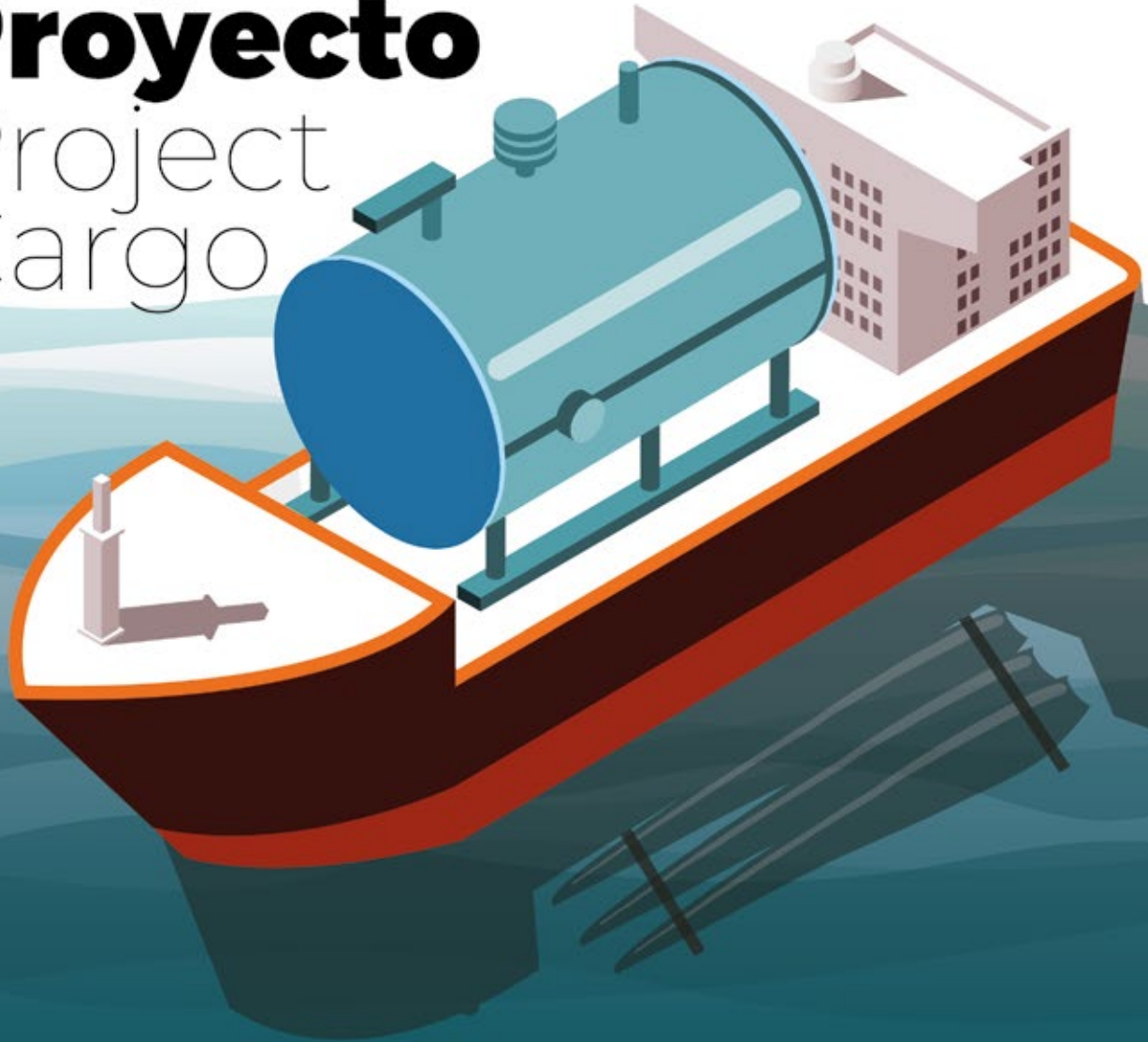


# Cargas Proyecto

Project  
Cargo



**SPARBER**  
PROJECT CARGO



BILBAO - BARCELONA - MADRID - IRÚN - GIJÓN - VALENCIA  
CHILE - MÉXICO - DOMINICAN REP - CHINA

## We make it happen

- Consulting services and projects & logistics management
- Industrial projects
- Turn key plants
- Assembly and dismantling
- Chartering / Seafreight & Airfreight

[www.sparbergroup.com](http://www.sparbergroup.com)





Ocmis@Ocmis.es +34 964 84 34 55  
Cerdan Tallada Str., 23 Etlo 12004 CP, Castellon City, Spain.

# SERVICIOS MARÍTIMOS

ARMADORES DE  
BUQUES

CHARTERERS  
SHIPBROKERS  
CONTRACTORS



CERDAN TALLADA STR., 23, ETLO • 12004 C.P., CASTELLON CITY, SPAIN

WWW.OCMIS.ES

• Tel. +34 964 84 34 55

# ÍNDICE - INDEX

**4** La cita de los cargadores de proyectos

## ESTADO DEL SECTOR

**6** El Project Cargo busca talento

**20** Una aventura con más oportunidades que riesgos

**28** Las renovables marcan la senda

**36** Retos logísticos en las instalaciones renovables

## TRANSPORTE MARÍTIMO

**46** El mercado multipropósito retoma su rumbo

**56** Falta de espacio: un problema global

**60** Cuando el tamaño lo condiciona todo

## LA FERIA

**72** Breakbulk Europe: la gran cita de los cargadores de proyectos

**77** Breakbulk, un "must" para los profesionales del sector

## DE PUERTA A PUERTA

**82** De puerta a puerta

**107** Quién es Quién en Cargas Proyecto

**5** The leading project cargo event

## CURRENT MARKET SITUATION

**7** Project Cargo is looking for talent

**20** An adventure with more opportunities than risks

**28** Renewables lead the way

**36** Logistics challenges in renewable energy facilities

## SHIPPING

**47** The multipurpose market gets back on track

**56** Lack of space: a global problem

**61** When size is everything

## THE FAIR

**72** Breakbulk Europe: project cargo's main event

**77** Breakbulk, a "must" for industry players

## DOOR TO DOOR

**82** Door to door

**107** Who is Who in Project Cargo

AÉREO, TERRESTRE Y MARÍTIMO ■ CONTENEDORES COMPLETOS ■ GRUPAJES ■ ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN ■ ADUANAS



**ASTHON - SHARE LOGISTICS**  
Expect more for your global cargo

[www.asthoncargo.es](http://www.asthoncargo.es) · [www.sharelogistics.com](http://www.sharelogistics.com)

**VALENCIA**  
Av. de Francia, 161-BAJO · 46024 Valencia  
Tel. +34 96 324 56 65  
[valencia@asthoncargo.net](mailto:valencia@asthoncargo.net)

**ALGECIRAS**  
Tel. +34 956 688 307 Ext.: 5053  
[algeciras@asthoncargo.es](mailto:algeciras@asthoncargo.es)

**BARCELONA**  
Tel. +34 933 297 397  
[asthoncbrn@asthoncargo.cat](mailto:asthoncbrn@asthoncargo.cat)

**BILBAO**  
Tel. +34 94 661 22 93  
[bilbao@asthoncargo.es](mailto:bilbao@asthoncargo.es)

**DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES**

**DIRECTOR DIARIO DEL PUERTO PUBLICATIONS**

Loli Dolz

**CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN - CONTENTS OF THE PUBLICATION**

Bárbara Cordero, Loli Dolz, Jaime Pinedo, Juan Porta y Raúl Tárrega.

**DISEÑO DE PORTADA - COVER DESIGN**

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

**DISEÑO Y MAQUETACIÓN - DESIGN AND LAYOUT**

Ximo Lacámara, Raúl Molina

**TRADUCCIÓN - TRANSLATION**

Crown Language Services

**REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO**

**JOURNALIST TEAM OF DIARIO DEL PUERTO**

Bárbara Cordero, Helena Travé, Jaime Pinedo,  
Juan Porta, Loli Dolz, Miguel Jiménez, Raúl Tárrega

**DIRECTORA COMERCIAL - SALES DIRECTOR**

Eva Monrós

**SECRETARÍA COMERCIAL - SECRETARY**

Bárbara Manzanera

**DEPARTAMENTO COMERCIAL - SALES DEPARTMENT**

Mavi Guirao, Juan Manuel Barba, Juan Carlos Sarmentero

**ADMINISTRACIÓN - ADMINISTRATION**

Lola García, Carmen Mateo

**CONTROL DE DISTRIBUCIÓN - DISTRIBUTION**

Enrique Cervera, Antonio Leal, Diego Valcárcel

Servicio de Atención al Socio Suscriptor:

Subscriber Member Attention Service:

[sas@grupodiario.com](mailto:sas@grupodiario.com)

Es un producto de - This product has been created by:



**DIRECTOR GENERAL - GENERAL MANAGER**  
Paco Prado

DISEÑO - DESIGN:



Taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

**FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AÉREA - ARTISTIC AND AERIAL PHOTOGRAPHY**

Taller de Ideas y Comunicación, S.L.

**DIRECCIÓN - DIRECTOR**

Rocío Álvarez

**EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL**

EVENTS AND BUSINESS COMMUNICATION

Raquel Rocafull

**DISEÑO - DESIGN**

Raúl Molina

EDITA - EDITION:

Grupo



**DIRECTOR GENERAL - GENERAL MANAGER**

Fernando Vitoria

**DIRECTORA GENERAL EDITORIAL - GENERAL MANAGER - EDITORIAL**

Magda Tatay

**DIRECTOR DE DIARIO DEL PUERTO**

GENERAL MANAGER - DIARIO DEL PUERTO

Miguel Jiménez

**DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES**

**DIRECTOR DIARIO DEL PUERTO PUBLICATIONS**

Loli Dolz

IMPRIME - PRINTING:

Grupo



**DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS - GRAPHIC ARTS MANAGER**

Héctor Das

**PREIMPRESIÓN - PRE-PRINTING**

José Antonio Sánchez, José Carlos García

**IMPRESIÓN - PRINTING**

Luis Mateo, Fermín Leal

Ronda del Port, 519, Edificio TERSACO, 2ª pl., Oficina 213

08039 Puerto de Barcelona

Tel. 93 289 67 07 - [barcelona@grupodiario.com](mailto:barcelona@grupodiario.com)

Colón de Larreategui, 26, 4º A

48009 Bilbao

Tel. 94 425 72 48 - [bilbao@grupodiario.com](mailto:bilbao@grupodiario.com)

Calle Vargas, 7, local 10

28003 Madrid

Tel. 91 536 21 17 - [madrid@grupodiario.com](mailto:madrid@grupodiario.com)

Calderers, 40, Pol. Ind. Camí de La Mar

46120 Alboraya - Valencia

Tel. 96 330 18 32 - [redaccion@grupodiario.com](mailto:redaccion@grupodiario.com)

Queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, su tratamiento informático o su transmisión por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros métodos, sin permiso previo y por escrito de la empresa editora. La empresa editora no comparte necesariamente las opiniones recogidas en los artículos y entrevistas firmados.

