



ALERTA de MERCADO

Los puertos se enfrentan a un aumento de la congestión con un 40 % de buques con retraso¹

En el mes de junio de 2025 se ha intensificado la congestión portuaria a nivel global, con un impacto especialmente notable en Asia del Norte, el norte de Europa y algunos puertos del Mediterráneo. Los datos analizados muestran un aumento sostenido del número de buques y TEUs afectados, que ya suponen en torno al 9% de la capacidad mundial. Al mismo tiempo, ciertos puertos clave como Hamburgo, Amberes o Tánger Med han registrado incrementos interanuales en el número de escalas, lo que ha contribuido a tensionar aún más la operativa.

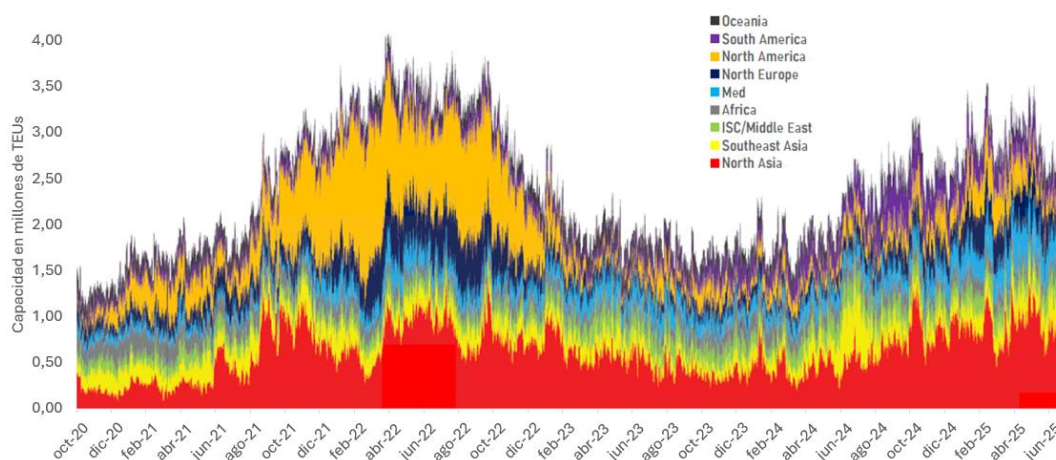
Este repunte de la congestión no se explica únicamente por un aumento del tráfico, sino por la confluencia de factores como la reorganización de alianzas navieras, los desvíos por el Cabo de Buena Esperanza, la llegada de megabuques y la limitada flexibilidad de muchas terminales. En este contexto, resulta clave seguir monitorizando la evolución regional de las escalas, la capacidad efectiva disponible y las medidas adoptadas por los puertos para evitar que esta situación se prolongue en el tiempo o se agrave de cara al pico de actividad del segundo semestre.

Análisis de la Fundación Valenciaport

En los últimos meses, el transporte marítimo global se ha visto afectado por un repunte notable de la **congestión portuaria** (Gráfico 1). Según *Port Technology*, el 40% de los buques está sufriendo retrasos, con aumentos de hasta el 300% en algunos puertos clave. Singapur, Ciudad del Cabo y Róterdam se encuentran entre los enclaves más afectados, con esperas que en ocasiones superan los diez días. Esta situación empieza a generar **tensiones en las cadenas logísticas**, dificultando la planificación de escalas y la rotación de flota. El impacto se extiende tanto a navieras como a operadores portuarios y cargadores, en un contexto de gran volatilidad operativa y reducción de márgenes.

¹ Noticia original publicada por "Port Technology International" y disponible en: <https://www.porttechnology.org/news/ports-face-surging-congestion-with-40-of-ships-delayed/>

