para la naviera alemana con sede en Hamburgo, Europa es uno de los mercados donde esa volatilidad se manifiesta con mayor claridad.

Sobrecapacidad estructural

Sin embargo, el mercado no se comporta de forma homogénea. A pesar de la presión sobre los costes, los fletes no han experimentado una escalada sostenida como en crisis anteriores. Aquí entra en juego el segundo gran



Las navieras ajustan servicios y modifican rotaciones para sostener precios. En la imagen, Medcenter Container Terminal (MCT) en Gioia Tauro (Italia). / Shipping companies are adjusting services and modifying schedules to maintain prices. Photo: Medcenter Container Terminal (MCT) in Gioia Tauro, Italy.

Corredores terrestres entre Oriente Medio y Europa, combinaciones mar-aire y rutas indirectas están ganando protagonismo

factor: la sobrecapacidad estructural. Linerlytica, compañía que aborda “problemas asimétricos de la información” en la industria del transporte marítimo de contenedores mediante inteligencia de mercado basada en datos, advierte que, pese a la disrupción, la entrada de nuevos buques y la

elevada cartera de pedidos siguen limitando el potencial alcista de las tarifas.

Esta tensión entre disrupción y exceso de oferta define el momento actual. Por un lado, las navieras aplican “blank sailings”, ajustan servicios y modifican rotaciones para sostener precios.

◀ ganize its services, reinforce alternative ports of call, and fall back on land-based solutions to ensure supply chain continuity.

Similarly, the CMA CGM Group acknowledges a “significant increase” in energy costs linked to the geopolitical crisis, which has led to a review of surcharges and an adjustment of rates. Its Chairman and CEO, Rodolphe Saadé, insists on the need to pass on part of these costs to maintain operational viability.

Hapag-Lloyd is also adopting a cautious tone. Its CEO, Rolf Habben Jansen, in a recent exclusive interview with Diario del Puerto, estimated the additional weekly costs caused by the conflict in the Middle East at around 40-50 million euros. “Unfortunately, it seems the situation is going to get worse rather than better,” noted Rolf Habben Jansen. For the Hamburg-based German shipping company, Europe is one of the markets where this volatility is most clearly evident.

Structural overcapacity

However, the market is not behaving uniformly. Despite cost pressures, freight rates have not seen a sustained surge as in previous crises. This is where the second major factor comes into play: structural overcapacity. Linerlytica, a company that addresses “asymmetric information problems” in the container shipping industry through data-driven market intelligence, warns that, despite the disruption, the entry of new vessels and the high order backlog continue to limit the upside potential of rates.

This tension between disruption and oversupply defi-

Land corridors between the Middle East and Europe, sea-air combinations, and indirect routes are gaining importance

nes the current moment. On the one hand, shipping lines are implementing “blank sailings,” adjusting services, and modifying rotations to sustain prices. On the other hand, the volume available in the market acts as a natural brake. According to Drewry, this duality explains why freight rates on key routes such as Asia-Europe show occasional corrections even in a crisis environment.

Vulnerabilities in Global Supply Chains

For their part, European freight forwarders are on the front lines of this adjustment. Stephane Graber, Director General of FIATA (the International Federation of Freight Forwarders Associations), warns of the “growing fragility” of global supply chains, emphasizing that rerouting and geopolitical instability are already affecting all modes of transport.

On the operational front, DHL Global Forwarding describes a scenario of growing congestion at alternative hubs and an increasingly intensive use of multimodal solutions. Its CEO, Tim Scharwath, notes that these alternatives have gone from being complementary to “critical” for maintaining flows to Europe. This shift toward hybrid solutions is one of the most significant changes of the past month. Land corridors between the Middle East

PORTCASTELLÓ

 UN PUERTO DE OPORTUNIDADES

Liderando el futuro

www.portcastello.com

Por otro, el volumen disponible en el mercado actúa como freno natural. Según Drewry, esta dualidad explica por qué los fletes en rutas clave como Asia-Europa muestran correcciones puntuales incluso en un entorno de crisis.

Fragilidad de las cadenas globales

Por su parte, los transitarios europeos se sitúan en primera línea de este ajuste. Desde FIATA, la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios, su director general, Stephane Graber, alerta de la "creciente fragilidad" de las cadenas globales,

and Europe, sea-air combinations, and indirect routes are gaining prominence. According to Ocean Shipping Consultants, this trend could become entrenched if instability persists, resulting in a more diversified but also more costly logistics network.

Market paradox

The great paradox of the market is clear. There is more capacity than ever, but less stability than in previous years.

Ahora se trata de gestionar riesgo, anticipar disrupciones y construir resiliencia en un entorno donde la incertidumbre no es la excepción, sino la norma

subrayando que los desvíos y la inestabilidad geopolítica afectan ya a todos los modos de transporte.

Ya en el plano operativo, DHL Global Forwarding describe un escenario de congestión creciente en hubs alternati- ▶

The focus now is on managing risk, anticipating disruptions, and building resilience in an environment where uncertainty is not the exception, but the norm

Shipping companies have growing fleets, but they operate in an unpredictable environment. Shippers can find ▶



La imposibilidad práctica de operar con normalidad en el Estrecho de Ormuz y la persistente inseguridad en el mar Rojo han obligado a redibujar rutas. En la foto, terminal de Eurogate en el Puerto de Hamburgo. / The practical impossibility of conducting normal operations in the Strait of Hormuz and the ongoing insecurity in the Red Sea have forced a rerouting of shipping lanes. Photo: the Eurogate terminal at the Port of Hamburg.

APM TERMINALS
Lifting Global Trade

Lifting standards of efficiency & reliability

Learn more on apmterminals.com

Presión arancelaria y digitalización de la cadena

A todo ello se suma la presión arancelaria. Las nuevas medidas comerciales de Estados Unidos, con incrementos significativos en determinados productos industriales, están introduciendo volatilidad adicional en la demanda. Para Europa, esto se traduce en cambios en los flujos de importación y exportación, así como en decisiones de reposicionamiento de carga.

El impacto es notable. Los analistas coinciden en que la combinación de guerra, desvíos y aranceles está redefiniendo el patrón de comercio global. Desde Digital Container Shipping Association (DCSA), entidad cuyos miembros representan el 75% del comercio global de contenedores, se insiste en la necesidad de mejorar la visibilidad y digitalización de la cadena para gestionar este nuevo entorno. Sin información en tiempo real, advierten, la capacidad de reacción de los operadores se reduce significativamente.

En Europa, esta realidad se traduce en una mayor presión sobre los grandes hubs portuarios. Róterdam, Amberes-Brujas o Hamburgo están absorbiendo parte de los desvíos, mientras que los puertos mediterráneos afrontan una mayor volatilidad por su exposición al transbordo. La congestión, aunque contenida, vuelve a ser un riesgo latente.



Las nuevas medidas comerciales de Estados Unidos están introduciendo volatilidad adicional en la demanda. / The new U.S. trade measures are introducing additional volatility in demand.

Tariff pressure and supply chain digitalization

Added to all this is tariff pressure. New U.S. trade measures, with significant increases on certain industrial products, are introducing additional volatility in demand. For Europe, this translates into changes in import and export flows, as well as decisions to reposition cargo.

The impact is significant. Analysts agree that the combination of war, rerouting, and tariffs is redefining the pattern of global trade. The Digital Container Shipping Association (DCSA), whose members account for 75% of global container trade, emphasizes the need to improve visibility and digitization of the supply chain to manage this new environment.

Without real-time information, they warn, operators' ability to react is significantly reduced.

In Europe, this reality translates into greater pressure on major port hubs. Rotterdam, Antwerp-Bruges, and Hamburg are absorbing part of the rerouting, while Mediterranean ports face greater volatility due to their exposure to transshipment. Congestion, though contained, is once again a potential risk.



MSC
TERMINAL VALENCIA

Dedicated to you!

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

◀ vos y un uso cada vez más intensivo de soluciones multimodales. Su CEO, Tim Scharwath, señala que estas alternativas han pasado de ser complementarias a "críticas" para mantener los flujos hacia Europa.

Este desplazamiento hacia soluciones híbridas es uno de los cambios más relevantes del último mes. Corredores terrestres entre Oriente Medio y Europa, combinaciones mar-aire y rutas indirectas están ganando protagonismo. Según Ocean Shipping Consultants, esta tendencia podría consolidarse si la inestabilidad se prolonga, configurando una red logística más diversificada pero también más costosa.

Paradoja del mercado

La gran paradoja del mercado es evidente. Hay más capacidad que nunca, pero menos estabilidad que en años anteriores. Las

navieras tienen flotas crecientes, pero operan en un entorno imprevisible. Los cargadores encuentran espacio, pero a un coste mayor y con menor fiabilidad.

Como resume Peter Sand, analista jefe de Xeneta, el sector ha dejado de responder a ciclos tradicionales para moverse al ritmo de los shocks geopolíticos. Y en ese contexto, Europa se sitúa en el epicentro de la tensión al ser dependiente de rutas largas, expuesta a decisiones políticas y obligada a adaptarse continuamente.

El contenedor sigue siendo el pilar del comercio global, pero su lógica ha cambiado. Ya no basta con optimizar costes o ajustar capacidad. Ahora se trata de gestionar riesgo, anticipar disrupciones y construir resiliencia en un entorno donde la incertidumbre no es la excepción, sino la norma. ■

◀ space, but at a higher cost and with less reliability.

As Peter Sand, chief analyst at Xeneta, summarizes, the sector has ceased to respond to traditional cycles and now moves to the rhythm of geopolitical shocks. And in this context, Europe finds itself at the epicenter of the tension, being dependent on long routes, exposed to poli-

tical decisions, and forced to adapt continuously.

The container remains the backbone of global trade, but its logic has changed. It is no longer enough to optimize costs or adjust capacity. Now it is about managing risk, anticipating disruptions, and building resilience in an environment where uncertainty is not the exception, but the norm. ■



La operativa portuaria se ve afectada por la geopolítica y las terminales de contenedores se ven sometidas a un proceso de adaptación. / Port operations are affected by geopolitical factors, and container terminals are undergoing a process of adaptation.

MARÍTIMO · CSP Spain, ANESCO, APM Terminals Spanish Gateways y Boluda Maritime Terminals hablan con este Diario de la actualidad del sector

La geopolítica y la incertidumbre marcan la agenda de las terminales de contenedores

→ **El contexto global en el que operan las terminales de contenedores ha cambiado de forma estructural en los últimos años. La concatenación de crisis, desde la pandemia hasta tensiones comerciales, conflictos geopolíticos y disrupciones en rutas marítimas, ha configurado un nuevo escenario en el que la incertidumbre ya no es coyuntural, sino permanente.**

MARINA CARTAGENA

MADRID. En el marco de TOC Europe 2026, uno de los principales puntos a tratar entre las compañías del sector girará precisamente en torno a esta nueva realidad: cómo afecta la geopolítica a la operativa portuaria, qué estrategias están adoptando los operadores para mantener sus servicios, cuál es el balance reciente de tráficos y, sobre todo, si es posible seguir siendo competitivos en un entorno cada vez más complejo y volátil.

Las respuestas de actores clave del sector, como CSP Spain, ANESCO, APM Terminals

Spanish Gateways y Boluda Maritime Terminals, dibujan un diagnóstico común: la volatilidad ha llegado para quedarse y exige un cambio profundo en la forma de operar, invertir y planificar.

Incertidumbre

Uno de los elementos más repetidos por los operadores consultados es que la geopolítica ha dejado de ser un factor externo ocasional para convertirse en un condicionante estructural del negocio.

Desde ANESCO, su secretario general, José Luis Romero, subraya a Diario de Puerto el impacto directo de los conflictos internacionales en las rutas marítimas: “El conflicto en Oriente Medio está provocando una gran incertidumbre en los tráficos marítimos, no sólo en el Golfo Pérsico, sino a nivel global”. Esta situación ha tenido consecuencias inmediatas como los desvíos de rutas, el incre-

El sistema portuario español cerró 2025 con 556,5 millones de toneladas, un ligero descenso del 0,2% respecto al año anterior

mento de tiempos de tránsito y el aumento de costes logísticos. La referencia al cierre del Estrecho de Ormuz y a la crisis del Mar Rojo así lo muestra. Durante meses, muchas navieras optaron por rodear África a través del cabo de Buena Esperanza, lo que “alargó significativamente los tiempos de tránsito y disparó los costes del transporte marítimo”.

Por su parte, desde APM Terminals Spanish Gateways, Julián Fernández, director general, apunta a un cambio más profundo en la naturaleza del mercado. “Vivimos en un entorno de volatilidad estructural que ha obligado a toda la cadena de suministro a evolucionar” porque más que caídas abruptas de tráficos, lo que se observa es una reconfiguración constante de los flujos.

En esta misma línea, Miguel Marín, Sales and Marketing Manager de CSP Spain, destaca la necesidad de anticipación ante un entorno caracterizado por “una sucesión constante de disrupciones, desde pandemias hasta conflictos geopolíticos y tensiones comerciales”. La compañía reconoce que fenómenos como la inestabilidad en el Mar Rojo o las políticas arancelarias obligan a adaptar las cadenas logísticas en tiempo real. ▶

MARITIME · This newspaper speaks with CSP Spain, ANESCO, APM Terminals Spanish Gateways, and Boluda Maritime Terminals about the latest developments in the industry

Geopolitics and uncertainty are shaping the agenda for container terminals

→ **The global context in which container terminals operate has undergone structural changes in recent years. A series of crises—ranging from the pandemic to trade tensions, geopolitical conflicts, and disruptions to shipping routes—has created a new landscape in which uncertainty is no longer temporary but permanent.**

MARINA CARTAGENA

MADRID. At TOC Europe 2026, one of the main topics of discussion among companies in the sector will revolve precisely around

this new reality: how geopolitics is affecting port operations, what strategies operators are adopting to maintain their services, what the recent traffic trends are, and, above all, whether it is possible to remain competitive in an increasingly complex and volatile environment.