No part of the contents of this publication may be reproduced, processed, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, or otherwise, without prior permission in writing from the publisher. The publisher does not necessarily share the views expressed in the signed articles and interviews.

**DEPÓSITO LEGAL - LEGAL DEPOSIT: V-2128-2020**

# LA CITA DE LOS CARGADORES DE PROYECTOS

**LOLI DOLZ**

*Directora de Diario del Puerto Publicaciones*



Róterdam se convierte estos días en la capital de la industria del project cargo, heavylift y mercancía convencional, al acoger la celebración de la feria Breakbulk Europe. Cargadores de project cargo y breakbulk de todo el mundo se reúnen para hacer negocio en un evento consolidado en el tiempo como el escaparate de las novedades y el centro en el que debatir y analizar las tendencias del mercado, de la industria y de su cadena de valor.

En este sentido, se espera que los expertos hablen de la foto fija del sector y de los retos a los que deben hacer frente productores y logísticos en este segmento de la actividad que ha recuperado sus espacios en las rutas convencionales, tras un 2021 de estrés y tensiones, y que está siendo impulsado por todo lo relacionado con la búsqueda de la sostenibilidad en la actividad económica y social global (las tecnologías y energías verdes).

No hay que olvidar que uno de los mayores mercados generadores de carga de proyecto es el energético y los mercados asociados a la sostenibilidad (energías renovables, aerogeneradores, producción de componentes y construcción de parques eólicos, tecnologías verdes, reciclaje, tratamiento de agua, etc.), que está viviendo un buen momento.

Sobre la presencia española en el certamen, hay que confirmar que nuestros puertos, terminales, navieras y transitarias especializadas participan en el evento, confirmando que la industria del project cargo española cuenta con una gran reputación internacional con nombres propios que desarrollan su actividad en mercados de todo el mundo y son considerados como referentes para cualquier tipo de operativa.

De hecho, durante los últimos años, los enclaves españoles han visto incrementar el paso de este tipo de mercancías por sus muelles. Palas eólicas, estructuras metálicas o plataformas off-shore están ganando relevancia. Con más de una veintena de kilómetros de muelles dedicados a mercancía rodada, otros 45 kilómetros destinados a tráficos multiusos y más de 300 grúas con capacidad de movilizar casi cualquier tipo de mercancía, los puertos españoles están demostrando su capacidad para atender la llegada y gestión logística de este tipo de mercancía.

Pero los puertos no pueden vender esta calidad de servicio sin los operadores a pie de muelle y en tierra que coordinan las cargas. Para asegurar el éxito en cada una de estas operativas, la participación de las empresas estibadoras, navieras y transitarias es fundamental.

Para conocer más en detalle la actualidad de la cadena logística de la carga de proyecto, Diario del Puerto Publicaciones lanza una nueva edición de su especial monográfico que, además de contar con las voces de expertos de la industria, analiza las principales cifras y previsiones. Asimismo, para completar el contenido y aportar un extra de valor, el libro incluye el Quién es Quién en Logística en España - Cargas de Proyecto.

Por último, cabe recordar que el monográfico bilingüe se repartirá en la feria Breakbulk Europe 2023, el evento más destacado de la industria, para impulsar su difusión.

Disfruten de la lectura.

# THE LEADING PROJECT CARGO EVENT

**LOLI DOLZ**

*Director Diario del Puerto Publications*

Rotterdam today is the capital of the project cargo, heavylift and conventional cargo industry as it hosts the Breakbulk Europe trade fair. Project cargo specialists from all over the world come together to do business at an event that has become a showcase for new developments and a hub for debating and analysing market trends, the industry and its value chain.

In this sense, experts will be discussing the current state of the industry and the challenges facing producers and logistics operators in this sector, which has regained its footing on conventional routes after a stressful, tense 2021, and is being driven by everything related to the quest for economic and social sustainability (green technologies and energies).

It should not be forgotten that one of the biggest project cargo markets is energy and the markets associated with sustainability (renewable energies, wind turbines, production of components and construction of wind farms, green technologies, recycling, water treatment, etc.), which is experiencing a boom.

Spain is very well represented at the event with many ports, terminals, shipping companies and specialised freight forwarders taking part, thus confirming that the Spanish project cargo industry has an excellent international reputation and is represented by leading

names that operate in markets all over the world and are considered a benchmark for any type of operation.

In fact, during the last few years, Spanish ports have seen an increase in the throughput of this type of goods. Wind turbine blades, metal structures and offshore platforms are gaining in importance. With more than twenty kilometres of quays dedicated to roll-on/roll-off cargo, another 45 kilometres used for multi-purpose traffic, and more than 300 cranes with the capacity to handle almost any type of cargo, Spanish ports have demonstrated their capacity to deal with the logistics management of this type of cargo.

However, ports cannot sell this quality of service without the quayside and shore-side operators who coordinate cargo. Therefore, the participation of stevedoring, shipping and forwarding companies is essential to ensure the success of each of these operations.

Diario del Puerto Publicaciones is launching a new edition of its unique breakbulk and project cargo publication which analyses the main facts, figures and forecasts of the industry as well as featuring the views of its experts. In addition, the book includes Who's Who in Logistics in Spain - Project Cargo to complement its contents and add extra value.

Finally, it is worth remembering that the bilingual edition of the publication will be distributed at Breakbulk Europe 2023, the industry's leading event, to boost its outreach.

We hope you enjoy reading it.

## Ship Agents



*Avda. Ojos Negros 81-3º-9/10 Edificio la Dársena  
46520 Puerto de Sagunto, Valencia. España.*

*Tel.+34 96 267 99 11  
ops@montolio.agency*

*www.montolio.agency*



# EL PROJECT CARGO BUSCA TALENTO

**JAIME PINEDO**

**L**a industria del project cargo española cuenta con una bien ganada reputación internacional con nombres propios que desarrollan su actividad en mercados de todo el mundo y son considerados como referentes para cualquier tipo de operativa. Un ejemplo de ello es Noatum Project Cargo, la división especializada en carga de proyectos de Noatum Logis-

tics, compañía en el Top 50 de freight forwarders a nivel mundial, que hace un balance muy positivo de su actividad, a pesar de la complejidad del entorno en el que desarrolla su actividad.

Como asegura su CEO, Daniel Berasategui, el cambio que se ha producido como consecuencia de la consolidación de diferentes compañías en el sector, unido a la diversificación de segmentos de negocios y estructura geográfica ha producido un resultado "más que satisfactorio".



Noatum Project Cargo es la división especializada de Noatum Logistics, posicionada en el Top 50 de freight forwarders a nivel mundial.

Noatum Project Cargo is an specialized division of Noatum Logistics, positioned within the Top 50 freight forwarders worldwide.



“Encontrar a personas con las aptitudes y, sobre todo, con las actitudes necesarias para desenvolverse en este sector es muy complicado”

“Finding people with the skills and, above all, the right attitude to work in this industry is very difficult”

Juan López-Dóriga  
*Bergé*

# PROJECT CARGO IS LOOKING FOR TALENT

**JAIME PINEDO**

The Spanish project cargo industry has an excellent international reputation with its own leading names that operate in markets all over the world and are considered a benchmark for any type of operation. An example of this is Noatum Project Cargo, the specialised project cargo division of Noatum Logistics, a company

in the Top 50 of global freight forwarders, which values its operations positively, despite the complexity of the environment in which it operates.

As its CEO, Daniel Berasategui, stated, the change that has taken place as a result of the consolidation of different companies in the sector, together with the diversification of business segments and geographical structures, has brought about “more than satisfactory” results.



“El mercado español de project cargo posee una merecida buena reputación global y somos varias las organizaciones que nos estamos diversificando geográficamente con cierto éxito”

“The Spanish project cargo market has an excellent, well-deserved reputation at global level and there are several organisations that are successfully diversifying into other regions”

*Daniel Berasategui*  
CEO de Noatum Project Cargo

Así, 2022 ha sido para la multinacional española un ejercicio “de recuperación y de análisis sobre nuevas oportunidades de negocio y reactivación de viejas oportunidades”. “Agentes externos que no se pueden prever, como una guerra y sus posteriores consecuencias en el mercado de manera inflacionaria, siempre son elementos que generan un estatus de inseguridad en el segmento del project cargo, pero creo firmemente que, si en algo somos especialistas en este mercado, es en nuestra cualidad camaleónica, de adaptación y de aprendizaje continuo”, afirma Berasategui.

En cuanto a la situación que atraviesan los diferentes mercados generadores de carga, considera que aún es un tanto precipitado hacer este tipo de análisis “cuando desde la pandemia todavía no hemos parado de tener sobresaltos”. “Todo depende desde el prisma desde el que se analice y yo creo que el cambio de mercado no está tanto en la generación de carga como en los cambios de los ‘decision makers’ en el mercado”, sostiene.

Thus, for the Spanish multinational, 2022 was a year of “recovering and analysing new business opportunities and reactivating old ones.” “External factors that cannot be predicted, such as a war and its subsequent consequences on the market in terms of inflation, are always elements that generate insecurity in the project cargo segment, but I firmly believe that if there is one thing we specialise in, it is our chameleon-like ability to constantly adapt and learn,” Berasategui stated.

As for the current situation in the different cargo-generating markets, the CEO thinks it is still a bit hasty to make this type of analysis “Since the pandemic it has been one thing after another”. However, “it all depends on how you look at it. I think that the shift in the market is not so much in terms of freight as in the changes in the decision-makers in the market,” he said.