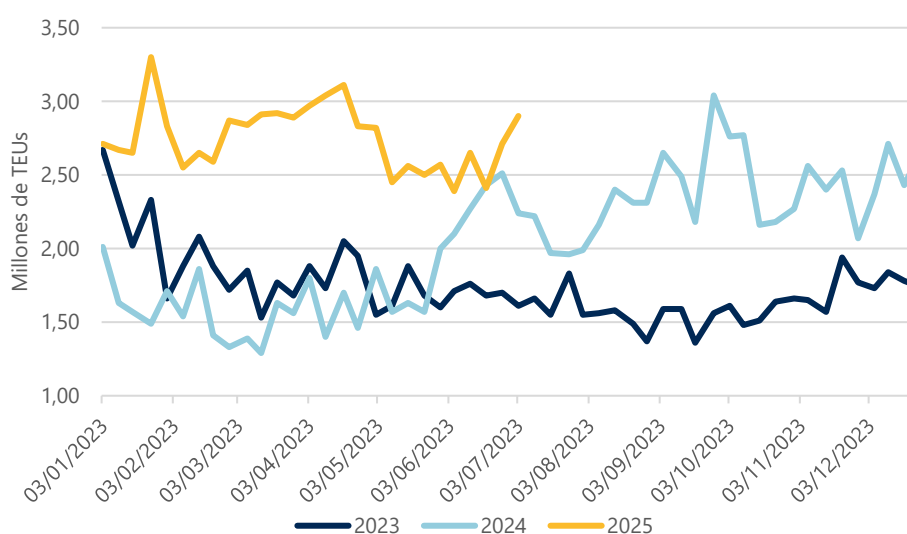
Gráfico 1. Congestión portuaria por región



Fuente: Linerlytica

En esta línea, los informes semanales más recientes de *Linerlytica* correspondientes a junio de 2025 confirman un **aumento progresivo de la congestión portuaria**, tanto en términos de capacidad afectada como en distribución geográfica. A finales de junio se estimaba que cerca de 3 millones de TEUs estaban inactivos por congestión, lo que equivale al 9% de la flota global de portacontenedores. Este valor refleja una **tendencia al alza notable** frente al mismo intervalo temporal de los dos ejercicios anteriores (Gráfico 2). Con esto, la congestión ha vuelto a **absorber una proporción creciente de la flota global**, superando niveles que no se alcanzaban desde los episodios más agudos de 2021 y 2022. Como comentado anteriormente, esta evolución tiene **implicaciones directas en la operativa** portuaria, en la programación de servicios y en el comportamiento del mercado de fletes.

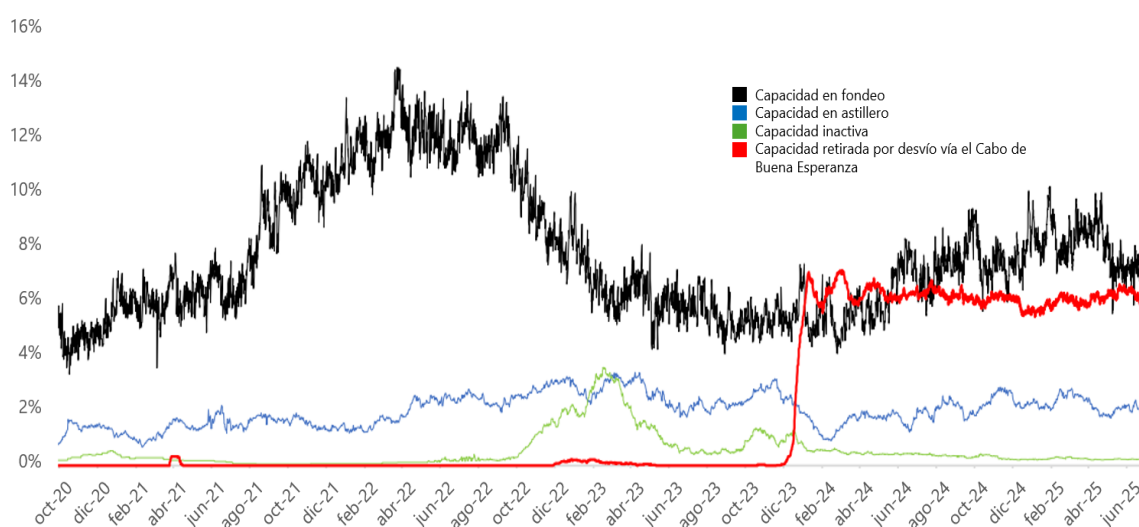
Gráfico 2. Evolución de TEUs afectados por congestión (2023-2025)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Linerlytica

En un contexto de alta demanda estacional, restricciones operativas y tensiones persistentes en determinadas rutas, la **capacidad efectiva de la flota mundial** se ha visto nuevamente comprometida por la acumulación de buques en espera, tanto en fondeo como en terminal tal como muestra el Gráfico 3. Más allá del análisis cuantitativo, lo relevante es que la congestión está condicionando de forma directa la **disponibilidad efectiva de capacidad**. Aunque la flota mundial continúa creciendo por la entrega de nuevos buques, una parte significativa de esa capacidad no está operativa en términos reales. El resultado es una mayor presión sobre las tarifas, una menor fiabilidad de los servicios y un entorno de creciente incertidumbre para navieras, operadores logísticos y cargadores.