Responses from key industry players, such as CSP Spain, ANESCO, APM Terminals ▶

The Spanish port system closed out 2025 with 556.5 million tons, a slight decrease of 0.2% compared to the previous year

◀ Gonzalo Calero Gómez, CEO de Boluda Maritime Terminals, por su parte, menciona que, pese a no haber detectado en su caso caídas estructurales de los flujos de carga, sí han percibido "ciertas alteraciones puntuales en los tráficos, derivadas de cambios en rutas marítimas, ajustes en las escalas y una mayor volatilidad en la planificación de las navieras".

En conjunto, el mensaje es unánime: las terminales ya no operan en un entorno predecible. La planificación a largo plazo se ve condicionada por factores externos difíciles de controlar, lo que incrementa la complejidad operativa y financiera.

Adaptación y resiliencia

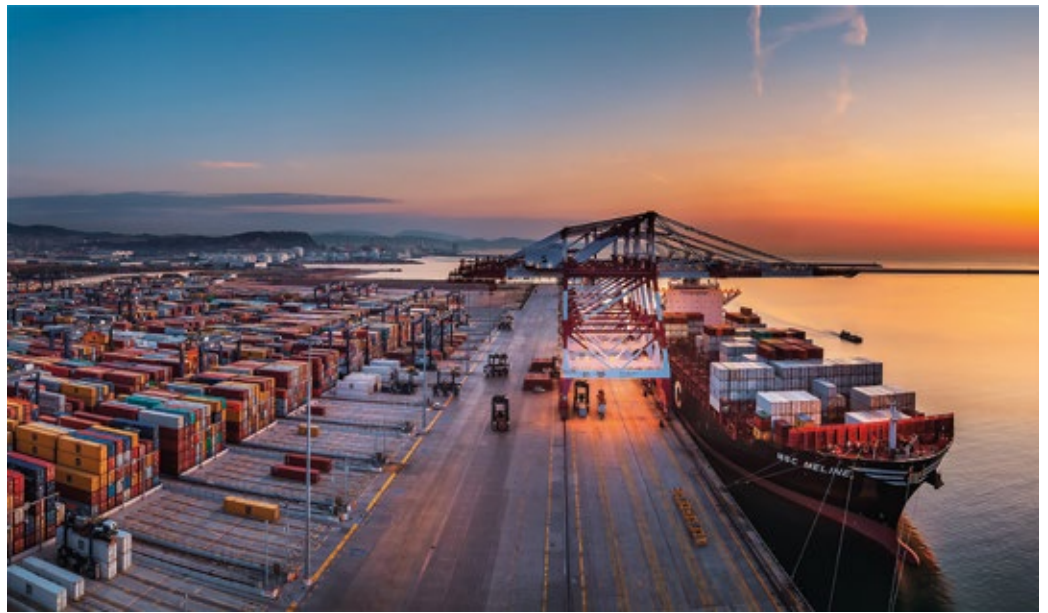
Ante este escenario, la capacidad de adaptación se ha convertido en el principal activo de las terminales. En ANESCO se destaca que las empresas estibadoras han desarrollado una "necesidad de máxima flexibilidad y adaptabilidad competitiva". Y

esta flexibilidad se traduce en la capacidad de gestionar picos de actividad, cambios de rutas o incidencias externas sin comprometer la operativa.

Un ejemplo de ello, apunta Romero, es la respuesta ante situaciones críticas recientes: "Las terminales españolas han demostrado una capacidad de adaptación extraordinaria, sabiendo gestionar con éxito volúmenes de carga cada vez mayores en situaciones críticas como fue la pandemia o el apagón del pasado abril".

Desde APM Terminals, el foco se pone en la colaboración como elemento clave. "La resiliencia no es un logro individual, sino el resultado de una comunidad logística integrada y alineada", indica Fernández, ya que la coordinación con autoridades portuarias, clientes y otros actores de la cadena es fundamental para garantizar la continuidad del servicio.

CSP Spain, por su parte, apuesta por un modelo integrado que combina terminales marítimas,



La volatilidad es una nueva realidad y exige un cambio profundo en la forma de operar, invertir y planificar. / Volatility is the new normal and calls for a fundamental shift in the way we operate, invest, and plan.

ferroviarias y operadores propios. Este enfoque permite "redirigir flujos de carga de forma eficiente y ofrecer soluciones puerta a puerta adaptadas a distintos escenarios".

◀ **Spanish Gateways, and Boluda Maritime Terminals, point to a common conclusion: volatility is here to stay and demands a fundamental shift in how we operate, invest, and plan.**

de tensions." The company acknowledges that developments such as instability in the Red Sea or tariff policies require logistics chains to adapt in real time.

Gonzalo Calero Gómez, CEO of Boluda Maritime Terminals, notes that, although his company has not observed any significant declines in cargo volumes, it has noticed "certain isolated disruptions in traffic resulting from changes in shipping routes, adjustments to port calls, and greater volatility in shipping companies' scheduling."

Uncertainty

One of the points most frequently raised by the operators surveyed is that geopolitics has ceased to be an occasional external factor and has instead become a structural determinant of the business.

ANESCO Secretary General José Luis Romero told Diario de Puerto that international conflicts have a direct impact on shipping routes: "The conflict in the Middle East is causing significant uncertainty in maritime traffic, not only in the Persian Gulf but globally." This situation has had immediate consequences, such as route diversions, longer transit times, and increased logistics costs. The reference to the closure of the Strait of Hormuz and the Red Sea crisis illustrates this. For months, many shipping companies chose to sail around Africa via the Cape of Good Hope, which "significantly lengthened transit times and sent maritime transport costs skyrocketing."

For his part, Julián Fernández, CEO of APM Terminals Spanish Gateways, points to a more profound shift in the nature of the market. "We are living in an environment of structural volatility that has forced the entire supply chain to evolve," he says, "because rather than sharp drops in traffic, what we are seeing is a constant reconfiguration of flows."

Along the same lines, Miguel Marín, Sales and Marketing Manager at CSP Spain, emphasizes the need to stay ahead of the curve in an environment marked by "a constant succession of disruptions, from pandemics to geopolitical conflicts and tra-

Terminals no longer operate in a predictable environment, and long-term planning is influenced by external factors that are difficult to control

Overall, the message is clear: terminals no longer operate in a predictable environment. Long-term planning is influenced by external factors that are difficult to control, which increase operational and financial complexity.

Adaptation and resilience

Given this situation, adaptability has become the terminals' greatest asset. ANESCO notes that stevedoring companies have developed a "need for maximum flexibility and competitive adaptability." And this flexibility translates into the ability to manage peaks in activity, route changes, or external incidents without compromising operations.

One example of this, Romero notes, is the response to recent critical situations: "Spanish terminals have demonstrated an extraordinary ability to adapt,




Las terminales ya no operan en un entorno predecible y la planificación a largo plazo se ve condicionada por factores externos difíciles de controlar

En Boluda apuestan por “optimizar procesos, invertir con criterio y mantener una relación cercana con los clientes, entendiendo sus necesidades y adaptando nuestros servicios a cada realidad local”.

Además, la comunicación constante con clientes y proveedores se ha convertido en una herramienta esencial para gestionar la incertidumbre. Actualmente, la preocupación por los costes, como el caso del combustible que pueden variar rápidamente, y la transparencia y la coordinación son clave para mantener la confianza del mercado.

Balance de tráficos

El análisis de los tráficos portuarios confirma este escenario de incertidumbre que las compañías “han aprendido” a tener controlada. Según informa el director general de ANESCO, el

sistema portuario español cerró 2025 con 556,5 millones de toneladas, lo que supone un ligero descenso del 0,2% respecto al año anterior. Sin embargo, el tráfico de contenedores alcanzó cifras históricas, con 18,6 millones de unidades y un crecimiento del 2,7%.

Este comportamiento refleja una dualidad: estabilidad en términos globales, pero con dinámicas internas cambiantes. El crecimiento de los TEUs de import-export (+7,8%) contrasta con una ligera caída del tránsito (-0,6%), lo que apunta a cambios en los patrones logísticos.

En 2026, los primeros datos muestran una ligera contracción, un “ligero retroceso”, afirma José Luis Romero. En los dos primeros meses del año, el tráfico portuario descendió un 1,3% y el de contenedores un 0,3%. Factores como la incertidumbre económica global o episodios climatológicos adversos influyeron en esta evolución.

Desde APM Terminals, Julián Fernández habla de un “optimismo prudente” para 2026, aunque se reconoce que “prever un crecimiento lineal es arriesgado”, pues la clave está en asumir la volatilidad como parte del escenario base.

Miguel Marín, desde CPS, traslada a este medio una visión



Las compañías destacan en sus nuevos planes de actuación los desvíos de rutas, el incremento de tiempos de tránsito y el aumento de costes logísticos. / In their new action plans, companies highlight route diversions, longer transit times, and rising logistics costs.

complementaria, destacando cómo determinados contextos geopolíticos pueden generar oportunidades. El bloqueo del Canal de Suez, por ejemplo, ha reforzado el papel del puerto de Valencia como hub estratégico, situándolo “como el primero de España y cuarto de Europa”. No obstante, estas oportunidades son coyunturales y dependen de factores externos. La con-

successfully managing ever-increasing cargo volumes during critical situations such as the pandemic or the power outage last April.”

At APM Terminals, the focus is on collaboration as a key element. “Resilience is not an individual achievement, but the result of an integrated and aligned logistics community,” says Fernández, as coordination with

port authorities, customers, and other players in the supply chain is essential to ensuring service continuity.

CSP Spain, for its part, is committed to an integrated model that combines maritime and rail terminals with its own operators. This approach allows the company to “efficiently redirect cargo flows and offer door-to-door solutions tailored to different

Somos parte del cambio
Un hub SMART
en continua evolución

Sostenible

Eficiente

Conectado

Transparente

Port de Barcelona
www.portdebarcelona.cat

gestión en puertos del norte de Europa o los desvíos de rutas pueden beneficiar a determinados enclaves, pero también evidencian la fragilidad del sistema.

Competitividad

Uno de los grandes debates del sector es si es posible mantener la competitividad en un contexto marcado por la presión regulatoria y la inestabilidad internacional. En ANESCO lo definen como “un equilibrio sumamente complejo”. La normativa europea, especialmente en materia medioambiental, introduce costes adicionales que obligan a las terminales a realizar grandes inversiones en modernización y sostenibilidad. Para mantener la competitividad, el sector reclama medidas como la reducción de la presión fiscal, incentivos a la inversión o mejoras en la productividad. Sin estos elementos, existe el riesgo de pérdida de atractivo frente a otros puertos menos regulados.

Julián Fernández menciona que la competitividad ya no depende únicamente de los costes y que “hoy es fundamental la fiabilidad y la sostenibilidad”. En este sentido, sigue el directivo de APM Terminals, la excelencia operativa y la capacidad de adaptación se convierten en factores diferenciales.

La geopolítica ha dejado de ser un factor externo ocasional para convertirse en un condicionante estructural del negocio

CSP Spain añade al análisis el impacto de las políticas comerciales internacionales, especialmente las arancelarias. “La imposición de medidas por parte de grandes mercados como Estados Unidos afecta significativamente a la competitividad en los productos y servicios, generando fluctuaciones en los volúmenes y obligando a las navieras a reorganizar sus servicios”, explica Marín.

Así, “en Boluda Maritime Terminals utilizamos sistemas avanzados de gestión de terminal (TOS) para planificar y controlar en tiempo real la operativa: atraques, movimientos, patio y asignación de equipos. Como ejemplo, soluciones como Paceco Poseidon están orientadas precisamente a este tipo de gestión integral en terminales multipropósito, aportando una visión operativa global y en tiempo real de los movimientos y recursos”, ejemplifica Gonzalo Calero Gómez.

En definitiva, la competitividad se redefine en un marco



Principales reivindicaciones del sector

En un contexto de evolución y resiliencia, este Diario pregunta a los expertos de la actividad en España acerca de sus principales reivindicaciones. Estas son sus respuestas:

1. **ANESCO** reclama una batería de medidas orientadas a mejorar la competitividad: reducción de la presión fiscal, simplificación administrativa, inversiones en infraestructuras y ayudas para la transición energética. También subraya la importancia de la seguridad jurídica y la estabilidad normativa.
2. **APM Terminals Spanish Gateways** pone el foco en la necesidad de adaptar el marco regulatorio a la nueva realidad inversora puesto que las terminales se enfrentan a “inversiones masivas en tecnología y descarbonización”, las cuales requieren mayor flexibilidad y certidumbre.
3. **CSP Spain** aboga por una aplicación homogénea de las políticas a nivel global, evitando desequilibrios competitivos entre regiones y entendiendo que la coordinación internacional se presenta como un elemento clave para garantizar condiciones equitativas.
4. **Boluda Maritime Terminals** apela a la estabilidad regulatoria y seguridad jurídica, acompañadas de una planificación realista de las inversiones necesarias para la transición energética y digital. Asimismo, consideran clave reforzar la colaboración público-privada, agilizar trámites administrativos y apoyar la formación de profesionales para garantizar la competitividad del sistema portuario español.