**SARJAK**  
CONTAINER LINES

[www.insignia-shipping.com](http://www.insignia-shipping.com)



**INSIGNIA SHIPPING**

Barroeta Aldamar, 2, 1<sup>o</sup> piso  
48001 Bilbao  
Tel. +34 94 423 36 00 - Fax +34 94 423 77 63  
[sarjak.spain@insignia-shipping.com](mailto:sarjak.spain@insignia-shipping.com)





Beyond Dimensions



Somos parte del cambio

# Un hub SMART en continua evolución

● Conectado

● Sostenible

● Transparente

● Eficiente



Port de Barcelona

[www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)

### BALANCE POSITIVO

El Grupo Pérez y Cía., referente del sector marítimo y logístico con 170 años de experiencia en el transporte marítimo internacional, ha cerrado 2022 con un balance "muy positivo" y con un crecimiento orgánico comparable del 21% en ventas y del 47% de EBITDA. En cuanto a su división de Proyectos y Fletamentos, durante el pasado año continuó liderando el transporte marítimo de energías renovables en España y tiene muy buenas previsiones para 2023.

Como señala Juan de Castro, Regional Manager de Pérez y Cía. en Bilbao, una plaza de referencia para este sector, durante 2022 el grupo cerró más de 75 buques en cargas breakbulk y heavy lift. Además, como viene haciendo desde 2020, la mayor parte de estas cargas se destinan a proyectos eólicos de gran volumen.

Adicionalmente, el Grupo ha cerrado acuerdos estratégicos con varias empresas de ingeniería renovables, siendo en la actualidad un foco estratégico la generación offshore "donde esperamos crecimientos próximos al 30% sobre los volúmenes de 2022", dice de Castro, quien observa que "en un entorno complejo y cambiante, afecta la inestabilidad de precios del combustible que altera los compromisos adquiridos a medio/largo plazo". Aun así, la crisis energética les beneficia porque se potencia el transporte de la carga de proyecto en todas sus modalidades a nivel global.



**Bergé realiza la gestión integral de proyectos especiales, ofreciendo todos los servicios de la cadena logística en todo el mundo.**



**Bergé can handle worldwide global projects, involving all the services of the logistics supply.**



**"Los principales retos en el project cargo son, entre otros, la dificultad para la financiación, la inestabilidad en los precios del combustible y el reto de nuevos modelos y tecnologías logísticas, como los desarrollos offshore flotante para elementos de grandes dimensiones"**

**"The main challenges in project cargo include funding difficulties, volatile fuel prices and the challenge of new logistics models and technologies, such as floating offshore developments for oversized items"**

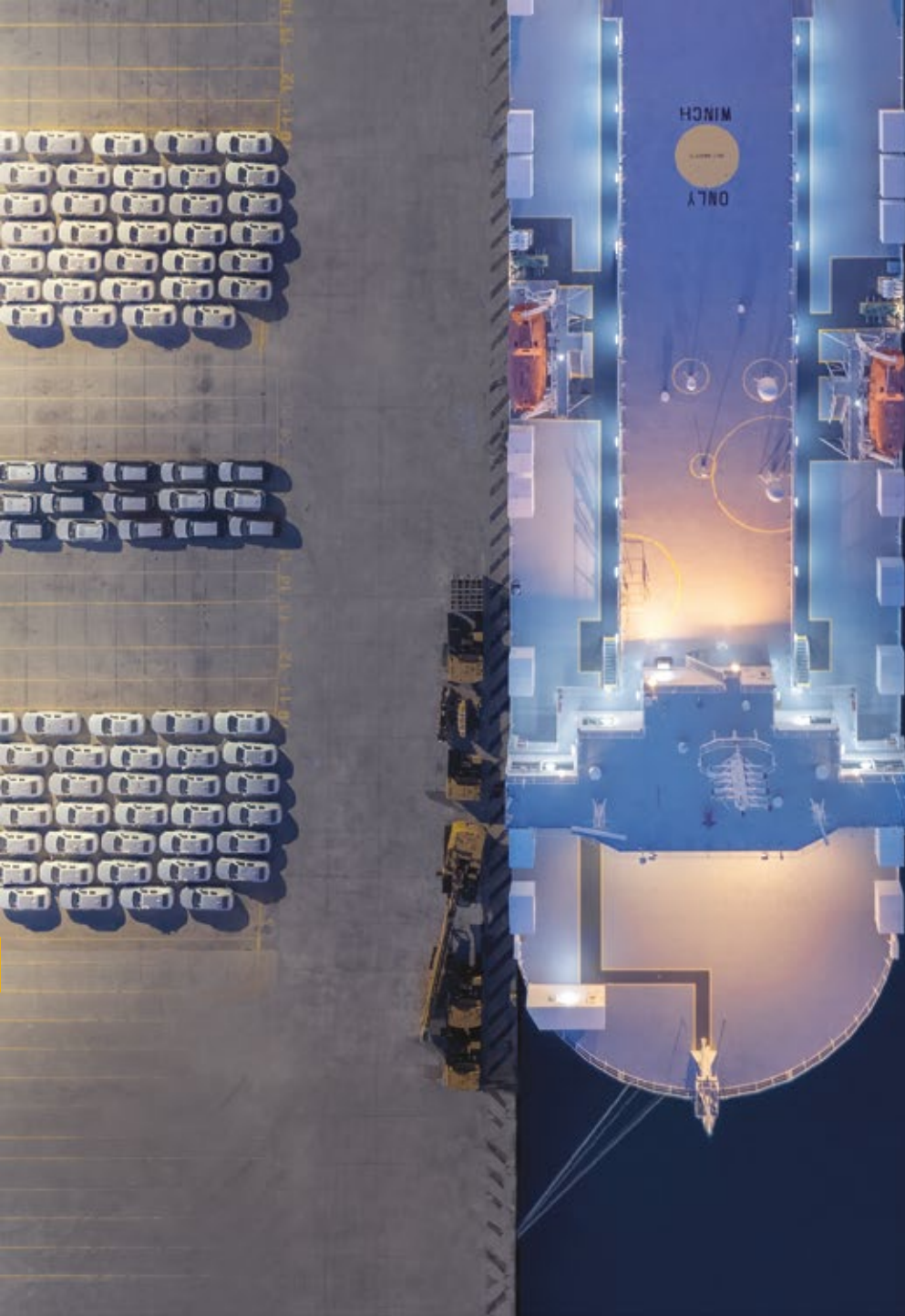
**Juan de Castro**  
Regional Manager de Pérez y Cía. en Bilbao

### POSITIVE OUTLOOK

Grupo Pérez y Cía., a benchmark in the shipping and logistics sector with 170 years of experience in international shipping, ended 2022 with "very positive" results and comparable organic growth of 21% in sales and 47% in EBITDA. In 2022, its Projects and Chartering Division continued to lead the shipping of renewable energies in Spain and expects very good business for 2023.

According to Juan de Castro, Pérez y Cía.'s Regional Manager in Bilbao, a reference location for this sector, the group arranged more than 75 breakbulk and heavy lift cargoes in 2022. Moreover, as it has been doing since 2020, most of these cargoes were for large-volume wind projects.

In addition, the Group has closed strategic agreements with several renewable engineering companies, with offshore generation currently being a strategic focus "where we expect growth of close to 30% compared to 2022," said de Castro, who noted that "in a complex and changing environment, the volatility of fuel prices affects the medium-/long-term commitments we have already acquired". Nevertheless, the energy crisis benefits them because it boosts the transport of all types of project cargo at global level.



**Wake forward.**



We are a leading maritime finished vehicle logistics provider, optimizing supply chains by offering innovative and tailored solutions to our customers.

[neptunelines.com](https://www.neptunelines.com)

En el caso de Bergé, que tiene en la carga de proyecto una de sus grandes especialidades, 2022 fue un año "muy positivo, aunque con muchas tensiones por desajustes entre capacidad y demanda de transporte, que se fueron suavizando en la segunda mitad del año", como apunta Juan López-Dóriga, director de Cuentas Clave de Bergé.

Para la compañía, el project cargo "tiene cierta estabilidad, pues suele acompañar a inversiones, públicas o privadas, con largos periodos de ejecución". Aun así, tiene sus ciclos, y sufre en ocasiones los vaivenes de la economía o las pandemias, que se traduce más en retrasos que en cancelaciones y falta de trabajo.

La guerra en Ucrania no ha afectado prácticamente a Bergé aunque sí lo ha hecho a muchos armadores con los que colabora. La crisis energética, más allá del impacto que ha tenido en ciertos costes, ha traído para Bergé "nuevas oportunidades con la puesta en marcha de proyectos de energía renovable, el impulso a nuevos tipos de combustibles y, en definitiva, la aparición de nuevas necesidades de transporte y almacenamiento que debemos satisfacer".

Así todo, el balance de actividad para Bergé ha sido muy positivo tanto en puertos, especialmente Bilbao o Tarragona o Sagunto, como en las diferentes áreas de transporte marí-

In the case of Bergé, which specialises in project cargo, 2022 was a "very positive year, although with many tensions due to mismatches between transport capacity and demand, which eased in the second half of the year", as Juan López-Dóriga, Key Accounts Director at Bergé, pointed out.

For the company, project cargo "is fairly stable, as it usually goes hand in hand with public or private investments with long lead times". Even so, it has its ups and downs because of economic downturns or the pandemic, which leads to delays rather than cancellations and lack of work.

The war in Ukraine has hardly affected Bergé, although it has hit many of the shipowners it works with. The energy crisis, beyond the impact it has had on certain costs, has brought Bergé new opportunities with the commissioning of renewable energy projects, the promotion of new types of fuels and, in short, the emergence of new transport and storage needs that have to be met."

All in all, Bergé's results have been very positive, both in ports, especially Bilbao, Tarragona and Sagunto, and in different areas of shipping, with a large flow of goods to the Middle East, Asia, North America and the West African coast.



"La crisis energética ha traído nuevas oportunidades con la puesta en marcha de proyectos de energía renovable, el impulso a nuevos tipos de combustibles y, en definitiva, la aparición de nuevas necesidades de transporte y almacenamiento que debemos satisfacer"

"The energy crisis has brought new opportunities with the commissioning of renewable energy projects, the promotion of new types of fuels and, in short, the emergence of new transport and storage needs that have to be met"

*Juan López-Dóriga*  
Director de Cuentas Clave de Bergé.



**Agentes externos como una guerra y sus consecuencias siempre son elementos que generan un estatus de inseguridad en el segmento del project cargo.**

External factors and its subsequent consequences are always elements that generate insecurity in the project cargo segment.