Gráfico 3. Evolución de la capacidad en fondeo (% sobre la flota mundial)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Linerlytica

Una de las claves del actual repunte no es solo su magnitud, sino su **distribución geográfica**. Frente a situaciones anteriores en las que el impacto se concentraba especialmente en Norteamérica o en el Sudeste Asiático, el mapa actual de la congestión presenta un patrón diferente. En 2025, **Asia del Norte** ha pasado a concentrar una parte destacada de la capacidad afectada. Esta región, que alberga grandes complejos portuarios como Shanghái, Qingdao o Busan, se encuentra operando por encima de sus niveles óptimos, lo que está provocando cuellos de botella que se propagan aguas abajo a lo largo de las **principales rutas Este-Oeste**.

En paralelo, el **Sudeste Asiático** ha conseguido **reducir su nivel de congestión** de forma apreciable. La situación en Singapur, por ejemplo, ha mejorado gracias a ajustes operativos y medidas excepcionales como omisiones de escala o redistribución de servicios hacia puertos secundarios como Port Klang o Tanjung Pelepas. Aunque el impacto no ha desaparecido por completo, sí se percibe una **cierta recuperación** en los tiempos de tránsito y en la regularidad de los flujos.

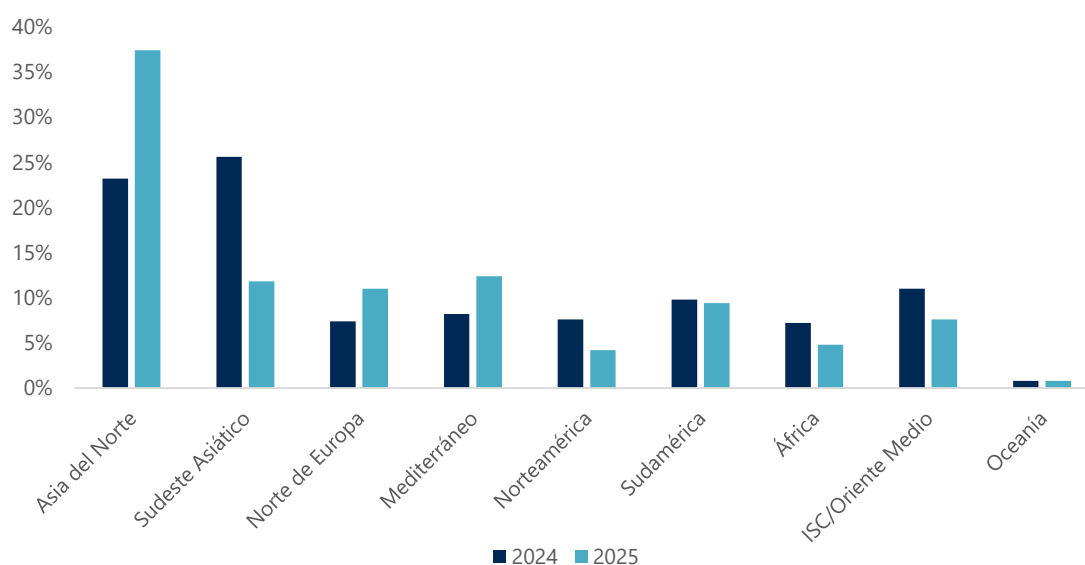
En **América del Norte** se observa **cierta mejora** con respecto al año anterior. La **estabilización progresiva** de la operativa en la costa este ha permitido reducir

ligeramente la proporción de buques afectados. No obstante, **persisten dificultades** en nodos intermodales y retrasos en la sincronización entre transporte marítimo y terrestre, especialmente en puntos como Charleston o Savannah.