The industry's main demands

Against a backdrop of change and resilience, this newspaper asked industry experts in Spain about their main concerns. Here are their responses:

1. **ANESCO** is calling for a series of measures aimed at improving competitiveness: reducing the tax burden, streamlining administrative procedures, investing in infrastructure, and providing support for the energy transition. It also emphasizes the importance of legal certainty and regulatory stability.
2. **APM Terminals Spanish Gateways** emphasizes the need to adapt the regulatory framework to the new investment landscape, as terminals are facing “massive investments in technology and decarbonization,” which require greater flexibility and certainty.
3. **CSP Spain** advocates for the consistent application of policies on a global scale, avoiding competitive imbalances between regions and recognizing that international coordination is key to ensuring a level playing field.
4. **Boluda Maritime Terminals** calls for regulatory stability and legal certainty, coupled with realistic planning for the investments needed to support the energy and digital transitions. The company also considers it essential to strengthen public-private partnerships, streamline administrative procedures, and support professional training to ensure the competitiveness of Spain's port system.

más amplio, donde intervienen factores económicos, regulatorios y geopolíticos y las terminales deben equilibrar inversiones crecientes con la necesidad de mantener precios competitivos.

En esta línea, TOC Europe 2026 expondrá estos días en Hamburgo un sector en plena transformación donde la geopolítica es un elemento estructural

que condiciona la operativa diaria. La volatilidad de los flujos, la reconfiguración de rutas y la presión sobre los costes obligan a las terminales a ser más flexibles, resilientes y tecnológicamente avanzadas. Al mismo tiempo, la transición hacia modelos más sostenibles y digitalizados introduce nuevas exigencias de inversión y adaptación.

scenarios.” At Boluda, the focus is on “optimizing processes, investing wisely, and maintaining close relationships with customers by understanding their needs and adapting our services to each local context.

Furthermore, constant communication with customers and suppliers has become an essential tool for managing uncertain-

ty. Currently, concerns about costs—such as fuel prices, which can fluctuate rapidly—along with transparency and coordination, are key to maintaining market confidence.

Traffic summary

An analysis of port traffic confirms this scenario of uncertainty, which companies “have learned” to manage.

According to the CEO of ANESCO, the Spanish port system handled 556.5 million tons in 2025, representing a slight decrease of 0.2% compared to the previous year. However, container traffic reached record levels, with 18.6 million units and a 2.7% increase.

This trend reflects duality: overall stability, but with shifting internal dynamics. The growth in import-export TEUs (+7.8%) contrasts with a slight decline in transit (-0.6%), pointing to changes in logistics patterns.

In 2026, initial data show a slight decline, a “slight dip,” says José Luis Romero. In the first two months of the year, port traffic fell by 1.3% and container traffic by 0.3%. Factors such as global economic uncertainty and adverse weather conditions contributed to this trend.

Julián Fernández of APM Terminals speaks of “cautious optimism” for 2026, although he acknowledges that “predicting linear growth is risky,” as the key lies in accepting volatility as part of the baseline scenario.

Miguel Marín, from CPS, offers this publication a complementary perspective, highlighting how certain geopolitical contexts can create opportunities. The blockage of the Suez Canal, for example, has reinforced the role of the Port of Valencia as a strategic hub, positioning it “as the top port in Spain and fourth in Europe.” However, these opportunities are temporary and depend on external factors. Congestion in northern European ports or route diversions may benefit certain locations, but they also highlight the fragility of the system.

Competitiveness

One of the major debates in the industry is whether it is possible to remain competitive in a context marked by regulatory pressure and international instability. At ANESCO, they describe it as “an extremely complex balance.” European regulations, particularly environmental ones, impose additional costs that force terminals to make significant investments in modernization and sustainability. To remain competitive, the sector is calling for measures such as reduced tax burdens, investment incentives, or productivity improvements. Without these elements,

EN DESTACADO / HIGHLIGHTED

José Luis Romero
SECRETARIO GENERAL
DE ANESCO
SECRETARY GENERAL
OF ANESCO



“El conflicto en Oriente Medio está provocando una gran incertidumbre en los tráficos marítimos, no sólo en el Golfo Pérsico, sino a nivel global”

“The conflict in the Middle East is causing significant uncertainty in maritime traffic, not only in the Persian Gulf but worldwide”

there is a risk of losing competitiveness compared to other, less-regulated ports.

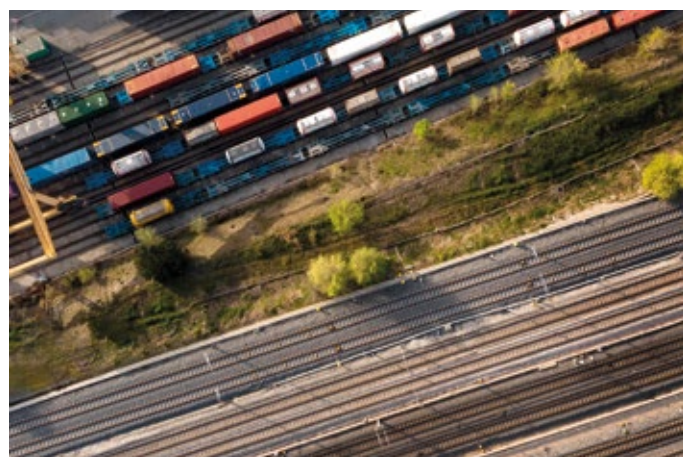
Julián Fernández notes that competitiveness no longer depends solely on costs and that “nowadays, reliability and sustainability are essential.” In this regard, the APM Terminals executive adds that operational excellence and the ability to adapt have become key differentiators. CSP Spain also considers the impact of international trade policies, particularly tariffs. “The imposition of measures by major markets such as the United States significantly affects the competi-

Julián Fernández
DIRECTOR GENERAL DE
APM TERMINALS SPANISH
GATEWAYS
GENERAL MANAGER OF
APM TERMINALS SPANISH
GATEWAYS



“Vivimos en un entorno de volatilidad estructural que ha obligado a toda la cadena de suministro a evolucionar”

“We live in an environment of structural volatility that has forced the entire supply chain to adapt”



El sector apuesta por un modelo integrado que combina terminales marítimas, ferroviarias y operadores propios. / The sector is committed to an integrated model that combines maritime and rail terminals with its own operators.

Miguel Marín
SALES AND MARKETING
MANAGER DE CSP SPAIN
SALES AND MARKETING
MANAGER AT CSP SPAIN



“La imposición de medidas por parte de grandes mercados como EE.UU. afecta a la competitividad en los productos y servicios”

“The imposition of measures by major markets such as the United States affects the competitiveness of products and services”

Gonzalo Calero
CEO DE BOLUDA
MARITIME TERMINALS
CEO OF BOLUDA
MARITIME TERMINALS



“Utilizamos sistemas avanzados de gestión de terminal (TOS) para planificar y controlar en tiempo real la operativa”

“We use advanced terminal operating systems (TOS) to plan and monitor operations in real time”

tiveness of products and services, causing fluctuations in volumes and forcing shipping companies to reorganize their services,” explains Marín.

“At Boluda Maritime Terminals, we use advanced terminal operating systems (TOS) to plan and monitor operations in real time: berthing, vessel movements, yard operations, and equipment allocation. For example, solutions like Paceco Poseidon are specifically designed for this type of comprehensive management at multi-purpose terminals, providing a global, real-time operational

overview of movements and resources,” explains Gonzalo Calero Gómez.

Ultimately, competitiveness is being redefined within a broader framework that encompasses economic, regulatory, and geopolitical factors, and terminals must balance increasing investments with the need to maintain competitive prices.

In this vein, TOC Europe 2026, currently taking place in Hamburg, will showcase an industry amid transformation, where geopolitics is a structural factor that shapes day-to-day operations. The volatility of cargo flows, the reconfiguration of routes, and cost pressures are forcing terminals to become more flexible, resilient, and technologically

Geopolitics has evolved from an occasional external factor into a structural determinant of the business

advanced. At the same time, the transition toward more sustainable and digitized models is introducing new demands for investment and adaptation.

fabrisem

WORLDWIDE

TERMINAL TRAILERS - ROLLTRAILERS - BANCADAS
REMOLQUES - BASCULANTES - CUBETAS

Visítanos en:

www.fabrisem.com

Damos respuesta a sus necesidades y desarrollamos vehículos a medida de sus expectativas.
Referencia a nivel de transporte y manipulación de cargas en recintos industriales y portuarios.

MARÍTIMO · Los operadores portuarios demandan una mayor implicación de la Administración en este proceso para hacerlo viable

El proceso de electrificación de las terminales de contenedores encalla en los altos costes

→ La electrificación de las terminales de contenedores ha dejado de ser un objetivo a largo plazo para convertirse en una realidad. Sin embargo, y a pesar de la concienciación de los operadores portuarios, dicho proceso supone un alto coste y un retorno de la inversión que en ocasiones excede los plazos impuestos por las propias terminales.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Reto. Objetivo. Proceso. Realidad. Todas estas calificaciones definen el estado del proceso en el que los operadores portuarios están inmersos para que la electrificación de sus instalaciones sea una realidad. Aunque la velocidad de estos procesos de electrificación no es homogénea, sí es cierto que todas las empresas estibadoras consultadas reconocen que, en mayor o menor medida, todas han iniciado ya este camino.

El camino hacia la descarbonización de la actividad portuaria no es fácil ni barato. Los procesos de modernización no se llevan a cabo sólo para afrontar el normal desgaste de la maquinaria, sino



Las terminales de contenedores han iniciado el proceso de electrificación de su operativa a pesar de los altos costes. / Container terminals have begun the process of electrifying their operations despite the high costs.

que busca transformar la operativa para lograr esa descarbonización. “Si bien estamos totalmente comprometidos con la reducción de emisiones, la realidad es que la maquinaria limpia que necesitamos puede costar entre 2 y 3 veces más que la convencional”, advierte José Luis Romero, secretario general de ANESCO.

En ese sentido, el directivo advierte de “enormes barreras

Aunque la velocidad de los procesos de electrificación no es homogénea, las empresas estibadoras reconocen que, en mayor o menor medida, han iniciado ya este camino

económicas y técnicas”. Por ello, para que esta apuesta por maquinaria de cero emisiones sea compatible con prestar servicios competitivos, deben existir “ayudas públicas que financien esa transición”, además de que el Estado debe garantizar “un suministro eléctrico estable y a precios razonables”. De no ser así, Romero advierte: “La electrificación podría convertirse en una desventaja competitiva

MARITIME · Port operators are calling for greater government involvement in this process to make it viable

The electrification of container terminals is thwarted by high costs

→ The electrification of container terminals has evolved from a long-term goal into a reality. However, despite port operators' growing awareness, this process entails high costs and a return on investment that sometimes exceeds the timeframes set by the terminals themselves.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Challenge. Goal. Process. Reality. All these terms describe the current state of the process that port operators are undergoing to make the electrification of their facilities a reality. Although the pace of these electrification processes varies, it is true that all the stevedoring companies surveyed acknowle-

dge that, to a greater or lesser extent, they have all already embarked on this path.

The path toward decarbonizing port operations is neither easy nor cheap. Modernization efforts are not undertaken merely to address normal machinery wear and tear, but rather to transform operations to achieve decarbonization. “While we are fully committed to reducing emissions, the reality is that the clean machinery we need can cost two to three times more



La electrificación de la maquinaria portuaria supone una transformación de los procesos operativos. / The electrification of port machinery is transforming operational processes.

Although the pace of electrification varies, stevedoring companies acknowledge that, to a greater or lesser extent, they have already embarked on this path

than conventional equipment,” warns José Luis Romero, secretary general of ANESCO.

In this regard, the executive warns of “enormous economic and technical barriers.” Therefore, for this commitment to zero-emission machinery to

be compatible with providing competitive services, there must be “public subsidies to finance this transition,” and the government must guarantee “a stable electricity supply at reasonable prices.” Otherwise, Romero warns: “Electrification could become

a competitive disadvantage compared to other ports that do not have the same environmental requirements.”

Julián Fernández, CEO of APM Terminals Spanish Gateways, echoes this sentiment, telling this newspaper

EN DESTACADO / HIGHLIGHTED

José Luis Romero
SECRETARIO GENERAL
DE ANESCO
SECRETARY GENERAL
OF ANESCO



“La electrificación podría convertirse en una desventaja competitiva frente a otros puertos que no tienen las mismas exigencias medioambientales”

“Electrification could become a competitive disadvantage compared to other ports that do not have the same environmental requirements”

frente a otros puertos que no tienen las mismas exigencias medioambientales”.

En esta misma línea se expresa Julián Fernández, director general de APM Terminals Spanish Gateways, que adelanta a este Diario que para la compañía esa electrificación es un “objetivo real”, pero que afronta retos de costes e incertidumbre tecnológica importantes. “La inversión en infraestructuras y maquinaria eléctrica es significativamente más costosa”, y

Julián Fernández
DIRECTOR GENERAL DE
APM TERMINALS SPANISH
GATEWAYS
GENERAL MANAGER OF
APM TERMINALS SPANISH
GATEWAYS



“Es necesaria una acción conjunta con las instituciones para pactar nuevas condiciones y financiación que faciliten esta transformación sin perder competitividad operativa”

“We need to work together with institutions to agree on new terms and financing that will facilitate this transformation without compromising operational competitiveness.”