# Your breakbulk partner with a dynamic industrial hinterland

Bilbao  
PORT **B**

A deep water port with on-dock rail.  
An experienced team to handle all of  
your diverse cargo needs.

Visit our stand at BreakBulk Europe, Hall 1, Stand 1E25



## EL PARADIGMA ENERGÉTICO

En lo que afecta a los mayores mercados generadores de carga de proyecto, como el energético, "el desarrollo de las nuevas tecnologías asociadas al oil & gas están viviendo un momento delicado debido a la nueva situación geopolítica y al cambio estratégico impuesto por los países más desarrollados", dice Juan de Castro, Regional Manager de Pérez y Cía. en Bilbao, quien apunta que los mercados asociados a las tecnologías verdes "están viviendo un buen momento y los sectores más prometedores en términos de oportunidades y crecimiento se relacionan con las energías renovables, la tecnología de la información verde, reciclaje, tratamientos del agua, etc."

Para el CEO de Noatum Project Cargo, Daniel Berasategui, "la generación 'verde' de energía está tomando cada vez más presencia en el mercado y está irrumpiendo a pasos agigantados la generación 'azul' de energía, pero no podemos omitir que estamos todavía lejos de generar energía desde los combustibles fósiles; el mercado con un comportamiento más importante en el medio y largo plazo es la eólica offshore y la solar".

En cuanto a mercados geográficos, Berasategui considera que nadie quiere quedarse atrás en el cambio de paradigma energético y que los cambios se producen rápido en todas las geografías, "lo cual nos obliga en estos momentos a ser ágiles en la transformación y excelentes en la ejecución".

En opinión de Juan López-Dóriga, director de Cuentas Clave de Bergé, el transporte de aerogeneradores quizá haya sido el más estable, "aunque la producción de componentes y construcción de parques en España no está en sus mejores momentos". Aun así, a nivel global, opina que sigue siendo de los más activos. "En el sector energético, en sus distintas variantes, sigue siendo el que más tira y el que mejores



**Los mercados asociados a las tecnologías verdes están viviendo un buen momento y los sectores más prometedores en términos de oportunidades y crecimiento.**



proyecciones tiene", dice López-Dóriga, quien opina que el mercado ferroviario también se ha mantenido fuerte, "empujado por la expansión del gasto público y la inversión en infraestructuras". "En los últimos años ha sufrido mucho el mercado del petróleo y derivados, con muy poca inversión, tanto en mantenimiento como en construcción de nuevas refinerías; por otro lado, se han disparado las inversiones para GNL, con muchos proyectos en construcción hasta 2027", añade.

timo, con mucho flujo de mercancías a Oriente Medio, Asia, Norteamérica o la costa oeste africana.

### TALENTO Y CALIDAD

Por otro lado, en estos momentos, el sector del project cargo se enfrenta, según Daniel Berasategui, a dos retos fundamentales, como son la generación y gestión de talento, por una parte, y conseguir agregar valor de calidad a la logística especializada, por otra. "Somos empresas -señala- cuyo principal activo son las personas y tenemos que poner el foco en ellas. Existe mucha dificultad en la contratación de talento.

### TALENT AND QUALITY

In addition, according to Daniel Berasategui, the project cargo sector is currently facing two fundamental challenges: attracting and managing talent, on the one hand, and adding value and quality to specialised logistics, on the other. We are companies," he points out, "whose main asset is people, and we have to focus on them. Recruiting talent is very hard. There is obviously competition between companies to acquire talent and this is a market constraint that we have always had to live with. Retaining talent is paramount and crucial for the continuous improvement of our performance."



Green technology-related markets are enjoying strong momentum and are among the most promising sectors in terms of opportunities and growth 

## THE ENERGY PARADIGM

As far as the major project cargo markets such as energy are concerned, "the development of new technologies associated with oil & gas is going through tough times due to the new geopolitical situation and the strategic change imposed by the more developed countries," says Juan de Castro, Regional Manager of Pérez y Cía. in Bilbao, who pointed out that the markets associated with green technologies "are enjoying strong

momentum and the most promising sectors in terms of opportunities and growth are related to renewable energies, green information technology, recycling, and water treatment."

According to the CEO of Noatum Project Cargo, Daniel Berasategui, "green energy generation is becoming increasingly prevalent in the market and blue energy generation is making great strides, but we must not forget that we are still a long way from generating energy from fossil fuels; the most important market in the medium and long term is offshore wind and solar power."

In terms of geographical markets, Berasategui stated that no one wants to be left behind in the energy paradigm shift and that changes are occurring rapidly in all regions, "which means we have to move quickly and be outstanding in terms of delivery at this time."

According to Juan López-Dóriga, Key Accounts Director at Bergé, wind turbine transport has perhaps been the most stable, "although the production of components and the construction of wind farms in Spain is not having its best year." Even so, at global level, it continues to be one of the most buoyant industries. "In the energy sector, in its different variants, it continues to be the sector with the most growth and the best forecasts", says López-Dóriga, who believes that the rail market has also remained strong, "driven by the expansion of public spending and investment in infrastructure." "In recent years, the oil and derivatives market has suffered heavily, with very little investment, both in maintenance and in the construction of new refineries; on the other hand, investment in LNG has soared, with many projects in the pipeline through to 2027."

La competencia entre compañías para adquirir talento es legítima y es un condicionante de mercado con el que siempre hemos convivido. La retención de talento es primordial y capital de cara a la mejora continua de nuestro desempeño",


El segundo reto pasa por "conseguir agregar valor de calidad a nuestra logística especializada y que ese valor se vea recompensado y reconocido por nuestros clientes". "No valorar la dificultad de nuestro trabajo, primero por nosotros mismos y luego por nuestros clientes, puede hacer peligrar los mínimos estándares de seguridad, fiabilidad y calidad, por este orden, de los servicios que prestamos", advierte el CEO de Noatum Project Cargo.

The second challenge is "to add value and quality to our specialised logistics and for this value to be rewarded and recognised by our customers." "Failure to value the difficulty of our work, first by us and then by our clients, can jeopardise the minimum standards of safety, reliability and quality, in that order, of the services we provide," warned the CEO of Noatum Project Cargo.

Juan de Castro, from Pérez y Cía., agrees that at present "it is difficult to find candidates with the right profiles" and mentions new factors that are more important nowadays, such as emotional compensation (flexible pay, teleworking, internal and quality training...). "All this





La necesidad de descarbonización en el transporte marítimo complica el panorama. 

The need for decarbonisation in shipping makes the outlook more complicated.

Juan de Castro, de Pérez y Cía., coincide en que actualmente “existe cierta dificultad para encontrar candidatos con los perfiles profesionales adecuados” y menciona nuevos factores hoy en día más importantes como el salario emocional (retribución flexible, teletrabajo, formación interna y de calidad...). “Todo ello afecta a la rotación, que está a la orden del día no solo en este sector. Además, son puestos que requieren de una formación muy específica que no se adquiere en las escuelas universitarias o centros educativos sino a través de la misma experiencia que te aporta el puesto de trabajo e implica que haya mucho movimiento del talento entre las empresas del mismo sector”, precisa de Castro.

Para Juan López-Dóriga, actualmente el de búsqueda de talento es el mayor problema al que se enfrentan las empresas, “no sólo en nuestro sector, sino en nuestro país”. “Además, contar con las personas adecuadas es la clave para asegurarte los clientes, así que dependemos mucho del talento para desarrollar nuestra actividad. Encontrar a personas con las aptitudes y, sobre todo, con las actitudes necesarias para desenvolverse en este sector es muy complicado”, asegura.

“Nosotros estamos invirtiendo en tiempo y recursos en formar y dotar a los equipos de la experiencia suficiente para desenvolverse en el manejo de este tipo de proyectos; hemos apostado siempre por la formación, tanto a través de proyectos académicos con varias universidades e institutos como con prácticas en las distintas empresas del grupo”, afirma López-Dóriga.

Asimismo, el directivo de Bergé opina que “la necesidad de descarbonización en el transporte marítimo complica el panorama, con unos objetivos muy ambiciosos marcados por la OMI y que sin duda afectarán a la capacidad e implicarán una subida de fletes. Por otro lado, los países están acelerando sus programas energéticos para garantizar el suministro, huyendo de los combustibles fósiles, con grandes inversiones que generarán demanda de transporte y que traerán nuevas oportunidades”, señala.

affects staff turnover, which is the order of the day, and not only in this sector. In addition, these are positions that require very specific training that is not acquired in universities or schools but instead through the actual experience that the job gives you and this means that there is a lot of movement of talent between companies in the same sector”, says de Castro.

According to Juan López-Dóriga, the search for talent is currently the biggest problem facing companies, “not only in our sector, but in Spain as a whole.” “Moreover, having the right people is the key to securing clients, meaning that we depend heavily on talent to develop our business. Finding people with the skills and, above all, the right attitude to work in this sector is very difficult,” he said.

“We are investing time and resources in training and equipping our teams with sufficient experience to manage this type of projects; we have always been committed to training, both through academic projects with several universities and institutions and through internships in the group’s different companies,” says López-Dóriga.

Likewise, the Bergé executive believes that “the need for decarbonisation in shipping makes the outlook more complicated, with very ambitious objectives set by the IMO that will undoubtedly affect capacity and imply a rise in freight rates. On the other hand, countries are accelerating their energy programmes to secure supply, moving away from fossil fuels, with major investments that will generate demand for transport and bring new opportunities,” he stated.