En **Europa**, la evolución ha sido desigual. En el **norte del continente**, puertos como Róterdam, Hamburgo o Bremerhaven mantienen una **presión operativa elevada**, agravada en ocasiones por factores exógenos como las huelgas laborales o las condiciones hidrológicas del Rin. En el **Mediterráneo**, la **congestión ha crecido ligeramente**, en parte debido al reposicionamiento de servicios procedentes de Asia que evitan el Canal de Suez, redirigiéndose hacia puertos alternativos del sur de Europa.

El Gráfico 4 ofrece una visión clara del **desplazamiento del foco de congestión** entre junio de 2024 y el mismo período en 2025. Se puede apreciar cómo regiones que en el pasado reciente soportaban el mayor peso del problema han cedido espacio a otras que hoy concentran una mayor proporción del total de buques retenidos. Comprender este **cambio geográfico** es esencial para seguir la evolución del mercado y anticipar posibles desajustes a corto plazo.

Gráfico 4. Congestión portuaria por región (junio 2024 vs junio 2025)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Linerlytica

Además de analizar los niveles de congestión, resulta fundamental observar **cómo ha evolucionado el número de escalas** en los principales puertos de Europa y del norte de África. Esto permite determinar si la presión en ciertas zonas se debe a un aumento real del tráfico o, por el contrario, a la falta de capacidad operativa para adaptarse a variaciones en la demanda.

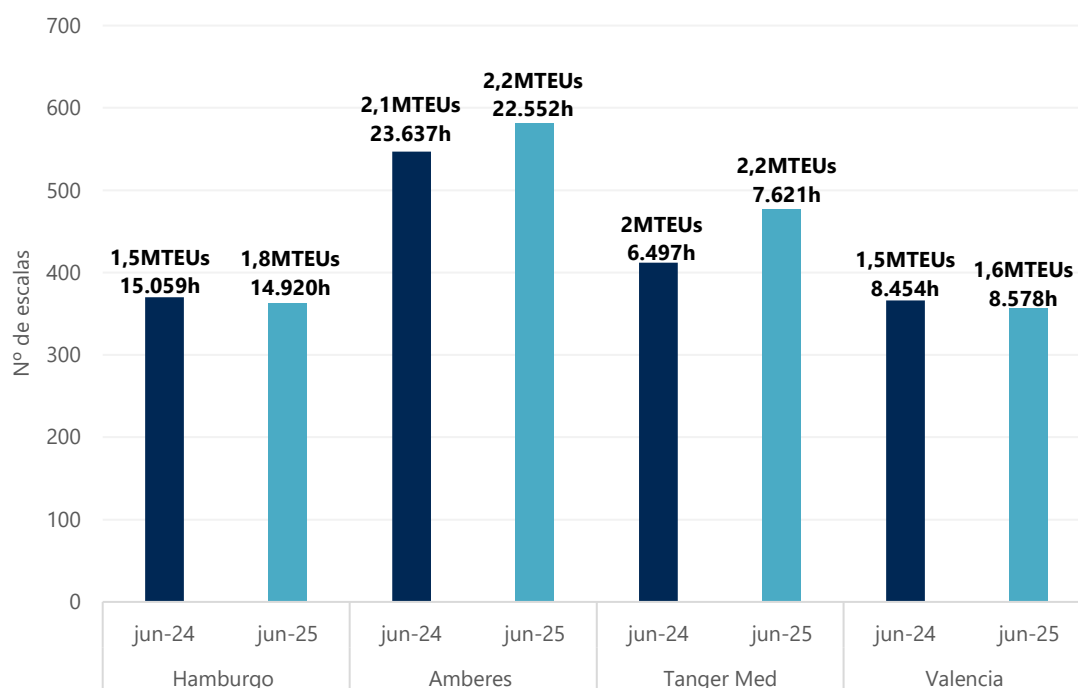
Según datos de *Alphaliner* y en términos generales, algunos enclaves del norte de Europa como **Hamburgo** o **Amberes** han registrado un **crecimiento moderado en el número de escalas**, asociado en parte a la reorganización de servicios tras la disolución de alianzas navieras. En el caso de **Tánger Med**, el incremento ha sido mucho más acusado,

consolidando su papel como nodo clave en el tránsito entre Europa y África occidental. Esta tendencia también le ha expuesto a episodios puntuales de saturación.