Los procesos de electrificación se basan en la hibridación, adquisición de maquinaria de tamaño medio totalmente eléctrica y el despliegue de sistemas OPS

demanda “una acción conjunta con las instituciones para pactar nuevas condiciones de los plazos concesionales y financiación que

Jorge Moreno
CHIEF COMMERCIAL
OFFICER OF HUTCHISON
PORTS BEST
CHIEF COMMERCIAL
OFFICER OF HUTCHISON
PORTS BEST



“Desde la puesta en marcha del Sistema OPS, más de 70 buques se han conectado al sistema, evitando la emisión de más de 4.064 toneladas de dióxido de carbono”

“Since the OPS System was launched, more than 70 ships have connected to the system, preventing the emission of more than 4,064 tons of carbon dioxide”

faciliten esta transformación sin perder competitividad”.

Ignacio Huet, IT Director de CSP Spain, habla de que esa electrificación es una realidad hoy día, pero también pone el acento en ese retorno de la inversión, ya que es importante “analizar bien el esfuerzo inversor y el retorno de este, ya que transformar terminales como las nuestras en terminales eléctricas representa inversiones muy altas que son difícilmente recuperables a término del periodo concesional”. ▶

Ignacio Huet
IT DIRECTOR DE
CSP SPAIN
IT DIRECTOR AT CSP
SPAIN



“Transformar terminales como las nuestras en terminales eléctricas representan inversiones muy altas que son difícilmente recuperables a término del periodo concesional”

“Transforming terminals like ours into electric terminals requires very large investments that are difficult to recover by the end of the concession period”

that for the company, electrification is a “real goal,” but one that faces significant cost challenges and technological uncertainty. “Investment in infrastructure and electric machinery is significantly more expensive,” and requires “joint action with institutions to agree on new terms for concession periods and financing that facilitate this transformation without losing competitiveness.”

Ignacio Huet, IT Director at CSP Spain, notes that electrifi-

Gonzalo Calero
CEO DE BOLUDA
MARITIME TERMINALS
CEO OF BOLUDA
MARITIME TERMINALS



“Creemos que es viable compatibilizar electrificación y competitividad, siempre que el proceso sea gradual y técnicamente realista”

“We believe it is possible to reconcile electrification with competitiveness, provided the process is gradual and technically feasible”

Electrification efforts are based on hybridization, the acquisition of fully electric medium-sized machinery, and the deployment of OPS systems

cation is a reality today, but he also emphasizes the return on investment, as it is important “to thoroughly analyze the ▶



Ahora es el momento de pasarse a lo eléctrico

Con Carretillas de gran tonelaje, Carretillas para el manejo de vacíos y Reachstackers KALMAR.

Las carretillas de gran tonelaje eléctricas de Kalmar, ayudan a mejorar la ecoeficiencia de sus operaciones, mientras mantienen los más altos niveles de productividad y seguridad. Con una amplia gama de baterías, soluciones de carga y 33 toneladas de capacidad de elevación con nuestras carretillas eléctricas de gran tonelaje, 8 a 11 toneladas en nuestras carretillas de vacíos y 45 toneladas con nuestro reach stacker eléctrico, podemos trabajar con usted en diseñar una solución, que cumplirá las necesidades de su empresa. A qué espera?



El dato como aliado

En un momento en que todos los operadores portuarios consultados están inmersos, en mayor o menor medida, en un proceso de renovación de maquinaria y adquisición de nuevas unidades más eficientes, la gestión del dato y la implementación de nuevas herramientas tecnológicas se está convirtiendo en una herramienta fundamental para no perder competitividad.

Al respecto, Jorge Moreno, Chief Commercial Officer de Hutchison Ports BEST, incide en que “la gestión inteligente de los datos se ha convertido en un factor clave para la toma de decisiones”. En el caso de BEST, a través de BEST+, la compañía ofrece información en tiempo real para navieras, transitarios, transportistas y usuarios finales de la terminal. “Esta capacidad de anticipación y visibilidad permite optimizar la operativa, mejorar la planificación y reforzar la competitividad en un mercado dinámico y altamente exigente”, puntualiza.

En esa misma idea incide Ignacio Huet, IT Director de CSP Spain. CSP Spain se encuentra actualizando su principal herramienta digital para “mejorar de forma significativa la planificación de las operaciones y optimizar su ejecución”.

Uno de los campos donde más se trabaja es en nuevos sistemas operativos que faciliten la gestión



Los sistemas de gestión de terminales son una herramienta fundamental para optimizar la operativa y contar con datos en tiempo real. / Terminal management systems are an essential tool for optimizing operations and accessing real-time data.

de las terminales, como el NAVIS N4, implantado con éxito por alguno de los operadores portuarios, como es el caso de APM Terminals. “Esta herramienta hace posible una operativa mucho más eficiente y predecible. El uso inteligente de estos datos nos reporta una mayor resiliencia operativa y una mejora sustancial en la calidad del servicio”, detalla Julián Fernández, director general de APM Terminals Spanish Gateways.

Boluda Maritime Terminals utiliza sistemas avanzados de gestión de terminal (TOS) para planificar y controlar en tiempo real la operativa. “Estas

plataformas se complementan con integraciones EDI con navieras, clientes y autoridades portuarias para agilizar flujos documentales y mejorar la trazabilidad”, confirma Gonzalo Calero, CEO de Boluda Maritime Terminals.

La tendencia actual pasa por la digitalización de procesos y también por la automatización y semiautomatización de las terminales portuarias de contenedores, así como la utilización de tecnologías disruptivas como la IA, sobre todo en procesos predictivos.

Data at your Service

At a time when all the port operators surveyed are, to a greater or lesser extent, in the process of upgrading their machinery and acquiring new, more efficient units, data management and the implementation of new technological tools are becoming essential for maintaining competitiveness.

In this regard, Jorge Moreno, Chief Commercial Officer of Hutchison Ports BEST, emphasizes that “smart data management has become a key factor in decision-making.” In the case of BEST, through BEST+, the company provides real-time information to shipping lines, freight forwarders, carriers, and end users of the terminal. “This ability to anticipate and provide visibility allows us to optimize operations,

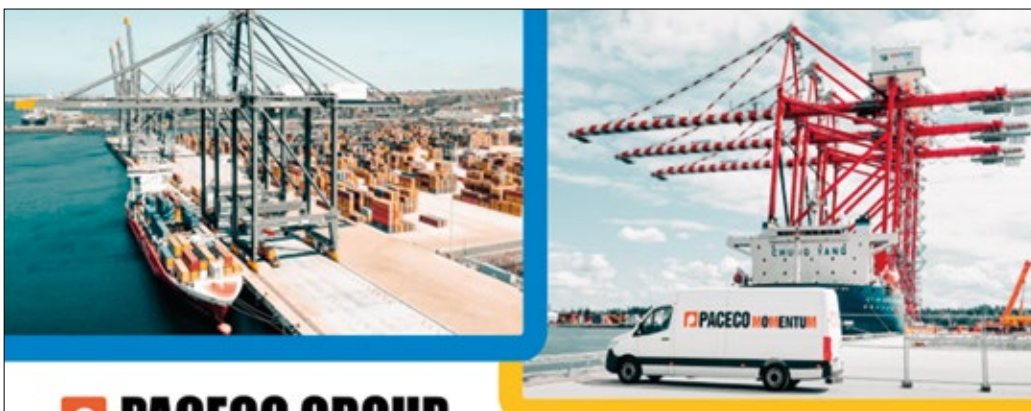
improve planning, and strengthen competitiveness in a dynamic and highly demanding market,” he notes. Ignacio Huet, IT Director at CSP Spain, shares this view. CSP Spain is currently updating its main digital tool to “significantly improve operational planning and optimize its execution.”

One of the areas where most work is being done is in developing new operating systems to streamline terminal management, such as NAVIS N4, which has been successfully implemented by some port operators, including APM Terminals. “This tool enables much more efficient and predictable operations. The intelligent use of this data provides us with greater operational resilience and a substantial improve-

ment in service quality,” explains Julián Fernández, CEO of APM Terminals Spanish Gateways.

Boluda Maritime Terminals uses advanced terminal operating systems (TOS) to plan and control operations in real time. “These platforms are complemented by EDI integrations with shipping lines, customers, and port authorities to streamline document flows and improve traceability,” confirms Gonzalo Calero, CEO of Boluda Maritime Terminals.

The current trend involves the digitization of processes as well as the automation and semi-automation of container port terminals, along with the use of disruptive technologies such as AI, particularly in predictive processes.



PACECO GROUP

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



paceco
spyder



paceco
seamulator



paceco
poseidon

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

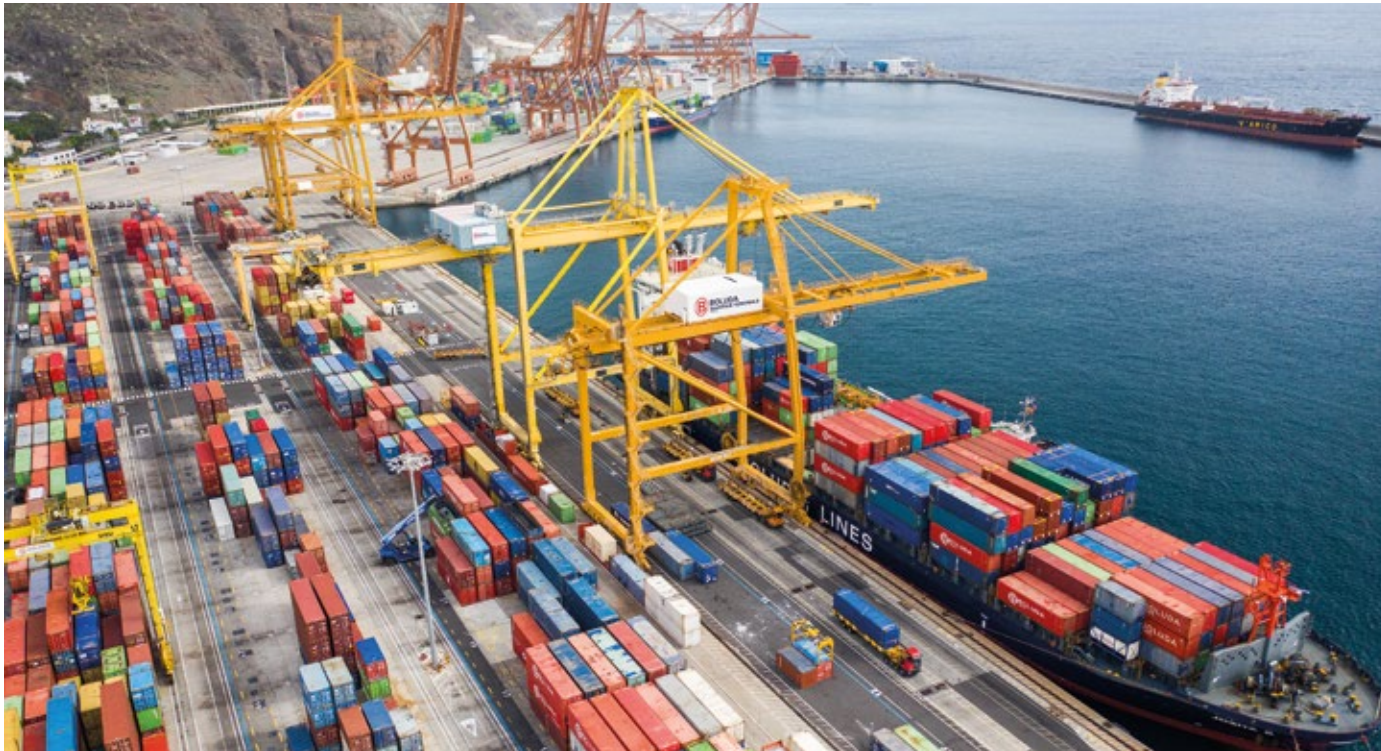
investment effort and its return, since transforming terminals like ours into electric terminals represents very high investments that are difficult to recover at the end of the concession period.”

Gonzalo Calero, CEO of Boluda Maritime Terminals, echoes this sentiment, noting that electrification “is not without its challenges,” as it requires significant investment and close coordination with government agencies. “We believe it is feasible to balance electrification and competitiveness, provided the process is gradual, technically realistic, and has the necessary institutional support.” For now, these electrification processes rely on hybridization, the acquisition of medium-sized fully electric or hydrogen-powered machinery, and the deployment of OPS (Onshore Power Supply)

systems. Regarding the implementation of OPS systems, the BEST case is exemplary, having become “the first OPS system in Southern Europe,” states Jorge Moreno, Chief Commercial Officer of Hutchison Ports BEST. “Since its launch, more than 70 ships have connected to the system, preventing the emission of over 4,064 tons of carbon dioxide.” Added to this is “the economic incentive for shipping companies using the OPS through discounts on port fees, aligning sustainability, efficiency, and competitiveness,” he emphasizes.

Pressure to comply with regulations

In this challenging context, the environmental regulatory framework does not help either. The Fit for 55 package, spearheaded by the new Emissions Trading System (EU ETS), has



La IA comienza a utilizarse en procesos predictivos. / AI is beginning to be used in predictive processes.

◀ Incide en esta misma idea Gonzalo Calero, CEO de Boluda Maritime Terminals, que asegura que esa electrificación “no está exenta de retos”, ya que requiere inversiones importantes y una coordinación estrecha con las administraciones. “Creemos que es viable compatibilizar electrificación y competitividad, siempre que el proceso sea gradual, técnicamente realista y cuente con el apoyo institucional necesario”.