# Puerto Bahía de Algeciras

# Comprometidos

# con el Verde

## Está en manos de todos



### Compromisos Sociales

- CS 2:** Integración Puerto - Ciudad
- CS 8:** Salud y bienestar social
- CS 11:** Gestión del talento
- CS 12:** Reducción de desigualdades



### Compromisos Económicos

- CS 1:** Gobernanza sostenible
- CS 5:** Puerto innovador y sostenible
- CS 9:** Divulgación y transparencia



### Compromisos Ambientales

- CS 3:** Transición energética e infraestructuras sostenibles
- CS 4:** Ecosistemas y biodiversidad
- CS 6:** Calidad ambiental
- CS 7:** Economía circular y contratación verde
- CS 10:** Cambio climático

Compromisos alineados con los  
Objetivos de Desarrollo Sostenible  
establecidos en la **Agenda 2030 de la ONU**


## ESTABILIZACIÓN DEL MERCADO

El comportamiento de los fletes marítimos en el sector del heavy-lift y project cargo ha provocado, a juicio de Daniel Berasategui, CEO de Noatum Project Cargo, una “locura colectiva en forma de montaña rusa en la que nos hemos acostumbrado a trabajar”. Pero, ante ello, la postura sigue siendo la misma: “Debemos adaptarnos a la condición de mercado que toca. Parece que llegamos a un período de estabilización del mercado, lo cual permite que tanto nosotros como nuestros clientes podamos planificar y ejecutar de una manera más sensata”,

Respecto a la capacidad de la flota para absorber la actual demanda del mercado, la valoración de Berasategui depende del nicho de mercado. “Para el tipo de proyectos estándar hasta la fecha creo que la oferta por ahora es suficiente, aunque decreciente; ahora bien, si atendemos a la modularización de las cargas y de las dimensiones y pesos de las piezas que estamos enfrentando y moviendo en nuevos segmentos de negocio, la capacidad se está tornando escasa”.

Para Juan de Castro, Regional Manager de Pérez y Cía. en Bilbao, tras un ejercicio en 2022 de fletes récord, la tendencia del primer trimestre “es claramente a la baja impulsado por la reducción de costes del combustible y la mayor disponibilidad de tonelaje abierto para carga heavy-lift y project cargo”. “El sector está respondiendo de modo adecuado y no prevemos cuellos de botella, al menos a corto/medio plazo”, afirma. Juan López-Dóriga, director de Cuentas Clave de Bergé, observa que el sector



Parece que se está llegando a un período de estabilización del mercado de los fletes. 

A period of stabilisation of the freight market seems to be approaching.

“viene de un par de años con muchas tensiones en el mercado, con mucha capacidad de MPPs dedicada al contenedor; congestión o lentitud en los puertos y una fuerte demanda de transporte”, aunque desde mediados del 2022 advierte que se ha visto una bajada en los fletes, por lo menos para ciertos tipos de buques y áreas geográficas.

“Por otro lado -añade-, cierto tipo de cargas se derivaron a buques ro-ro, pero ya en 2022 la fuerte demanda del sector de automoción hizo que los armadores no pudiesen atender este tipo de cargas”. “Aun así, se ha demostrado que es una alternativa cada vez más atractiva y versátil”, afirma el director de Cuentas Clave de Bergé.

## MARKET STABILISATION

According to Daniel Berasategui, CEO of Noatum Project Cargo, the volatility of freight rates in the heavy-lift and project cargo sector has triggered a “collective roller-coaster frenzy that we have become accustomed to working in”. However, nothing has really changed: “We have to adapt to the current market conditions. We seem to be in a period of market stabilisation, which means that we and our customers can plan and perform on a more even keel. Regarding the fleet’s capacity to absorb current market demand, Berasategui’s assessment depends on the market niche. “For the standard type of projects undertaken to date, I believe that supply is sufficient for now, although it is decreasing. However, if we take into account the modularisation of loads and the dimensions and weights of the parts that we are handling and moving in new business segments, capacity is becoming scarce.”

For Juan de Castro, Regional Manager of Pérez y Cía. in Bilbao, after a record freight year in 2022, the first quarter

“is clearly on a downward trend, driven by the reduction in fuel costs and the greater availability of open tonnage for heavy-lift and project cargo.” “The industry is responding well, and we do not foresee any bottlenecks, at least in the short to medium term,” he said.

Juan López-Dóriga, Key Accounts Director at Bergé, pointed out that the sector “has just gone through a couple of years with a lot of tension in the market, with a lot of MPV capacity dedicated to containers; congestion and delays in ports and strong demand for transport”, although since mid-2022 he has seen a drop in freight rates, at least for certain types of vessels and geographic areas.

In addition, he stated that “certain types of cargo were diverted to Ro-ro vessels, but in 2022 strong demand from the automotive sector meant that shipowners could not handle these types of cargo. Even so, it has proven to be an increasingly attractive and versatile alternative,” says Bergé’s Key Accounts Director.

### READAPTACIÓN DEL MERCADO

España participa también del proceso de adaptación del mercado del project cargo a las nuevas tendencias globales. En cuanto al reposicionamiento de las transitarias que operan en este mercado, el CEO en Noatum Project Cargo, Daniel Berasategui señala que se han producido varios cambios en el mercado español, "pero hemos visto que el mercado se ha readaptado a las diferentes situaciones de una manera natural".

"Creo firmemente que el mercado español de project cargo posee una merecida buena reputación a nivel global y somos varias las organizaciones que nos estamos diversificando geográficamente con cierto éxito. En nuestro caso, nuestra vocación es escalar nuestro estilo de manejo del project cargo en aquellas geografías interesantes para nuestras características y la experiencia hasta ahora no ha podido ser más positiva", comenta Berasategui.

Por su parte, Juan de Castro, de Pérez y Cía., cree que, aunque no son muy numerosas, "España cuenta con un elenco de pequeñas empresas tecnológicamente preparadas para afrontar los nuevos retos del mercado project cargo".

En cuanto a la posibilidad de que también en el project cargo se reproduzca también el fenómeno de integración vertical que está dando en el contenedor, Daniel Berasategui reconoce que "hay muchos actores en el mercado que están intentando arrancar con intentos de integración vertical en nuestro segmento de negocio, pero para conseguirlo tienes que estar muy preparado en muchos ámbitos como por ejemplo el ámbito técnico y eso genera una dificultad extra a esa integración".

Para López-Dóriga, "el sector ha ido evolucionando y adaptándose a las nuevas circunstancias y a las características y ámbitos de actuación de los clientes. Los procesos de integración vertical no son nuevos en la carga proyecto. La carga proyecto es muy compleja y requiere muchos actores muy especializados en puntos geográficos muy diversos, por lo que una integración vertical total como estamos viendo en el contenedor es casi imposible".

### MARKET ADAPTATION

Spain is also taking part in the process of adapting the project cargo market to new global trends. Noatum Project Cargo CEO Daniel Berasategui pointed out that some freight forwarders have repositioned themselves in the Spanish market, "although the market has readapted to the different situations in a natural way."

"I firmly believe that the Spanish project cargo market has an excellent, well-deserved reputation at global level and there are several organisations that are successfully diversifying into other regions. In our case, our goal is to extend our project cargo management style in those regions that fit with our characteristics and the experience so far could not be more positive," said Berasategui.


Juan de Castro, from Pérez y Cía., thinks that "Although there are not many of them, Spain has a small group of companies that are technologically ready to tackle the new challenges of the project cargo market."

Daniel Berasategui also acknowledged that "there are many players in the market who are trying to bring vertical integration to our industry, but this requires a great deal of preparation, especially in technical areas, and this makes integration more complex."

As far as López-Dóriga is concerned, "the sector has changed and has adapted to new circumstances and to the characteristics and areas of customer operations. Vertical integration processes are not new in project cargo. Project cargo is very complex and requires many highly specialised players in very diverse geographical locations, so total vertical integration like we are seeing in the container market is almost impossible."





El Puerto de Róterdam, anfitrión de BreakBulk Europe 2023, es un centro logístico de referencia para la industria global del project cargo. 

The Port of Rotterdam, host of BreakBulk Europe 2023, is a logistics hub for the global Project Cargo industry

# UNA AVENTURA CON MÁS OPORTUNIDADES QUE RIESGOS

## AN ADVENTURE WITH MORE OPPORTUNITIES THAN RISKS

JAIME PINEDO

JAIME PINEDO

**A**nfitrión de BreakBulk Europe 2023, además de ser el primer puerto de Europa en volumen de toneladas manipuladas, Róterdam es un centro logístico de referencia para la industria global del project cargo que también sirve como termómetro de su evolución global. Así, el tráfico de mercancías en el puerto holandés aumentó en 2022 en todos los segmentos: acero, productos no ferrosos, productos forestales y HLPC (heavy-lift y project cargo).

El crecimiento total en 2022 fue del 10,4% y el aumento de las importaciones de acero y metales no ferrosos representó la mayor parte. El fuerte incremento de los precios de la energía encareció relativamente la producción industrial europea, lo que

**H**ost of BreakBulk Europe 2023, in addition to being the first port in Europe in terms of volume of tonnes handled, Rotterdam is a reference logistics hub for the global project cargo industry, which also serves to gauge its global evolution. In 2022, freight traffic in the Dutch port increased in all segments: steel, non-ferrous products, forestry products and HLPC (heavy-lift and project cargo).

Total growth in 2022 was 10.4%, with steel and non-ferrous metal imports accounting for the lion's share. The sharp increase in energy prices made European industrial production relatively more expensive, which increased imports of steel and non-ferrous metals from Asia, among others. In addition, high

incrementó las importaciones de acero y metales no ferrosos de Asia, entre otros. Además, los altos fletes de los contenedores hicieron que se enviara más carga como mercancía general en la primera mitad de 2022.

### DESACELERACIÓN ECONÓMICA Y DEMANDA

La demanda total durante 2022 se situó a la par con 2021, lo que está "en línea con la desaceleración del crecimiento mundial", explica Johan-Paul Verschuure, director del Equipo de Logística y Puertos de la consultora Rebel, en un reciente informe publicado por la Autoridad Portuaria de Róterdam, en el que participa también Susan Oatway, analista del Journal of Commerce (parte de S&P Global Market Intelligence) para los mercados breakbulk y project cargo y editora de Multipurpose Shipping Forecaster en la consultora Drewry durante 20 años hasta el pasado mes de enero.

"Sin embargo, como estamos hablando de demanda efectiva, lo más importante fue el regreso de los sectores competidores a la carga breakbulk y de proyecto", subraya Verschuure.

En el bienio 2020/2021, la capacidad disponible para contenedores y graneleros fue limitada debido a problemas de congestión. Los armadores de estos tipos de buques no estaban interesados en la carga breakbulk porque se considera compleja en comparación con los contenedores o los graneles, lo que incrementó la demanda de buques multipropósito en dicho período.

Sin embargo, tan pronto como los fletes de los contenedores comenzaron a caer, estos buques volvieron al mercado breakbulk y de proyectos, lo que llevo a una bajada de las tarifas y, aunque durante todo 2022 las tarifas promedio se situaron por encima de los niveles de 2021, a finales de 2022 estaban entre un 10% y un 20% más bajas dependiendo del sector.