Por otro lado, el **Puerto de Valencia** muestra una evolución más estable en cuanto al número de escalas. Sin embargo, su posición estratégica en el Mediterráneo occidental lo ha situado como **punto de paso o escala técnica** en varios servicios reorganizados, lo que ha generado una mayor exigencia operativa, especialmente en semanas con picos de tráfico. El siguiente Gráfico 5 resume el comportamiento interanual de estos cuatro puertos en términos de escalas registradas en junio.

Este comportamiento revela que la congestión no siempre se asocia a un **mayor número de escalas**, sino también a otros factores como la **acumulación de recaladas** en intervalos reducidos, el **tamaño** medio de los buques y las **condiciones operativas** de cada infraestructura.

Gráfico 5. Congestión portuaria por región (junio 2024 vs junio 2025)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Alphaliner

Con todo ello, la reaparición de episodios de congestión durante el mes de junio de 2025 responde a una **combinación de factores estructurales y coyunturales** que, en conjunto, han reducido la capacidad operativa de los principales nodos logísticos globales. Aunque la situación varía según la región, pueden identificarse una serie de causas comunes que explican la presión creciente sobre las terminales.

Una de las razones más relevantes es la **reorganización de servicios** tras la disolución de grandes alianzas navieras como 2M. Esta ruptura ha obligado a rediseñar muchas rotaciones y ha concentrado escalas en determinados puertos, especialmente en el norte de Europa y Asia del Norte. La puesta en marcha de nuevos consorcios todavía en fase

de ajuste ha provocado solapamientos, omisiones imprevistas y acumulaciones de buques fuera de ventana, lo que dificulta la planificación portuaria y desborda la capacidad disponible en ciertos momentos.

En este contexto, destaca el **modelo operativo** del nuevo grupo *Gemini Cooperation*, que desde su despliegue ha registrado **niveles de fiabilidad superiores al 90%**, muy por encima de otras alianzas. Esta mejora se apoya en un esquema de red más controlado, basado en *hubs* estratégicos y servicios más sincronizados. Además, el traslado de volúmenes desde las terminales gestionadas por este grupo hacia otras instalaciones ha contribuido a **descongestionar ciertos nodos**, pero también ha intensificado la presión en otras terminales no integradas en la alianza, generando nuevos focos de saturación.

También ha influido el **desvío de rutas por el Cabo de Buena Esperanza**, consolidado como alternativa al Canal de Suez por motivos de seguridad en el mar Rojo. Este cambio ha alterado significativamente los tiempos de tránsito, generando llegadas menos regulares y acumulaciones puntuales de buques. En muchos casos, las terminales no están preparadas para absorber estos picos sin afectar la eficiencia general del sistema.

El **crecimiento sostenido de la flota**, especialmente por la entrada de nuevos megabuques, es otro elemento relevante. Aunque estos buques aportan eficiencia desde el punto de vista del volumen, también exigen una operativa altamente sincronizada. Cuando varios coinciden en el mismo puerto, la presión sobre grúas, patios y conexiones intermodales se multiplica, y cualquier retraso se amplifica en cadena.

En paralelo, muchas infraestructuras portuarias presentan una **limitada elasticidad operativa**. La escasez de espacio disponible, los accesos terrestres congestionados y las dificultades para movilizar mano de obra especializada limitan la capacidad de respuesta frente a situaciones de alta demanda. Esta rigidez se ha visto agravada por factores externos como las huelgas laborales en Alemania o los bajos niveles del Rin, que han afectado la evacuación de mercancías hacia el interior.

Por último, destaca el **efecto arrastre de la propia congestión**. Cuando un buque llega con retraso a un puerto, suele acumular más demoras en las escalas siguientes. Este fenómeno, especialmente evidente en puertos *hub*, genera una cadena de impactos que se propaga a lo largo de toda la rotación y refuerza el círculo vicioso de congestión. A modo de resumen, la Tabla 1 recoge las principales causas identificadas y su impacto operativo.