Por el momento, esos procesos de electrificación se basan en la hibridación, adquisición de maquinaria de tamaño medio totalmente eléctrica o impulsada por hidrógeno, y despliegue de sistemas OPS (Onshore Power Supply). En el caso de la implementación de los sistemas OPS, el caso de BEST es paradigmático, convirtiéndose en “el primer sistema OPS del sur de Europa”, afirma Jorge Moreno, Chief Commercial Officer de Hutchison Ports BEST. “Desde su puesta en marcha, más de 70 buques se han conectado al sistema, evitando la emisión de más de 4.064 toneladas de dióxido de carbono”. A ello se suma “el incentivo económico para las navieras usuarias del OPS mediante bonificaciones en las tasas portuarias, alineando sostenibilidad, eficiencia y competitividad”, incide.

Presión por la normativa

En este contexto no exento de dificultades, el marco normativo ambiental no ayuda. El Fit for 55, con el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión (EU ETS) como punta de lanza, ha levantado ampollas en el sector. Además de existir un riesgo real de desvío de mercancías hacia puertos no comunitarios, lo cierto es que esa fuga de carbono, además de dejar sin valor la normativa actual, po-

dría tener consecuencias negativas para la competitividad y la economía del sector.

Las terminales demandan la suspensión de su aplicación hasta que se alcance un acuerdo de carácter internacional que garantice condiciones equitativas. “En caso de que esto no sea viable, defendemos que los ingresos generados por el ETS se reinviertan íntegramente en el sector”, asegura José Luis Romero.

Para Julián Fernández, el ETS es un “catalizador”, aunque cree que al sistema actual le queda camino por recorrer para ser justo y que no comprometa “la posición estratégica de los puertos europeos”. Al igual que el secretario general de Anesco, apunta que “es fundamental que los ingresos generados por el ETS sean reinvertidos en nuestra industria para financiar la electrificación de las terminales”.

Ignacio Huet incide en los efectos que la norma está teniendo a nivel europeo: “Desde la perspectiva europea el ETS ya ha tenido un impacto negativo, beneficiando a puertos como Tánger frente a Valencia o Algeciras”. No obstante, pone en valor “el trabajo conjunto de la mano de las Autoridades Portuarias para lograr la menor afectación a la actividad diaria en la electrificación de los muelles y para que no afecte a las escalas regulares de buques”.

Desde otra perspectiva, Gonzalo Calero entiende que el éxito del ETS dependerá en gran medida de su armonización con otras normativas comunitarias, así como “del acompañamiento institucional a las inversiones necesarias y de que no se comprometa la competitividad del sistema portuario europeo en su conjunto”.

caused a stir in the sector. In addition to the real risk of goods being diverted to non-EU ports, the fact is that this carbon leakage, besides rendering current regulations meaningless, could have negative consequences for the sector’s competitiveness and economy. The terminals are

calling for the suspension of its implementation until an international agreement is reached that guarantees a levelled playing field. “If this is not feasible, we advocate that the revenue generated by the ETS be reinvested entirely in the sector,” says José Luis Romero.

For Julián Fernández, the ETS is a “catalyst,” although he believes the current system still has a long way to go before it is fair and does not compromise “the strategic position of European ports.” Like the secretary general of Anesco, he notes that “it is essential that the revenue generated by the ETS be reinvested in our industry to finance the electrification of terminals.”

Ignacio Huet highlights the effects the regulation is having at the European level: “From a European perspective, the ETS has already had a negative impact, benefiting ports like Tangier at the expense of Valencia or Algeciras.” However, he highlights “the joint effort with Port Authorities to minimize the impact on daily operations during the electrification of the docks and to ensure it does not affect regular ship calls.”

From another perspective, Gonzalo Calero believes that the success of the ETS will depend largely on its harmonization with other EU regulations, as well as “institutional support for the necessary investments and ensuring that the competitiveness of the European port system as a whole is not compromised.”

Innovación y Formación

en Puertos, Transporte y Logística



FUNDACIÓN VALENCIAPORT

Promoción y Financiación de Proyectos

IMARPORT

Innovación Abierta

opentop Valenciaport Innovation Hub

Valenciaport Knowledge Hub

Pharos 39.0



Transformación Digital



Seguridad y Protección



Economía Azul



Transición Energética y Sostenibilidad



Logística Portuaria



Formación especializada



Inteligencia de Mercado

FUNDACIÓN VALENCIAPORT



www.fundacion.valenciaport.com

MARÍTIMO · La atracción de nuevos perfiles ligados a los procesos de transformación digital, principal reto

Las terminales advierten de una progresiva falta de profesionales ligados a la automatización

→ Los procesos de transformación digital en las terminales de contenedores son imparable. La actual tendencia del mercado marca este camino, aunque los operadores lanzan una advertencia: comienza a percibirse una falta de ciertos perfiles profesionales específicos.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Aunque a una velocidad muy lenta, los procesos de automatización de terminales van a definir el futuro de las operativas portuarias, sobre todo en el ámbito del contenedor.

Ante esta expansión prevista, lo razonable es que la demanda de ciertos perfiles profesionales crezca año tras año. No obstante, lo que no parece tan claro es que se pueda satisfacer esa demanda. De hecho, hoy día ya existe una alta demanda de perfiles con competencias en desarrollo de software, análisis de datos y mantenimiento de sistemas automatizados que no siempre resulta fácil de satisfacer. “El principal hándicap es la velocidad del cambio tecnológico frente a los tiempos de formación”, reconoce José Luis Romero, secretario general de ANESCO.

Precisamente, para Ignacio Huet, IT Director de CSP Spain, encontrar perfiles con experiencia y conocimientos operativos



La automatización de las terminales de contenedores aumentará la demanda de perfiles profesionales específicos. / The automation of container terminals will increase the demand for specific professional roles.

Ignacio Huet (CSP Spain): “El talento busca retos y la automatización es un campo de trabajo que se convierte en esencial a la hora de atraerlo”

y tecnológicos “se convierte a veces en una misión imposible”, sobre todo si hablamos de jefes de Operaciones, ingenieros de Procesos o de Automatización, e incluso responsables de Planificación de las propias terminales. “Uno de los principales hándicaps para estos perfiles es la capacidad de nuestro grupo

Julián Fernández (APM Terminals Spanish Gateways): “El reto es la adaptación de las competencias a un entorno tecnológico avanzado”

de ser atractivos en cuanto a los retos de futuro; el talento busca retos, y la automatización es un campo de trabajo que se convierte en esencial a la hora de atraerlo”, subraya Huet.

Julián Fernández, director general de APM Terminals Spanish Gateways, pone el acento, por su parte, en que no siempre existe una formación oficial tan especializada, y la experiencia se obtiene en el propio puesto. No obstante, “la colaboración entre empresas y centros de formación es fundamental. En APM Terminals formamos a nuestro personal para manejar los nuevos equipos eléctricos y soluciones digitales”, incide.

Gonzalo Calero, CEO de Boluda Maritime Terminals, incide en esta idea: “Existen dificultades para cubrir determinados perfiles técnicos y operativos, especialmente aquellos que requieren una combinación de experiencia portuaria, competencias digitales y capacidad de adaptación a entornos cada vez más automatizados”. En el caso de Boluda Corporación Marítima, “apostamos por planes de formación específicos, promoción interna y una gestión cercana de las personas, conscientes de que el capital humano es un factor diferencial en la calidad del servicio”.

Transformación del empleo

Nadie duda de que la automatización transformará el empleo. Sin embargo, “existe el riesgo de

MARITIME · Attracting new talent with expertise in digital transformation is the main challenge

Terminals are warning of a growing shortage of professionals in the field of automation

→ The digital transformation processes at container terminals are unstoppable. Current market trends point in this direction, although operators are sounding a warning: there are already signs of a shortage of certain specialized professionals.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Although progress is slow, terminal automation will shape the future of port operations, particularly in the container sector.

Ignacio Huet (CSP Spain): “Talent seeks challenges, and automation is a field that is becoming essential when it comes to attracting it”

Given this projected expansion, it stands to reason that demand for certain professional profiles will grow year after year. However, it is not so clear whether that demand can be met. In fact, there is already high demand today for professionals with skills

in software development, data analysis, and automated systems maintenance, a demand that is not always easy to satisfy. “The main challenge is the speed of technological change versus the time required for training,” acknowledges José Luis Romero, secretary general of ANESCO.

Indeed, for Ignacio Huet, IT Director at CSP Spain, finding candidates with operational and technological experience and expertise “sometimes becomes an impossible task,” especially when it comes to Operations Managers, Process or Automation Engineers, and even Planning Managers at the terminals themselves. “One of

Julián Fernández (APM Terminals Spanish Gateways): “The challenge is adapting skills to an advanced technological environment”

the main obstacles for these roles is our group’s ability to be attractive in terms of future challenges; talent seeks challenges, and automation is a field of work that becomes essential when it comes to attracting it,” Huet emphasizes. Julián

Fernández, CEO of APM Terminals Spanish Gateways, points out that such specialized formal training is not always available, and that experience is gained on the job. However, “collaboration between companies and training centers is essential. At APM Terminals, we train our staff to operate new electrical equipment and digital solutions,” he emphasizes.

Gonzalo Calero, CEO of Boluda Maritime Terminals, emphasizes this point: “There are challenges in filling certain technical and operational roles, especially those that require a combination of port experience, digital skills, and the ability to adapt to increasingly automated environments.” In the case of Boluda Corporación Marítima, “we are committed to specific training programs, internal promotion, and hands-on people management, recognizing that human capital is a key differentiator in service quality.”

EL DATO / THE FACT

22.400

MILLONES DE DÓLARES. Según un informe de la consultora Research Nester, el mercado de terminales automatizadas de contenedores alcanzó un valor el pasado año de 11.300 millones de dólares, con perspectivas de que alcance los 22.400 millones de dólares en 2035, con una tasa de crecimiento anual entre 2026 y 2035 de un 7,9%.

MILLIONS OF DOLLARS. According to a report by the consulting firm Research Nester, the automated container terminal market was valued at \$11.3 billion last year, with projections that it will reach \$22.4 billion by 2035, at an annual growth rate of 7.9% between 2026 and 2035.

tener problemas para encontrar personal especializado si no actuamos ya”, advierte José Luis Romero, que apuesta por la formación continua como pilar para que los trabajadores sean

José Luis Romero: (ANESCO): “Existe el riesgo de tener problemas para encontrar personal especializado si no actuamos ya”

capaces de afrontar esta transición digital y ninguno se quede atrás.

En ese sentido, los grandes operadores portuarios consultados coinciden en señalar que la automatización no elimina la necesidad de talento, sino que transforma los perfiles requeridos. Para Julián Fernández, “el reto es la adaptación de las competencias a un entorno tecnológico avanzado, donde la formación continua y la recualificación son piezas clave”, ya que, para el director de APM Terminals Spanish Gateways, la tecnología es “una oportunidad para generar empleo de mayor valor añadido, reforzando el atractivo del sector portuario como un entorno moderno y seguro”.

Gonzalo Calero refuerza este argumento: “La automatización y digitalización no reducen la necesidad de personas, sino

tor’s appeal as a modern and safe environment.”

Gonzalo Calero reinforces this point: “Automation and digitization do not reduce the need for people; rather, they transform the types of roles in demand. In the future, the challenge will be to have increasingly qualified professionals capable of managing advanced technology.” However, he issues a warning: failing to strengthen training and talent recruitment programs could make it difficult to fill these specialized positions.

For his part, Ignacio Huet points out that few terminals worldwide are automated compared to “traditional” ones, which means that training and on-the-job learning take place right at the workplace. “This results in a clear shortage of talent in the market, forcing companies to recruit engineers with experience in other industries and train them on the job,” he concludes.

José Luis Romero (ANESCO): “There is a risk that we will have trouble finding specialized personnel if we don’t act now”



Los operadores piden reforzar los programas formativos para cumplir con la creciente demanda de las empresas. / Operators are calling for expanded training programs to meet the growing demand from companies.

Gonzalo Calero (Boluda Maritime Terminals): “La automatización y digitalización no reducen la necesidad de personas, sino que transforman los perfiles demandados”

que transforman los perfiles demandados. A futuro, el reto será contar con profesionales cada vez más cualificados, capaces de gestionar tecnología avanzada”. Aunque lanza una advertencia: no reforzar los programas de formación y atracción de talento podría generar dificultades para cubrir estos puestos especializados.

Por su parte, Ignacio Huet subraya que pocas terminales están automatizadas en el mundo si se comparan con las “tradicionales”, por lo que la experiencia y aprendizaje se produce en el mismo puesto de trabajo. “Esto provoca una manifiesta falta de oferta en el mercado, lo que obliga a seleccionar ingenieros con experiencia en otras industrias y formarlos in situ”, concluye.

Gonzalo Calero (Boluda Maritime Terminals): “Automation and digitization don’t reduce the need for people; rather, they transform the types of roles that are in demand.”

Employment Transformation No one doubts that automation will transform the job market. However, “there is a risk that we will struggle to find skilled workers if we don’t act now,” warns José Luis Romero, who advocates for ongoing training as the cornerstone of ensuring that workers are able to navigate this digital transition and that no one is left behind.