Por el contrario, la carga fraccionada tradicional, como el acero y la carga de proyecto, se acercó al nivel de 2021, año récord en el norte de Europa, señala Johan-Paul Verschuure. "Aunque la parte del contenedor puede enturbiar un poco las cifras, creo que no hay motivos para quejarse, especialmente dada la creciente demanda de acero importado y proyectos complejos como parques eólicos y otros proyectos de transición energética", explica.



"Aunque la parte del contenedor puede enturbiar un poco las cifras del sector, creo que no hay motivos para quejarse, especialmente dada la creciente demanda de acero importado y proyectos complejos como parques eólicos y otros proyectos de transición energética"

"Although the container part may cloud the figures somewhat, I think there is nothing to complain about. Especially given the growing demand for imported steel and complex projects such as wind farms and other energy transition projects"

*Johan-Paul Verschuure*  
Director del Equipo de Logística  
y Puertos de la consultora Rebel

container freight rates led to more cargo being shipped as general cargo in the first half of 2022.

### ECONOMIC SLOWDOWN AND DEMAND

Total demand during 2022 was on par with 2021, which is "in line with the slowdown in global growth", explained Johan-Paul Verschuure, Director of the Port and Logistics Team at the consultancy firm Rebel, in a recent report published by the Port Authority of Rotterdam. Susan Oatway, an analyst at the Journal of Commerce (part of S&P Global Market Intelligence) for the BreakBulk and Project Cargo markets and editor of the Multipurpose Shipping Forecaster at Drewry for 20 years until last January, has also been involved.

"However, as we are talking effective demand, the biggest thing was the return of the competing sectors into breakbulk and project cargo. Over 2020/2021 available capacity for containers and bulkers

**LÍDERES EN EL PUERTO DE SANTANDER**

Agradecemos a todos nuestros clientes su confianza por convertirnos en el primer operador del Puerto de Santander


1.165.240 toneladas gestionadas en 2022 (29,39% del tráfico portuario)

- SOLUCIONES LOGÍSTICAS 'AD HOC'
- OPERACIONES DE MERCANCÍA
- EQUIPOS AUTOMÁTICOS HTV
- SERVICIOS DE ALMACENAJE
- OPERADORES PORTUARIOS
- TRANSPORTE TERRESTRE
- LOGÍSTICA INTEGRAL
- CONSIGNATARIOS

MÁS INFO

Ed. Puerta de Santander, S/N  
Polígono de Raos - 39600 Camargo  
Tel. +34 942 369 389 - info@cobasa.net  
www.cobasa.net



Maersk ha impulsado la integración vertical en el project cargo con la adquisición del operador global Martin Bencher. 

Maersk has driven vertical integration in project cargo with the acquisition of the global operator Martin Bencher

### IMPULSORES DEL CAMBIO

La resolución de los problemas de la cadena de suministro en el mercado del contenedor condujo a una reducción de la demanda de buques multipropósito. “Antes de la pandemia, este segmento se encontraba en una recesión prolongada ya que la competencia por la carga era impulsada por el negocio del contenedor”, asegura Susan Oatway. “Con el aumento de la demanda y la escasez de capacidad observada durante 2021/2022, las líneas de contenedores casi dejaron la carga fraccionada y de proyecto a sus transportistas tradicionales. Y eso ahora se ha revertido”.

Al mismo tiempo, la cantidad de buques multipropósito que se desguazaron en 2022 se encontraba en un mínimo histórico. “Este sector tiene una cartera de pedidos muy pequeña; hay poca o ninguna inversión externa para estos buques y solo un puñado de propietarios está construyendo nuevas unidades. Sin embargo, las pocas embarcaciones que se entregaron durante 2022 excedieron el número de las que se achatarraron, por lo que la flota creció (menos del 2%) y esto aumentó la capacidad de carga”, detalla Oatway.

En el medio y largo plazo, el hecho de que el sector breakbulk, especialmente en comparación con el sector de contenedores, sea significativamente más prudente, ayudará al sector, opina Verschuure. “Pero a corto plazo -dice-, la presión aumentará también como consecuencia de la gran cantidad de contenedores vacíos que se están acumulando en estos momentos”.

### MAYOR VOLATILIDAD

Ambos expertos muestran incluso sorpresa por la rapidez con la que bajaron los fletes. “Siempre creímos que disminuirían tan pronto como la congestión comenzara a disminuir y había cierta expectativa de que las líneas de contenedores gestionarían mejor su capacidad a medida que mejorara la cadena de suministro. Pero con las tarifas en ese sector en caída libre, era inevitable que las de los buques multipropósito también bajaran”, comenta Oatway.

was limited due to the congestion issues. Those parties were not interested in breakbulk cargo, because it is considered to be complex compared to the handling of containers or bulk cargo. This increased the demand for multipurpose vessels over this time. However, as soon as container rates started to fall, these vessels were once again in the market for breakbulk and project cargo. This led to the fall in rates, although the average for 2022 was above the average rate for the whole of 2021, and by the end of 2022, rates were between 10 and 20% down year on year depending on the sector.

In contrast, traditional breakbulk cargo, such as steel and project cargo, was close to the level of 2021, a record year in northern Europe, noted Johan-Paul Verschuure. “Although the container part may cloud the figures somewhat, I think there is nothing to complain about. Especially given the growing demand for imported steel and complex projects such as wind farms and other energy transition projects,” he explained.

### DRIVERS OF CHANGE

The resolution of supply chain issues in the container market led to a reduction in demand for multipurpose vessels. “Pre-pandemic this segment was in an extended recession as the competition for cargo was driven by the container sector,” says Susan Oatway. “With the rush in demand and then capacity shortage seen over 2021/2022, the container carriers all but left breakbulk & project cargo to its traditional carriers. This has now reverted.” At the same time, the number of multipurpose vessels to be scrapped in 2022 was at an all-time low. “This sector has a very small order book; there is little or no external investment for these vessels and only a handful of owners are building new units. However, the few vessels that were delivered during 2022 exceeded the number that were scrapped, so the fleet grew (by less than 2%) and this increased cargo capacity,” explained Oatway.

In the medium to long term, the fact that the breakbulk sector, especially compared to the container sector, is significantly more cautious, will help the industry, Verschuure believes. But, in the



**EVERYWHERE  
WE ARE HEAVY LIFT  
LOGISTICS SOLUTIONS  
SPAIN | UAE | KSA**

Find out more at [erhardtprojects.com](http://erhardtprojects.com)  
an Erhardt Logistics company



Con más confianza, aumenta la resiliencia y los actores de la industria breakbulk pueden operar de una forma más flexible.

With more reliability, resilience increases and breakbulk players can operate more flexibly 

## UNA MIRADA OPTIMISTA AL FUTURO

De cara al futuro, tanto Susan Oatway, analista del Journal of Commerce, como Johan-Paul Verschuure, director del Equipo de Logística y Puertos de la consultora Rebel, esperan que el mercado mundial siga desacelerándose, lastrado por la caída de las tarifas de los contenedores. Sin embargo, hay áreas que mantienen las tasas de crecimiento desde los niveles previos a la pandemia.

Así, en opinión de Oatway "hay algunos excedentes ro-ro para carga breakbulk, por ejemplo, la carga sobredimensionada para sectores como minería, construcción y agricultura está en auge y la demanda supera la capacidad de la flota ro-ro". Esta carga está siendo desviada a graneleros y buques multipropósito.

En general, la perspectiva es positiva. "Seguimos observando un cierto crecimiento económico, en contra de las expectativas -dice Verschuure. Si ese crecimiento continúa y conduce a una percepción menos negativa e incluso en algunos casos, de confianza, las nuevas inversiones tendrán un impacto positivo en el sector de carga breakbulk, por ejemplo en minería, infraestructura y energías renovables".

Además, el experto espera que algunos sectores de mercado están más dispuestos a pagar precios más altos y a prolongar los contratos a cambio de una mayor confianza.



### MÁS CONFIANZA

Con más confianza, aumenta la resiliencia y los actores de la industria breakbulk pueden operar de una forma más flexible o proporcionar un nivel de servicio más elevado, lo que hace que, en última instancia, se beneficie toda la cadena de suministro.

"Aún no se ha alcanzado la parte baja del mercado, pero está a la vista. La congestión ha desaparecido, hay numerosos proyectos en marcha y se han tomado decisiones de inversión que seguramente conducirán a un impulso a finales de este año y en 2024", concluye Oatway. "Con la esperada recuperación de la economía mundial, a finales de este año y en 2024, los nuevos proyectos y la transición energética, hay muchas oportunidades; el camino no será fácil, pero, definitivamente, hay oportunidades".

## AN OPTIMISTIC OUTLOOK FOR 2023 AND 2024

Looking ahead, both Susan Oatway, an analyst at the Journal of Commerce, and Johan-Paul Verschuure, Director of the Ports and Logistics Team at the consultancy firm Rebel, expect the global market to continue to slow, weighed down by falling container rates. However, there are areas that are maintaining growth rates from pre-pandemic levels.

Thus, according to Oatway, "There is some Ro-ro spillover for breakbulk, for example high & heavy cargo for mining, construction and the agriculture sector is booming, and the demand is in excess of the Ro-ro fleet capacity". This cargo is being diverted to bulk carriers and multipurpose vessels.

Overall, the outlook is positive. "We are still noting economic growth, against expectations said Verschuure. If that growth continues and leads to less negative sentiment and even at some point to confidence, new investments will have a positive impact on the breakbulk sector, for

example, in mining and infrastructure and the energy transition."

In addition, the expert expects some market sectors to be more willing to pay higher prices and have longer contracts if there is more reliability in return.

### MORE RELIABILITY

With more reliability, resilience increases and breakbulk players can operate more flexibly or provide a higher level of service, ultimately benefiting the entire supply chain.

"The bottom of the market has still not been reached, but it is coming in sight. Congestion is gone, plenty of projects are underway and investment decisions have been made. These are sure to lead to a boost later this year and in 2024," concluded Oatway. "With the expected recovery of the global economy later this year and in 2024, new projects, and the energy transition; there is a lot in the barrel. It is going to be a bit shaky before we get there, but there are definitely opportunities."



“Además de eso, sorprende la gran volatilidad en todo el sector- añade Verschuure-. No tanto la incertidumbre en el mercado, porque eso siempre ha existido, sino que los picos son extremadamente altos, pero las caídas también pueden ser muy profundas. Algunos sectores de carga fraccionada obtuvieron tasas de crecimiento de dos dígitos en algunos puertos, como el acero y los materiales de construcción, mientras que otros registraron pérdidas de dos dígitos. Lo mismo vimos en 2020 y 2021”.