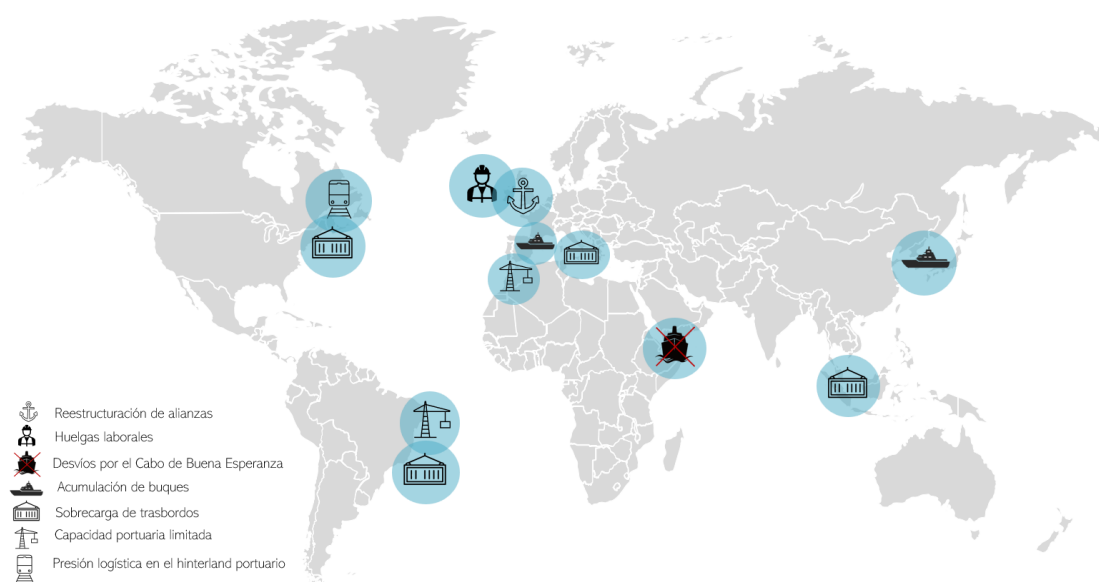
Tabla 1. Causas estructurales y coyunturales de la congestión portuaria y su impacto operativo

Causa principal	Efecto sobre la congestión
Ruptura de alianzas	Acumulación de recaladas y ajustes operativos
Desvíos por Cabo de Buena Esperanza	Llegadas irregulares y saturación temporal
Entrada de nuevos megabuques	Mayor presión por escala y descarga
Falta de elasticidad operativa	Aumento de esperas y saturación de patios
Condiciones externas (huelgas, clima, etc.)	Retrasos e incertidumbre logística

Fuente: Elaboración propia

A **nivel geográfico**, estas causas no se manifiestan con la misma intensidad en todas las regiones (Ilustración 1). Mientras que en **Asia del Norte** predomina la acumulación de recaladas y la saturación de *hubs*, en el **norte de Europa** inciden más las interrupciones por reorganización de servicios y factores laborales. En el **Mediterráneo occidental** y el **norte de África**, el aumento del volumen y los desvíos de tráfico han puesto a prueba la capacidad operativa disponible.

Ilustración 1. Ubicación geográfica de algunas de las principales causas logísticas que contribuyen a la congestión global observada en junio de 2025.



Fuente: Elaboración propia

En conjunto, la congestión observada no responde a una única causa, sino a una **superposición de elementos** que se han reforzado mutuamente. Su **carácter multidimensional** exige una respuesta coordinada entre navieras, autoridades portuarias y operadores logísticos, con medidas tanto de corto como de medio plazo. La

monitorización continua de estos factores será clave para anticipar futuras interrupciones y mejorar la resiliencia del sistema logístico internacional.

El repunte de la congestión portuaria durante junio de 2025 confirma un **cambio de tendencia** que afecta ya a múltiples regiones, especialmente en Asia del Norte, el norte de Europa y el entorno del Mediterráneo. Aunque **la intensidad y las causas varían** según el contexto local, el impacto operativo es evidente.

La combinación de nuevos equilibrios en las alianzas navieras, la presión estacional sobre los servicios y la falta de elasticidad en muchas infraestructuras está generando un **escenario de alta incertidumbre para el corto y medio plazo**. En este contexto, será fundamental seguir monitorizando la evolución de los niveles de congestión, la capacidad efectiva disponible y los cambios en los patrones de escala, para anticipar posibles interrupciones logísticas y adaptar las decisiones comerciales y operativas de los distintos actores del sector.