In this regard, the major port operators consulted agree that automation does not eliminate the need for talent, but rather transforms the skill sets required. For Julián Fernández, “the challenge lies in adapting skills to an advanced technological environment, where continuous training and reskilling are key components,” since, for the director of APM Terminals Spanish Gateways, technology is “an opportunity to create higher-value-added jobs, reinforcing the port sec-

CSP Spain
The Ports for ALL
Leading port operator in Spain

logitren

cspspain.com



La maquinaria portuaria ya no se entiende como un activo aislado en el ecosistema de la terminal. / Port machinery is no longer viewed as an isolated asset within the terminal ecosystem.

MARÍTIMO · Los fabricantes acompañan sus innovaciones a la evolución real de la actividad de sus clientes

Electrificación, digitalización y automatización: la nueva realidad de la maquinaria portuaria

→ **Todos los expertos coinciden, las principales tendencias que marcarán el futuro de la maquinaria portuaria en los próximos años seguirán tres caminos: la electrificación (ligada inevitablemente a la sostenibilidad), la automatización y la digitalización.**

JUAN CARLOS PALAU

VALENCIA. La industria de la maquinaria portuaria se enfrenta a esta convergencia de tres grandes vectores de transformación que los expertos consultados por este Diario avalan.

Para José Andrés Giménez, director de Logística Portuaria de la Fundación Valenciaport,

estos vectores son la descarbonización, la digitalización y la integración operativa y la incertidumbre económica y operativa; y detalla que, respecto a la descarbonización, “la presión regulatoria, especialmente en Europa, y la exigencia de los clientes, están obligando a una transición acelerada hacia equipos de cero o bajas emisiones”.

A este respecto, Ricardo

Moncho, Sales & Marketing Manager de STS Transfer Line, identifica cuatro tendencias

La evolución de la maquinaria portuaria será clara pero no necesariamente será homogénea

claras: “Automatización progresiva, uso intensivo de datos e inteligencia artificial, optimización de activos existentes frente a nuevas inversiones y digitalización de la toma de decisiones”.

Francisco J. Grau, managing director de TMEIC Port Technologies, coincide en cuanto a las principales tendencias, aunque las reduce a tres:

MARITIME · Manufacturers tailor their innovations to the actual trends in their customers' business

Electrification, digitization, and automation: the new reality of port machinery

→ **All experts agree that the main trends shaping the future of port machinery in the coming years will follow three paths: electrification (inevitably linked to sustainability), automation, and digitalization.**

JUAN CARLOS PALAU

VALENCIA. The port machinery industry is facing this convergence of three major drivers of

transformation, as confirmed by the experts consulted by this newspaper.

According to José Andrés Giménez, Director of Port Logistics at the Valenciaport Foundation, these drivers are decarbonization, digitalization, and operational integration, as well as economic and operational uncertainty; he explains that, regarding decarbonization, “regulatory pressure, especially in Europe, and customer demands are forcing an accelerated transition toward zero- or low-emis-

sion equipment.”

In this regard, Ricardo Moncho, Sales & Marketing Manager at STS Transfer Line, identifies four clear trends: “Progressive automation, intensive use of data and artificial intelligence, optimization of existing assets versus new investments, and the digitization of decision-making.”

Francisco J. Grau, Managing Director of TMEIC Port Technologies, agrees on the main trends, though he narrows them down to three: “Digitalization,

electrification/carbon footprint reduction, and automation. TMEIC is investing resources and talent in all three areas to become the industry leader in each of them.”

Regarding digitalization and operational integration, Giménez notes that machinery “is no longer viewed as an isolated asset, but rather as a valuable source of information within the terminals' operational ecosystem.” He also highlights a key challenge: “Ensuring interoperability, data quality, and inte-

gration with terminal and port systems through industry-accepted standards.”

For his part, David Alonso, Head of Specialty Tires Spain at Continental, notes that the evolution of the port machinery sector will be “very clear, though not necessarily uniform. We will see ports that are more electrified, more automated, and, above all, much more reliant on the intelligent use of data.”

“The real transformation will come from data. The ability to capture, interpret, and use

The evolution of port machinery will be clear, but it will not necessarily be uniform

EN DESTACADO / HIGHLIGHTED

Francisco J. Grau
MANAGING DIRECTOR
DE TMEIC
MANAGING DIRECTOR
OF TMEIC



“El gemelo digital es algo de lo que se habla mucho y muy a la ligera, pero tiene un gran enemigo: la falta de estandarización”

“The digital twin is something that’s talked about a lot and very casually, but it has one major obstacle: the lack of standardization”

“Digitalización, electrificación/ reducción de la huella de carbono y automatización. TMEIC está invirtiendo presupuesto y talento en las tres áreas para convertirse en la referencia del sector en todas ellas”.

En lo referente a la digitalización y la integración operativa, Giménez señala que la maquinaria “ya no se entiende como un activo aislado, sino como una fuente valiosa de información dentro del ecosistema operativo de las terminales”. Asimismo, destaca un reto: “Garantizar la interoperabilidad, la calidad del dato y la integración con sistemas terminales y portuarios a través de estándares aceptados por la industria”.

Por su parte, David Alonso, responsable Specialty Tires España de Continental, apunta, en cuanto a la evolución del sector de la maquinaria portuaria, que será “muy clara, aunque no necesariamente homogénea. Veremos puertos más electrificados, más automatizados y, sobre todo, mucho más apoyados en el uso inteligente de los datos”.

“La verdadera transformación vendrá del dato. La capacidad de capturar, interpretar y utilizar la información operativa en tiempo real será el principal diferenciador”, añade Alonso. “El futuro del sector portuario no se definirá por cuánta tecnología se incorpore, sino por la capacidad de convertir esa tecnología en decisiones más inteligentes y en una operación más eficiente, segura y sostenible”.

Sin embargo, fabricantes como Liebherr se muestran más cautelosos: “No pretendemos posicionarnos como pronosticadores del futuro de la industria. Los puertos operan dentro de entornos económicos, regulatorios y operativos complejos, y los resultados dependen de muchos factores que escapan al control de cualquier proveedor individual”.

José A. Giménez
DIRECTOR DE LOGÍSTICA
PORTUARIA DE LA
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
DIRECTOR OF PORT
LOGISTICS AT THE
VALENCIAPORT FOUNDATION



“La colaboración con startups está acelerando la innovación en ámbitos como la automatización, los gemelos digitales o la analítica avanzada”

“Collaboration with startups is accelerating innovation in areas such as automation, digital twins, and advanced analytics”

Liebherr prefiere “hacer un enfoque que consiste en garantizar que los productos y las soluciones sean técnicamente robustos, adaptables, y estén

La presión regulatoria y las exigencias de los clientes están acelerando la transición hacia equipos de cero o bajas emisiones

listos para respaldar diversas rutas de desarrollo posibles”.

A este respecto, Liebherr destaca que está invirtiendo precisamente en “opciones de electrificación escalables, inter-

Ricardo Moncho
SALES & MARKETING
MANAGER DE STS
TRANSFER LINE
SALES & MARKETING
MANAGER AT STS
TRANSFER LINE



“La ciberseguridad es un requisito, no una opción, especialmente en entornos cada vez más conectados como los puertos”

“Cybersecurity is a necessity, not an option, especially in increasingly connected environments such as ports”

faces digitales estructuradas, como APIs y sistemas de asistencia que puedan integrarse progresivamente, según la preparación y la infraestructura del cliente”.

Respuesta progresiva

La respuesta de la industria de la maquinaria portuaria a los retos que se le presentan en el futuro está siendo “progresiva pero clara: una evolución desde el hardware hacia soluciones integrales”, en opinión de José Andrés Giménez.

“Por un lado, los fabricantes están apostando decididamente por la electrificación de equipos, como RTGs, tractores de terminal o AGVs, combinada con soluciones híbridas o energías ▶

David Alonso
RESPONSABLE SPECIALTY
TIRES ESPAÑA DE
CONTINENTAL
HEAD OF SPECIALTY TIRES
SPAIN AT CONTINENTAL



“Veremos puertos más electrificados, más automatizados y, sobre todo, mucho más apoyados en el uso inteligente de los datos”

“We will see ports that are more electrified, more automated, and, above all, much more reliant on the intelligent use of data”

operational information in real time will be the key differentiator,” adds Alonso. “The future of the port sector will not be defined by how much techno-

Regulatory pressure and customer demands are accelerating the transition to zero- or low-emission equipment

logy is incorporated, but by the ability to turn that technology into smarter decisions and more efficient, safe, and sustainable operations.”

However, manufacturers such as Liebherr are more cau-

Liebherr

“Los puertos operan dentro de entornos económicos, regulatorios y operativos complejos, y los resultados dependen de muchos factores que escapan al control de cualquier proveedor individual”

“Ports operate within complex economic, regulatory, and operational environments, and their performance depends on many factors that are beyond the control of any single provider”

tious: “We do not intend to position ourselves as forecasters of the industry’s future. Ports operate within complex economic, regulatory, and operational environments, and outcomes depend on many factors beyond the control of any individual supplier.”

Liebherr prefers “an approach that focuses on ensuring products and solutions are technically robust, adaptable, and ready to support various possible development paths.”

In this regard, Liebherr emphasizes that it is investing specifically in “scalable electrification options, structured digital interfaces such as APIs, and assistance systems that can be integrated progressively, depending on the customer’s readiness and infrastructure.”

A Gradual Response

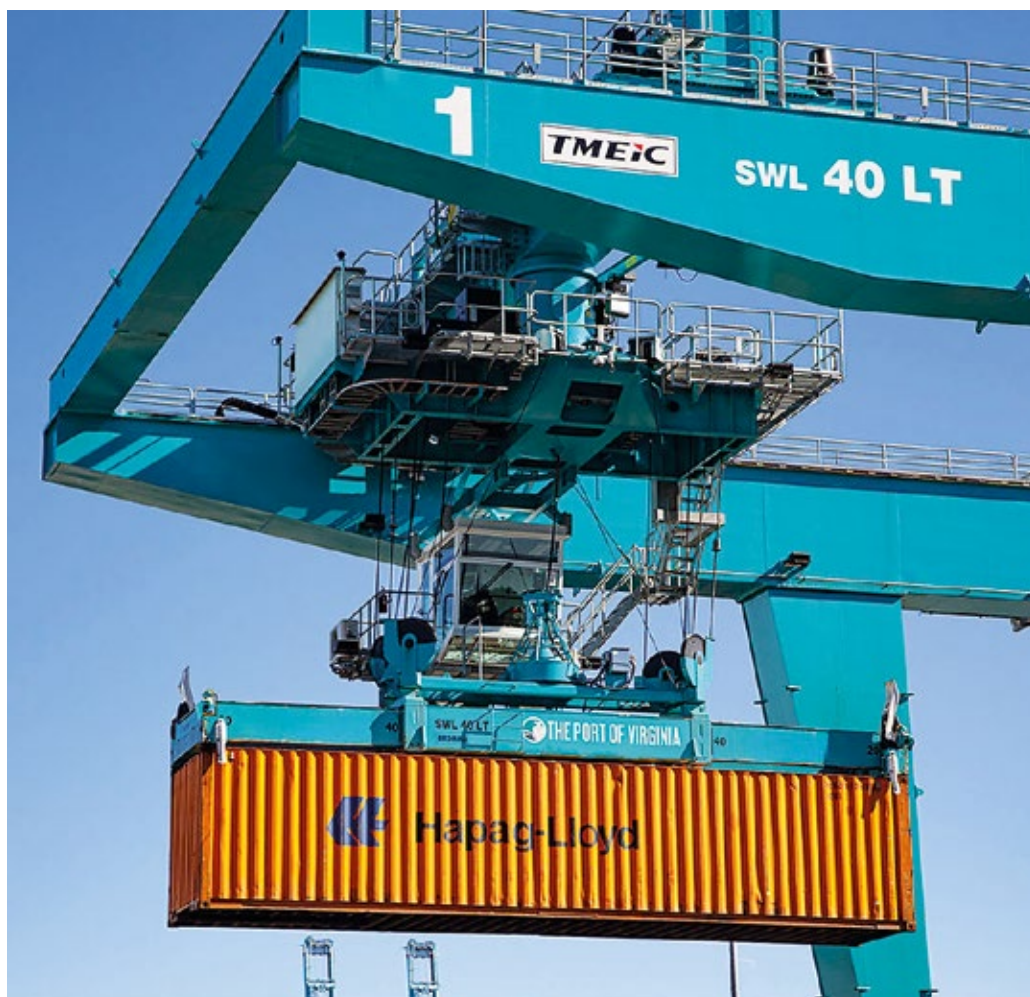
According to José Andrés Giménez, the port machinery industry’s response to the challenges it faces in the future is “gradual but clear: a shift from hardware toward comprehensive solutions.”

“On the one hand, manufacturers are firmly committed to the electrification of equipment, such as RTGs, terminal tractors, or AGVs, combined with hybrid solutions or zero-emission energy sources depending on the use case,” he notes.

On the other hand, the Director of Port Logistics at the Valenciaport Foundation indicates that a transition is underway “toward equipment-as-a-service models, where value no longer lies solely in the machine, but in operational performance, predictive maintenance, and associated analytics.”

“At STS Transfer Line, we are positioning ourselves precisely there: in maximizing the performance of current infrastructure through smart technology,” emphasizes Ricardo Moncho.

Giménez also highlights the collaboration with startups, which, in his opinion, ▶



Las nuevas tecnologías impactarán en aspectos como el mantenimiento de la maquinaria. / New technologies will have an impact on areas such as machinery maintenance.



Para Continental, la IA es una herramienta para transformar datos en acciones concretas. / For Continental, AI is a tool for turning data into concrete actions.