“Y parece que puede seguir haciéndolo durante algún tiempo, especialmente dada la incertidumbre sobre la transición energética y un posible nuevo aumento en los precios de las materias primas tras un período más largo de bajas inversiones, la necesidad de nuevas cadenas de suministro para algunas commodities y nuevas materias primas. materiales que necesitan ser extraídas”, considera el experto.

short term,” he says, “pressure will build as a result of the large number of empty containers that are being stacked at the moment.”

#### INCREASED VOLATILITY

Both experts were surprised by the speed at which freight rates fell. “We always thought that they would decrease as soon as the congestion started to unwind. And there was some expectation that container carriers would manage their capacity better as the supply chain improved. But with rates in that sector in free fall, it was inevitable that multipurpose vessel rates would go too,” said Oatway.

“What surprised me besides that is the sheer volatility across the sector,” added Verschuure. “Not so much the uncertainty in the market, because that always has existed. What surprised me most is that peaks are extremely high, but troughs can also be gigantically deep. Some breakbulk sectors scored double-digit growth rates in some ports like steel and construction materials, while others recorded double-digit losses. We saw the same thing in 2020 and 2021. And it seems that this may continue to happen for some time, especially given the uncertainty regarding the energy transition and a possible new surge in commodity prices following a longer period of low investments, the need for new supply chains for some commodities and new raw materials needing to be mined,” the expert stated.



“ Analysis, planning and execution of any kind of project cargo to guarantee the best logistic solution all over the world ”



MADRID → ALGECIRAS → BARCELONA → BILBAO → GUJÓN → SEVILLA → VALENCIA → VIGO → ZARAGOZA  
 BUENOS AIRES (ARGENTINA) → LIMA (PERÚ) → SANTA CRUZ DE LA SIERRA (BOLIVIA) → SANTIAGO DE CHILE (CHILE) → MIAMI (EE.UU.)

projects@grupoaltius.com • grupoaltius.com

## LA FLOTA BREAKBULK, ANTE EL RETO ENERGÉTICO

Por el lado del puerto, Johan-Paul Verschuure, director del Equipo de Logística y Puertos de la consultora Rebel, cree que el desafío es lo suficientemente importante como para abordarlo de una manera flexible y sostenible. "Esto implica riesgos para todas las partes en el mercado y en particular para las partes de breakbulk, ya que operan en un mercado limitado con un horizonte más corto en lo que respecta a las inversiones". La forma en que el sector gestiona esta mayor volatilidad seguirá siendo un desafío crucial para los próximos años.

Por otra parte, la transición energética requerirá mucho más espacio portuario para manejar y almacenar no sólo combustibles alternativos, sino también para gestionar mayores flujos de carga fraccionada y de proyecto. Para las terminales breakbulk, probablemente significará que tendrán que exprimir su capacidad en la misma superficie. Las futuras soluciones de abastecimiento de combustible también serán un problema para algunos puertos, según los expertos. "Especialmente en el caso de los buques multipropósito, siempre se plantea la interrogante de cómo será el buque del futuro y qué equipos incorporará", afirma Susan Oatway, analista del Journal of Commerce.

En cuanto a la sostenibilidad y los combustibles marinos bajos en carbono, Verschuure todavía ve diferencias entre el breakbulk y otros sectores: "Los portacontenedores están dirigidos principalmente por los Ikea y Walmart de turno, en un mercado en el que el contacto de los cargadores con los consumidores finales juega un papel más importante". Estos consumidores finales parecen ser el grupo más comprometido con el tema de todos los actores de la cadena de suministro.

### EL CONTENEDOR MARCA LA PAUTA

Como consecuencia, es mucho más probable que tomen medidas en la transición energética y sigan las demandas de los consumidores finales. Por el contrario, el sector breakbulk y de project cargo está más condicionado en sus decisiones por los intereses comerciales e industriales, ya que su vínculo con el consumidor final es mucho menor. Además, los márgenes y los balances son menores en el sector breakbulk, lo que convierte la inversión en combustibles alternativos un desafío aún mayor.

"El sector breakbulk tendrá dificultades para liderar el camino, aunque con apoyo financiero para superar estos



El sector breakbulk y de project cargo está más condicionado en sus decisiones por los intereses comerciales e industriales.

desafíos y reducir las incertidumbres en el cambio hacia combustibles alternativos, puede avanzar en una dirección más sostenible", dice ayudar en la transición del sector de carga fraccionada en una dirección más ecológica", dice Verschuure.

Oatway corrobora esta apreciación y señala que los armadores de buques multipropósito están adoptando una estrategia de espera para observar qué decisiones adoptan las líneas de contenedores con respecto a las nuevas fuentes de energía y a la transición energética. "Algunos se han decantado por la propulsión dual para sus nuevas construcciones, pero sin la infraestructura es difícil ver un patrón claro", señala.

"Las líneas de contenedores son las que tienen el poder político y financiero para influir en ello y, además, la mayor parte de la flota breakbulk opera en régimen tramp, por lo que no pueden cambiar fácilmente a combustibles más limpios; no si persiste la incertidumbre en el lado de la oferta., por lo que, nuevamente, lo que suceda en los puertos sigue siendo decisivo", asegura Susan Oatway.



The breakbulk and project cargo sector is more dependent on commercial and industrial interests in its decisions



## ENERGY CHALLENGE AHEAD FOR THE BREAKBULK FLEET

On the port side, Johan-Paul Verschuure, Director of the Port and Logistics Team at the consultancy firm Rebel, believes the challenge is significant enough to be addressed in a flexible and sustainable way. "This entails risks for all parties in the market and in particular for the breakbulk parties, as they operate on a thin market with a shorter horizon when it comes to investments. How the sector deals with this increased volatility will certainly remain a crucial challenge for the coming years."

Moreover, the energy transition will require much more port space to handle and store not only alternative fuels, but also to handle larger breakbulk and project cargo flows. For breakbulk terminals, it will probably mean that they will have to squeeze their capacity into the same area.

Future bunkering solutions will also be an issue for some ports. "Especially for multipurpose vessels it is always a big

question what the ship of the future is going to look like and what will be put on her," says Susan Oatway, an analyst at the Journal of Commerce.

When it comes to sustainability and low-carbon marine fuels, Verschuure still sees differences between breakbulk and other sectors. "Container liners are mostly driven by the IKEAs and Wallmarts of this world where shippers dealing with end consumers play a more important role". These end consumers seem to be the most engaged group of all the actors in the supply chain.

### THE CONTAINER SETS THE PACE

As a consequence, carriers are much more likely to take action in the energy transition and follow the demands of end consumers. In contrast, the breakbulk and project cargo sector is more dependent on commercial and industrial interests in its decisions, as its link to the end consumer is much weaker. In addition, margins and balance sheets are lower in the breakbulk sector, making investment in alternative fuels even more challenging.


"The sector will have difficulties to lead the way. However, anticipating this financial support to overcome these challenges and reducing uncertainties to the pathway of alternative fuels can assist in transitioning the breakbulk sector in a greener direction," said Verschuure.

Oatway corroborates this, noting that multipurpose shipowners are adopting a wait-and-see approach to see what decisions container lines make about new energy sources and the energy transition. "Some have gone for dual fuel for their newbuildings – but without the infrastructure it is difficult to see a clear pathway," said the journalist.

"And the container carriers are the ones with the political and financial power to influence that. Moreover, most of the breakbulk fleet is on a tramp basis, so they cannot easily switch to cleaner fuels. Certainly not if supply uncertainty remains weak. Therefore, again, what happens at the ports remains decisive", Oatway pointed out.

# LAS RENOVABLES MARCAN LA SENDA RENEWABLES LEAD THE WAY



Las soluciones duraderas a la crisis actual pasan por reducir la demanda de combustibles fósiles. 

Lasting solutions to the current crisis include reducing demand for fossil fuels

**JAIME PINEDO**

Los actores de la industria de la carga de proyecto, que tienen en el mercado energético su principal nicho de negocio, observan con atención la evolución de los distintos segmentos que componen el panorama energético global, siempre con los objetivos de la reducción de la dependencia de los combustibles fósiles y el desarrollo de nuevas formas de generación de energía limpia como tendencias cada vez más consolidadas.

El mundo está inmerso en una crisis energética global de una amplitud y complejidad sin precedentes. Ya antes de la invasión rusa de Ucrania existían presiones en los mercados, pero las acciones de Rusia han convertido la rápida recuperación económica de la pandemia, que puso a prueba todo tipo de cadenas de suministro mundiales, incluida la de la energía, en una auténtica convulsión energética. Rusia ha sido, con diferencia, el mayor exportador mundial de combustibles fósiles, pero sus recortes en el suministro de gas natural a Europa y las sanciones europeas a las importaciones de petróleo y carbón procedentes de Rusia han cercenado una de las principales arterias del comercio energético mundial.



Las nuevas políticas implementadas en los principales mercados energéticos contribuyen a impulsar la inversión anual en energías limpias hasta superar los 2 billones de dólares en 2030

**JAIME PINEDO**

Project cargo industry players whose main business niche is the energy market are keeping a close eye on the evolution of the different segments that make up the global energy landscape, to reduce dependence on fossil fuels and develop new forms of clean energy as increasingly consolidated trends.

The world is in the midst of a global energy crisis of an unprecedented scale and complexity. Market pressures existed even before Russia's invasion of Ukraine, but Russia's actions have turned the rapid economic recovery from the pandemic, which strained all kinds of global supply chains, including energy, into a full-blown energy meltdown.

Russia was the world's largest exporter of fossil fuels by far, but its cuts in natural gas supplies to Europe and European sanctions on oil and coal imports from Russia have severed one of the main arteries of global energy trade.

The spot purchase price of natural gas reached record levels, often exceeding the equivalent of \$250 per barrel of oil. The price of coal also soared to record highs, with oil well over \$100 per barrel by mid-2022, before falling back. The crisis has stoked inflationary pressures and created an imminent risk of recession,



New policies in major energy markets are set to boost annual investment in clean energy to more than \$2 trillion by 2030


El precio de compra de gas natural al contado alcanzó niveles nunca vistos, superando con frecuencia el equivalente a 250 dólares por barril de petróleo. El precio del carbón también alcanzó niveles de récord; mientras que el petróleo superó ampliamente los 100 dólares por barril a mediados de 2022, para luego descender. La crisis ha avivado las presiones inflacionistas y ha generado un riesgo inminente de recesión, además de unos enormes beneficios para los productores de combustibles fósiles: 2 billones de dólares respecto a sus ingresos netos de 2021.

as well as huge profits for fossil fuel producers: \$2 trillion in net income in 2021.