IA: un cambio cualitativo, más que incremental

En lo referente a las nuevas tecnologías, es indudable el impacto que la inteligencia artificial (IA) tendrá en el futuro de la maquinaria portuaria. “La IA está presente en la empresa desde hace ya mucho tiempo, en todos los ámbitos, tanto internos en nuestros procesos como en productos que están a disposición de nuestros clientes”, afirma a Diario del Puerto Francisco J. Grau, Managing Director de TMEIC Port Technologies. De hecho, subraya Grau, “internamente, gran parte del código que desarrollamos está realizado usando inteligencia artificial y estamos desarrollando productos para que nuestros clientes interactúen con nuestros productos de una manera más natural y cercana”.

Para el director de Logística Portuaria de la Fundación Valenciaport, José Andrés Giménez, la IA “representa un cambio cualitativo más que incremental” y su principal aportación radica en transformar la maquinaria “de un activo reactivo a un activo inteligente y predictivo. Quizá su mayor impacto esté en la toma de decisiones. La IA permite pasar de una gestión basada en reglas y experiencia previa o datos históricos a una gestión basada en predicciones y escenarios dinámicos”.

Para Ricardo Moncho, Sales & Marketing Manager de STS Transfer Line, “la incorporación o la integración de la inteligencia artificial en nuestro sistema podría producirse en tres áreas: optimización de secuencias de movimiento, predicción de cuellos de botella operativos y el ajuste dinámico de flujos de trabajo en tiempo real, lo que permitiría anticipar situaciones y adaptar la operativa antes de que el problema impacte en la productividad”. Moncho añade que la clave “no es solo automatizar, sino tomar decisiones mejores y más rápidas”.

David Alonso, Responsable Specialty Tires España de Continental, apunta que su compañía incorpora la IA “principalmente a través del análisis avanzado de datos operativos. En nuestro caso, la IA no es un fin en sí mismo, sino una herramienta para transformar datos en acciones concretas que mejoran la eficiencia, reducen costes y aumentan la disponibilidad del equipo”.

Por su parte, Liebherr subraya que aborda la inteligencia artificial “a través de sistemas de asistencia impulsados digitalmente, en lugar de recurrir a declaraciones generalistas sobre la IA. El énfasis está en apoyar los flujos de trabajo reales, especialmente en mantenimiento, operaciones y formación”.

AI: a qualitative shift, rather than an incremental one

When it comes to new technologies, there is no doubt about the impact that artificial intelligence (AI) will have on the future of port machinery. “AI has been part of the company for a long time now, in all areas—both internally in our processes and in the products available to our customers,” Francisco J. Grau, Managing Director of TMEIC Port Technologies, told Diario del Puerto. In fact, Grau emphasizes, “internally, much of the code we develop is created using artificial intelligence, and we are developing products so that our customers can interact with them in a more natural and intuitive way.”

For José Andrés Giménez, Director of Port Logistics at the Valenciaport Foundation, AI “represents a qualitative rather than incremental change,” and its main contribution lies in transforming machinery “from a reactive asset into an intelligent and predictive one. Perhaps its greatest impact lies in decision-making. AI allows us to move from management based on rules, prior experience, or historical data to management based on predictions and dynamic scenarios.”

For Ricardo Moncho, Sales & Marketing Manager at STS Transfer Line, “the incorporation or integration of artificial intelligence into our system could occur in three areas: optimization of movement sequences, prediction of operational bottlenecks, and dynamic adjustment of workflows in real time, which would allow us to anticipate situations and adapt operations before the problem impacts productivity.” Moncho adds that the key “is not just to automate, but to make better and faster decisions.”

David Alonso, Head of Specialty Tires Spain at Continental, notes that his company incorporates AI “primarily through advanced analysis of operational data. In our case, AI is not an end in itself, but a tool for transforming data into concrete actions that improve efficiency, reduce costs, and increase equipment availability.”

For its part, Liebherr emphasizes that it approaches artificial intelligence “through digitally driven assistance systems, rather than resorting to general statements about AI. The emphasis is on supporting real-world workflows, especially in maintenance, operations, and training.”

◀ de cero emisiones en función del caso de uso”, señala.

Por otro lado, el director de Logística Portuaria de la Fundación Valenciaport indica que se está produciendo una transición “hacia modelos de equipment as a service, donde el valor ya no reside solo en la máquina, sino en el rendimiento operativo, el mantenimiento predictivo y la analítica asociada”.

“En STS Transfer Line nos estamos posicionando precisamente ahí: en maximizar el rendimiento de las infraestructuras actuales mediante tecnología inteligente”, destaca Ricardo Moncho.

Giménez también resalta la colaboración con startups que, en su opinión, está “acelerando la innovación en ámbitos como la automatización, los gemelos digitales o la analítica avanzada”.

Gemelo digital

El gemelo digital es una de las tecnologías que más en boga están en el sector de la maquinaria y las terminales portuarias. A este respecto, Ricardo Moncho, Sales & Marketing Manager de STS Transfer Line, detalla que se plantea “como una capa estratégica que puede integrarse con el sistema para

◀ is “accelerating innovation in areas such as automation, digital twins, and advanced analytics.”

Digital Twin

The digital twin is one of the hottest technologies in the machinery and port terminal sector. In this regard, Ricardo Moncho, Sales & Marketing Manager at STS Transfer Line, explains that it is conceived “as a strategic layer that can be integrated with the system to replicate the behavior of operations and equipment in real time, which enables terminals to simulate different operational scenarios and anticipate critical situations.”

In this regard, Moncho notes that this facilitates the “identification of wear patterns, the early detection of potential failures, and the optimization of maintenance plans.” “The concept of a digital twin takes on special significance when it is fed with real operational data,” says David Alonso, Head of Specialty Tires Spain at Continental. In this re-

Volatility in traffic volumes is forcing manufacturers to design flexible, scalable, and resilient solutions

La ciberseguridad ya no es una opción, sino un requisito

“La ciberseguridad es un requisito, no una opción, especialmente en entornos cada vez más conectados como los puertos”, afirma el Sales & Marketing Manager de STS Transfer Line, Ricardo Moncho. “En nuestro caso, el sistema está concebido para integrarse dentro de las arquitecturas existentes de la terminal, respetando sus protocolos de seguridad y adaptándose a sus entornos tecnológicos”, añade.

“Además, al tratarse de una solución que se incorpora sobre infraestructuras existentes, permite mantener el control dentro de los sistemas propios de la terminal, evitando introducir vulnerabilidades adicionales”, concluye el experto.

Prueba de que la ciberseguridad es cada vez más fundamental, es el hecho de que TMEIC “siga trabajando con empresas auditorias y certificadoras para ofrecer a nuestros clientes la máxima seguridad posible en este campo. La industria lo demanda y tenemos que estar a la cabeza en esta materia”, asegura Francisco J. Grau, Managing Director de TMEIC Port Technologies, que subraya que han obtenido “algunas de las certificaciones más duras a nivel de ciberseguridad.

“La creciente conectividad en los puertos ha convertido la ciberseguridad en un elemento crítico de la operativa. Ya no es un aspecto exclusivo del ámbito IT, sino una cuestión directamente vinculada a



La industria portuaria pone cada vez más de relevancia la ciberseguridad en entornos conectados. / The port industry is placing increasing emphasis on cybersecurity in connected environments.

la continuidad del negocio y a la seguridad”, afirma David Alonso, responsable Specialty Tires España de Continental. La estrategia de la compañía, expone Alonso, se basa en un enfoque por capas: “Diseño

seguro desde el origen, control de accesos, segmentación entre sistemas industriales y corporativos, y monitorización continua. Esto permite reducir riesgos y reaccionar con rapidez ante cualquier incidente”.

Cybersecurity is no longer an option, but a requirement

“Cybersecurity is a requirement, not an option, especially in increasingly connected environments such as ports,” says Ricardo Moncho, Sales & Marketing Manager at STS Transfer Line. “In our case, the system is designed to integrate into the terminal’s existing architectures, adhering to its security protocols and adapting to its technological environments,” he adds.

“Furthermore, since it is a solution that is built on top of existing infrastructure, it allows control to remain within the terminal’s own systems, avoiding

the introduction of additional vulnerabilities,” the expert concludes.

Proof that cybersecurity is becoming increasingly critical is the fact that TMEIC “continues to work with auditing and certification firms to offer our clients the highest possible security in this field. The industry demands it, and we have to be at the forefront in this area,” says Francisco J. Grau, Managing Director of TMEIC Port Technologies, who emphasizes that they have obtained “some of the most rigorous cybersecurity certifications.”

“The growing connectivity in ports has made cybersecurity a critical element of operations. It is no longer an aspect exclusive to the IT field, but an issue directly linked to business continuity and security,” states David Alonso, Head of Specialty Tires Spain at Continental. The company’s strategy, explains Alonso, is based on a layered approach: “Secure design from the outset, access control, segmentation between industrial and corporate systems, and continuous monitoring. This allows us to reduce risks and react quickly to any incident.”

replicar en tiempo real el comportamiento de la operativa y de los equipos, lo que facilita a las terminales simular distintos escenarios operativos y anticiparse a situaciones críticas”.

En este sentido, Moncho indica que este hecho facilita la “identificación de patrones de desgaste, la detección temprana de posibles fallos y la optimización de los planes de mantenimiento”.

“El concepto de gemelo digital cobra especial sentido cuando se alimenta de datos reales de operación”, indica David

Alonso, responsable Specialty Tires España de Continental. En este sentido, añade que gracias a la conectividad y a soluciones digitales “es posible construir una visión mucho más precisa del estado y comportamiento de los activos”.

Sin embargo, matiza Francisco J. Grau, Managing Director de TMEIC Port Technologies, “el gemelo digital es algo de lo que se habla mucho y muy a la ligera, pero tiene un gran enemigo: la falta de estandarización que existe actualmente en nuestra industria”.

A este respecto añade que hay empresas “que lo han desarrollado para determinado cliente y es una tecnología muy prometedora, pero en mi opinión necesita más estandarización para adoptarse masivamente”.



La tecnología de STS Transfer Line busca maximizar el rendimiento de las infraestructuras actuales mediante tecnología inteligente. / STS Transfer Line’s technology aims to maximize the performance of existing infrastructure through smart technology.

La volatilidad de los tráficos obliga a los fabricantes a diseñar soluciones flexibles, escalables y resilientes

guard, he adds that thanks to connectivity and digital solutions, “it is possible to build a much more accurate picture of the condition and performance of assets.”

However, Francisco J. Grau, Managing Director of TMEIC

Port Technologies, qualifies this by saying, “The digital twin is something that’s talked about a lot and very casually, but it has a major enemy: the lack of standardization that currently exists in our industry.”

In this regard, he adds that there are companies “that have developed it for a specific client, and it is a very promising technology, but in my opinion, it needs more standardization to be adopted on a massive scale.”

LOGÍSTICA · Las compañías buscan integrar eficiencia energética, automatización y la reducción de costes operativos

La inestabilidad geopolítica también condiciona la planificación de los fabricantes de maquinaria

→ 2025 estuvo claramente condicionado por un entorno geopolítico inestable, con desvíos de rutas marítimas, tensiones comerciales y una presión sostenida sobre los costes logísticos y energéticos. Una situación que incluso se ha aumentado durante los primeros meses de 2026 y que obliga a los fabricantes de maquinaria a trabajar con escenarios mucho más dinámicos.

MARC VERGÉS

BARCELONA. Ante esta coyuntura, muchas terminales portuarias han priorizado la fiabilidad y el soporte del ciclo de vida por encima de la expansión a corto plazo. “Esta situación refuerza el valor de una planificación estructurada, una comunicación clara y una organización de servicio sólida capaz de apoyar a los clientes ante las cambiantes condiciones externas”, señalan a Diario del Puerto fuentes de Liebherr.

En la misma línea se expresa Víctor Manuel Barberá, CEO de STS Transfer Line, quien comenta que “nuestra solución permite a las terminales ganar agilidad en el movimiento de contenedores sin necesidad de realizar grandes inversiones ni depender de nuevos equipos, pues al integrarse sobre las grúas STS existentes, actúa como un impulso directo a



El enfoque por el que están apostando los fabricantes de maquinaria permite a las terminales mejorar su capacidad de respuesta ante incrementos de costes logísticos. / The approach adopted by machinery manufacturers enables terminals to improve their ability to respond to rising logistics costs.

la productividad, algo especialmente relevante en escenarios de incertidumbre y congestión operativa”.

Así, el enfoque por el que están apostando los fabricantes de maquinaria permite a las terminales mejorar su capacidad de

respuesta ante desvíos de rutas, picos de demanda o incrementos de costes logísticos, manteniendo niveles de rendimiento

más estables y sin necesidad de inversiones muy elevadas. “Y en el entorno portuario, donde cada equipo tiene un impacto di-

LOGISTICS · Companies are seeking to integrate energy efficiency, automation, and reduced operating costs

Geopolitical instability also affects the planning of machinery manufacturers

→ The year 2025 was clearly shaped by an unstable geopolitical environment, marked by rerouted shipping lanes, trade tensions, and sustained pressure on logistics and energy costs. This situation has intensified even further in the first few months of 2026, forcing machinery manufacturers to operate in much more dynamic environments.

MARC VERGÉS

BARCELONA. Considering this situation, many port terminals have prioritized reliability and lifecycle support over short-term expansion.

“This situation underscores the importance of structured planning, clear communication, and a robust service organization capable of supporting customers in the face of changing external conditions,” sources at Liebherr told Diario del Puerto. Víctor Manuel Barberá, CEO of STS Transfer Line, echoes this

sentiment, noting that “our solution enables terminals to streamline container handling without the need for major investments or new equipment; since it integrates with existing STS cranes, it directly boosts productivity—a factor that is particularly important in times of uncertainty and operational congestion.”

Thus, the approach adopted by machinery manufacturers enables terminals to improve their ability to respond to route deviations, spikes in demand, or increases in logistics costs, while

maintaining more stable performance levels without the need for significant investment. “And in the port environment, where every piece of equipment has a direct impact on operations, the key is not just manufacturing, but ensuring availability and continuity,” notes David Alonso, head of Specialty Tires Spain at Continental, who adds that “resilience and the ability to anticipate are just as important today as industrial capacity itself.”

Implementing solutions Energy efficiency, automation, and the reduction of operating

costs are sometimes presented as three distinct elements, with one supposedly taking priority over the others; however, the companies contacted by Diario del Puerto Publicaciones agree that “it’s not about choosing one, but integrating all three.” In the case of STS Transfer Line, the main focus is on reducing the cost per movement, which is the terminals’ actual KPI, but Barberá emphasizes that “energy efficiency and automation are levers for achieving this.”

Francisco José Grau, managing director of TMEIC, expressed a similar view, noting that “our drives are an excellent starting point for achieving the reduction in operating costs that our customers are seeking, combined with the best automation engineering and our team.”

EN DESTACADO / HIGHLIGHTED

David Alonso
RESPONSABLE SPECIALTY
TIRES ESPAÑA DE
CONTINENTAL
HEAD OF SPECIALTY TIRES
SPAIN AT CONTINENTAL



“En el entorno portuario, la clave no es solo fabricar, sino garantizar disponibilidad y continuidad”

“In the port sector, the key is not just manufacturing, but ensuring availability and continuity”

recto en la operativa, la clave no es solo fabricar, sino garantizar disponibilidad y continuidad”, señala David Alonso, responsable Specialty Tires España de Continental, quien añade que “la resiliencia y la capacidad de anticipación son hoy tan importantes como la propia capacidad industrial”.

Integrar soluciones

Hay veces que se presenta la eficiencia energética, la automatización y la reducción de costes operativos como tres elementos diferenciados y que uno se debe priorizar por encima de los otros, pero las empresas con-

Francisco J. Grau
MANAGING DIRECTOR
DE TMEIC
MANAGING DIRECTOR
OF TMEIC



“Nuestros drives son un excelente punto de partida para obtener esa reducción de costes operativos que nuestros clientes buscan”

“Our drives are an excellent starting point for achieving the reduction in operating costs that our customers are looking for”

tactadas por Diario del Puerto Publicaciones coinciden en señalar que “no se trata de elegir uno, sino integrar los tres”. En el caso de STS Transfer Line, el foco principal es la reducción del coste por movimiento, que es el KPI real de las terminales, pero Barberá destaca que “la eficiencia energética y la automatización son palancas para lograrlo”.

En la misma línea se expresa, Francisco José Grau, managing director de TMEIC, quien comenta que “nuestros drives son un excelente punto de partida para obtener esa reducción de costes operativos que nuestros clientes buscan, unidos a la me-

Víctor Manuel Barberá
CEO DE STS
TRANSFER LINE
CEO OF STS
TRANSFER LINE



“La eficiencia energética y la automatización son palancas para lograr la reducción de costes operativos”

“Energy efficiency and automation are key drivers for reducing operating costs”

jor ingeniería de automatización y a nuestro equipo humano”. Por su lado, desde Liebherr recuerdan que “diseñamos maquinaria para soportar la evolución futura, manteniendo la accesibilidad para el mantenimiento y el servicio” y añaden que “en paralelo, trabajamos para integrar la sostenibilidad y la gobernanza en nuestros procesos de negocio, no solo en las características del producto”. Así, los responsables de la compañía ponen en valor que la Liebherr MCCtec GmbH ha recibido la Medalla de Platino de EcoVadis, situándola entre el 1% superior de las más de 150.000 empresas evaluadas, “lo ▶



La resiliencia y la capacidad de anticipación son hoy tan importantes como la propia capacidad industrial. / Resilience and the ability to anticipate are just as important today as industrial capacity itself.

For its part, Liebherr notes that “we design machinery to withstand future developments while maintaining accessibility for maintenance and service,” adding that “at the same time, we work to integrate sustainability and governance into our business processes, not just

into product features.” Thus, company officials highlight that Liebherr MCCtec GmbH has received the EcoVadis Platinum Medal, placing it among the top 1% of the more than 150,000 companies evaluated, “which reflects progress in environmental performance, labor and ▶

valenciaport

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

En lo grande
y en lo pequeño

loaded!

CONECTAMOS

Los fabricantes de maquinaria presentan en TOC “soluciones prácticas”

En la TOC Europe de este año, la apuesta de los fabricantes de maquinaria se centra en soluciones prácticas e implementables que puedan integrarse en las operaciones diarias de la terminal. Así, entre las innovaciones de Liebherr está su app smartApp API, una interfaz digital estructurada que permite a las terminales alimentar automáticamente los datos de rendimiento de las grúas en sus propios sistemas de planificación o informes, eliminando la necesidad de exportaciones manuales de datos o el sistema Distance Alert para LHM asiste a los operadores en entornos portuarios estrechos al hacer claramente visible la proximidad de los objetos cercanos alrededor de la carga, ayudando a identificar situaciones críticas potenciales en una etapa temprana.

En el caso de Continental, el foco está en transformar el neumático en un elemento activo dentro de la operación y a través de sensorización y plataformas como ContiConnect, permiten a los operadores gestionar sus flotas de forma más eficiente, optimizando mantenimiento, reduciendo emisiones y mejorando el coste operativo. A nivel de producto, David Alonso, responsable Specialty Tires España de Continental, destaca soluciones como TerminalMaster, diseñado específicamente para entornos portuarios exigentes, con mayor resistencia y vida útil. “La diferencia frente a soluciones tradicionales es que ya no ofrecemos solo un producto, sino una solución integral basada en datos y orientada al rendimiento real”, asegura Alonso, quien subraya que “el neumático deja de ser un componente pasivo para convertirse en una herramienta clave en la eficiencia y sostenibilidad de la operación portuaria”.

A su vez, la compañía especializada en sistemas y soluciones industriales TMEIC presentará este año en TOC Europe importantes novedades en los campos de automatización de procesos en Gates, así como en electrificación y herramientas basadas en IA. En cuanto a STS Transfer Line, sus responsables subrayan que “nuestra principal diferenciación sigue siendo estructural: no sustituimos grúas STS, las potenciamos”. Una solución que puede integrarse tanto en grúas STS ya existentes como en nuevas grúas desde fábrica, “lo que permite a las terminales aumentar su productividad utilizando sus activos actuales o incorporar esta mejora desde el diseño inicial, sin necesidad de acometer inversiones masivas en nueva maquinaria”, destaca el CEO de la compañía Víctor Manuel Barberá.

Machinery manufacturers showcase “practical solutions” at TOC

At this year's TOC Europe, machinery manufacturers are focusing on practical, implementable solutions that can be integrated into daily terminal operations. Among Liebherr's innovations is its smartApp API, a structured digital interface that allows terminals to automatically feed crane performance data into their own planning or reporting systems, eliminating the need for manual data exports, and the Distance Alert system for LHM, which assists operators in tight port environments by clearly highlighting the proximity of nearby objects around the load, helping to identify potential critical situations at an early stage.

In Continental's case, the focus is on transforming the tire into an active component within operations; through sensor technology and platforms such as ContiConnect, the company enables operators to manage their fleets more efficiently, optimizing maintenance, reducing emissions, and improving operating costs. At the product level, David Alonso, Head of Specialty Tires Spain at Continental, highlights solutions such as TerminalMaster, designed specifically for demanding port environments, offering greater durability and a longer service life. “The difference from traditional solutions is that we no longer offer just a product, but a comprehensive, data-driven solution focused on real-world performance,” says Alonso, who emphasizes that “the tire is no longer a passive component but has become a key tool for the efficiency and sustainability of port operations.”

Meanwhile, TMEIC, a company specializing in industrial systems and solutions, will be showcasing major innovations this year at TOC Europe in the fields of process automation for Gates, as well as in electrification and AI-based tools. As for STS Transfer Line, its executives emphasize that “our main point of differentiation remains structural: we don't replace STS cranes; we enhance them.” A solution that can be integrated into both existing STS cranes and new cranes straight from the factory, “which allows terminals to increase their productivity by using their current assets or incorporating this improvement from the initial design, without the need for massive investments in new machinery,” notes the company's CEO, Víctor Manuel Barberá.



Una amplia representación de fabricantes de maquinaria portuaria estará presente en TOC Europe 2026 / A wide range of port machinery manufacturers will be present at TOC Europe 2026

que refleja avances en medio ambiente, derechos laborales y humanos, ética y adquisiciones sostenibles”.

Finalmente, David Alonso, responsable Specialty Tires España de Continental, destaca que “la eficiencia energética es clave por el contexto regulatorio y de sostenibilidad, mientras que

human rights, ethics, and sustainable procurement.”

Finally, David Alonso, Head of Specialty Tires Spain at Continental, notes that “energy efficiency is key given the regulatory and sustainability landscape, while automation ensures consistency and reduces errors,” and emphasizes that “both only make sense if they translate into greater productivity and uptime.”

Thus, the ultimate goal for companies is not to incorporate more technology, but to achieve higher performance at lower cost and with greater reliability.

Technical Challenges

The port sector is at a turning point where several challenges, such as decarbonization, cybersecurity, and interoperability, are converging and cannot be addressed in isolation. Thus, Liebherr notes that “electrification is a central challenge, particularly aligning regulatory expectations with practical infrastructure constraints, such as grid capacity and energy management,” and in this regard, they point out that “we remain neutral regarding the direction of policies; our role is to provide mature and sustainable technologies that help ports adapt at a realistic pace, ensuring that transitions are stable, safe, and economically viable within the

Given the current instability, many port terminals have prioritized reliability and lifecycle support over short-term expansion

various regional frameworks.”

Regarding interoperability, Alonso of Continental notes that “the industry has made significant progress in digitalization, but there is still considerable fragmentation among systems, platforms, and suppliers,” and therefore believes that “without true data integration, it is difficult to fully realize the value of emerging technologies.”

Alonso concludes that “overall, the industry's greatest challenge is not only to adapt to new demands, but to do so in a coherent manner, striking a balance between sustainability, digitalization, and operational efficiency.” That is what will determine the ports' true competitiveness in the coming years.

Ante la inestabilidad actual, muchas terminales portuarias han priorizado la fiabilidad y el soporte del ciclo de vida por encima de la expansión a corto plazo

la automatización aporta consistencia y reducción de errores” y subraya que “ambas solo tienen sentido si se traducen en mayor productividad y disponibilidad”.

Así pues, el objetivo final de las compañías no es incorporar más tecnología, sino lograr más rendimiento con menos coste y mayor fiabilidad.

Desafíos técnicos

El sector portuario se encuentra en un punto de inflexión donde convergen varios desafíos que no pueden abordarse de forma aislada como son la descarbonización, la ciberseguridad y la interoperabilidad. Así, desde Liebherr comentan que “la electrificación es un desafío central, particularmente la alineación de las expectativas regulatorias con las limitaciones prácticas de la infraestructura, como la capacidad de la red y la gestión de la energía” y, en este sentido, señalan que “nos mantenemos neutrales respecto a la dirección de las políticas; nuestro papel es proporcionar tecnologías maduras y sostenibles que ayuden a los puertos a adaptarse a un ritmo realista, asegurando que las transiciones sean estables, seguras y económicamente viables dentro de los diversos marcos regionales”.

En cuanto a interoperabilidad, desde Continental, Alonso asegura que “el sector ha avanzado mucho en digitalización, pero todavía existe una fragmentación importante entre sistemas, plataformas y proveedores” y por ello considera que “sin una integración real de datos, es difícil capturar todo el valor de las tecnologías emergentes”.

Alonso concluye que “en conjunto, el gran reto del sector no es solo adaptarse a nuevas exigencias, sino hacerlo de forma coherente, equilibrando sostenibilidad, digitalización y eficiencia operativa”. Ahí es donde se va a definir la competitividad real de los puertos en los próximos años.

An aerial night view of a port terminal. The scene is illuminated with blue and white lights. In the foreground, a large container ship is docked at a pier, with its deck covered in stacks of containers. Several gantry cranes are positioned along the pier, ready for loading or unloading. In the background, another container ship is docked, and the port extends into the distance with more cranes and infrastructure. The overall atmosphere is industrial and futuristic.

DRIVING THE PORT OF THE FUTURE

Los Puertos más Inteligentes empiezan aquí

Modernice su terminal con soluciones modulares de electrificación y automatización que se integran con la infraestructura existente para estabilizar los costes energéticos, reducir las emisiones y lograr una mayor visibilidad "gate to quay."

Visit tmeicports.com

TMEiC
We drive industry

KONECRANES

Standardize industry-leading expertise in your fleet

Konecranes Port Services Any Brand can improve the safety, reliability, efficiency and sustainability of any brand of port equipment. With same features on all your cranes and a service level agreement for the software, you have a simple, cost-effective way to ensure consistent performance across your operations.



More info on Any Brand Services

AB
Any Brand

Ports. Evolved.