**INVESTMENT IN CLEAN ENERGY**

According to the International Energy Agency in its latest World Energy Outlook 2022, the new policies implemented in the main energy markets are set to boost annual investment in clean energy to over two trillion



Se prevé que para 2030 el aumento de la capacidad de energía solar y eólica en Estados Unidos se multiplique por dos y medio respecto a los niveles actuales. 

Solar and wind power capacity in the United States is forecast to increase 2.5 times today's levels by 2030





Your project is  
our motivation

Highly specialized  
logistics solutions for  
industrial clients

Visit us:  
Breakbulk Europe 6-8 June  
Rotterdam Ahoy Hall 1 1B28



EXCELLENCE IN MARITIME,  
GLOBAL LOGISTICS AND PORT  
OPERATIONS SERVICES


[www.noatum.com](http://www.noatum.com)

### INVERSIÓN EN ENERGÍAS LIMPIAS

Según recoge la Agencia Internacional de la Energía en su último informe World Energy Outlook 2022, las nuevas políticas implementadas en los principales mercados energéticos contribuyen a impulsar la inversión anual en energías limpias hasta superar los 2 billones de dólares en 2030 en el escenario STEPS (Escenario Políticas Declaradas), lo que supone un aumento de más del 50% respecto a los niveles actuales. Las energías limpias se presentan como una gran oportunidad de crecimiento y generación de empleo, y como un ámbito relevante de competencia económica internacional.

La previsión es que, en 2030, gracias en gran parte a la Ley de Reducción de la Inflación promulgada en Estados Unidos, el aumento de la capacidad de energía solar y eólica en ese país se multiplique por dos y medio respecto a los niveles actuales, y las ventas de coches eléctricos, por siete. Los nuevos objetivos siguen estimulando la implantación a gran escala de energías limpias en China, lo que significa que tanto su consumo de carbón como de petróleo alcanzarán su punto máximo antes de que finalice esta década. La aceleración del despliegue de las energías renovables y la mejora de la eficiencia en la Unión Europea hacen que la demanda de gas natural y petróleo de la UE vaya a reducirse en un 20% esta década, y la de carbón



Los actores de la industria de la carga de proyecto tienen en el mercado energético su principal nicho de negocio. 

The players in the project load industry have their main business niche in the energy market.

**TIBA**

**ESPECIALISTAS EN CARGA PROYECTO**

Porque cargas especiales requieren soluciones especiales

[www.tibagroup.com](http://www.tibagroup.com)

Embalaje industrial, protección y lashing de mercancías  
Servicios logísticos y marítimos  
Almacenaje y depósito

**EMBALAJES CANTABRIA, S.L.**

ZONA NORTE/CENTRO CANTABRIA

ZONA LEVANTE/SUR SAGUNTO (VLC)

[www.embalajescantabria.com](http://www.embalajescantabria.com)

en un 50%, un impulso que cobra mayor urgencia por la necesidad de encontrar ventajas económicas y de competitividad industrial más allá del gas ruso. En Japón, el programa de Transformación Verde (GX) supone un importante impulso a la financiación de tecnologías como la nuclear, el hidrógeno de bajas emisiones y el amoníaco, mientras que Corea del Sur también quiere aumentar la proporción de energía nuclear y renovable en su mix energético. India sigue avanzando hacia su objetivo de capacidad renovable nacional de 500 gigavatios (GW) en 2030, y las energías renovables cubren casi dos tercios de la creciente demanda de electricidad del país.

#### REEQUILIBRIO DE LOS MERCADOS

A medida que los mercados se reequilibran, las energías renovables, con el refuerzo de la energía nuclear, experimentan un aumento sostenido; el repunte del carbón es temporal y responde a la crisis actual. El aumento de la generación de electricidad renovable es lo suficientemente rápido como para superar el crecimiento de la generación total de electricidad, reduciendo la contribución de los combustibles fósiles al sector eléctrico.

La crisis eleva momentáneamente los factores de carga de las centrales de carbón existentes, pero no supone una mayor inversión en nuevos activos. Las políticas en vigor, las pers-

dollars in 2030 in the STEPS (Stated Policies Scenario), an increase of more than 50% over current levels. Clean energies are seen as a great opportunity for growth and job creation, and as a relevant area of international economic competition.

By 2030, thanks in large part to the Inflation Reduction Act enacted in the United States, solar and wind power capacity in the US is expected to increase by 2.5 times today's levels, and electric car sales are forecast to rise sevenfold compared to today's levels. The new targets continue to spur large-scale deployment of clean energy in China, meaning that both coal and oil consumption will peak before the end of this decade.

Accelerated deployment of renewables and efficiency improvements in the European Union mean that EU demand for natural gas and oil is set to fall by 20% this decade, with coal demand falling by 50%, a drive made more urgent by the need to find economic and industrial competitiveness advantages beyond Russian gas. In Japan, the Green Transformation (GX) programme offers a major boost to funding for technologies such as nuclear, low-emission hydrogen and ammonia, while South Korea also wants to increase the share of nuclear and renewable energy in its energy mix. India continues to move towards its domestic

# TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS  
ALICANTE  
BARCELONA  
BILBAO  
GIRONA  
LA JONQUERA  
IRÚN  
MADRID  
TARRAGONA  
VALENCIA



salvatlogística®

[www.salvatlogistica.com](http://www.salvatlogistica.com)



## EL DATO / FACTS AND FIGURES

# 9,4GW

Capacidad eólica offshore añadida en el mundo en 2022  
Global offshore wind capacity added in 2022

pectivas económicas poco halagüeñas y los elevados precios a corto plazo se combinan para contener el crecimiento total de la demanda de energía. Los aumentos provienen principalmente de la India, el Sudeste Asiático, África y Oriente Medio.

Sin embargo, el aumento del uso de la energía en China, que ha sido un motor tan importante para las tendencias energéticas mundiales durante las dos últimas décadas, se ralentiza y luego se detiene por completo antes de 2030 a medida que China se transforma en una economía más orientada a los servicios.

Los déficits inmediatos de producción de combustibles fósiles de Rusia tendrán que ser sustituidos por la producción en otros lugares, incluso en un mundo enfocado en lograr cero emisiones netas en 2050. Los sustitutos más adecuados a corto plazo son los proyectos con plazos de entrega cortos que llevan el petróleo y el gas al mercado con rapidez, así como la captura de parte de los 260 bcm de gas que se desperdicia cada año en la quema y las fugas de metano a la atmósfera.

No obstante, las soluciones duraderas a la crisis actual pasan por reducir la demanda de combustibles fósiles. Muchas organizaciones financieras han establecido objetivos y planes para reducir su inversión en combustibles fósiles. Es necesario hacer mucho más hincapié en los objetivos y planes para aumentar la inversión en transiciones energéticas limpias, y en las medidas que los gobiernos pueden tomar para incentivarlas.

renewable capacity target of 500 gigawatts (GW) by 2030, with renewables meeting almost two-thirds of the country's growing electricity demand.

### REBALANCING MARKETS

As markets shift to rebalance, renewables, with nuclear power as a backup, are steadily increasing; the rebound in coal is temporary and responds to the current crisis. The increase in renewable electricity generation is fast enough to outpace the growth in total electricity generation, reducing the contribution of fossil fuels to the electricity sector.

The crisis is temporarily raising the load factors of existing coal-fired plants but is not prompting increased investment in new assets. The policies in place, the poor economic outlook and high short-term prices have together contributed to containing overall growth in energy demand, with increases coming mainly from India, Southeast Asia, Africa and the Middle East.

However, the rise in China's energy use, which has been such an important driver of global energy trends over the past two decades, is set to slow and then stop altogether before 2030 as China transitions to a more service-oriented economy.

The immediate shortfalls in fossil fuel production from Russia will have to be replaced by production from elsewhere, even in a world focused on achieving net zero emissions by 2050. The most suitable short-term replacements are short lead-time projects that bring oil and gas to market quickly, as well as capturing some of the 260 bcm of gas wasted each year in methane flaring and leaks into the atmosphere.

However, lasting solutions to the current crisis require reducing demand for fossil fuels. Many financial organisations have set targets and plans to decrease their investment in fossil fuels. Much more emphasis needs to be placed on targets and plans to increase investment in clean energy transitions, and on measures that governments can take to encourage them.



**ACROSS**  
LOGISTICS

**CHOOSE EFFICIENCY**  
**CHOOSE ACROSS LOGISTICS**

**E-COMMERCE WAREHOUSING & STOCK MONITORING**

[www.acrosslogistics.com](http://www.acrosslogistics.com)



## LA EÓLICA MARINA AUMENTA SU ATRACTIVO

Las instalaciones eólicas marinas en el mundo están en camino de multiplicarse por 10 para 2035, alcanzando los 519 gigavatios (GW). Los países ven cada vez más al sector eólico marino como un facilitador clave de sus objetivos climáticos a largo plazo, ya que establecen nuevos objetivos y aumentan los existentes.

Según publica World Forum Offshore Wind (WFO) en su "Global Offshore Wind Report 2022", el pronóstico de BloombergNEF para la capacidad marina continúa aumentando a medida que los mercados maduros en Europa planean más proyectos a través de subastas y los nuevos mercados en Asia y América establecen marcos regulatorios para la energía eólica marina. A medida que la energía eólica flotante madura y el hidrógeno proporciona otra fuente potencial de demanda, la oportunidad para la energía eólica marina no hace más que crecer.

## OFFSHORE WIND BECOMES MORE ATTRACTIVE

Offshore wind installations worldwide are on track to increase tenfold by 2035, reaching 519 gigawatts (GW). The offshore wind sector is seen as a key enabler to meet long-term climate goals, as they set new targets and ramp up existing ones.

As published by World Forum Offshore Wind (WFO) in its Global Offshore Wind Report 2022, the BloombergNEF forecast for offshore capacity continues to rise as mature markets in Europe plan more projects through tenders and new markets in Asia and the Americas establish regulatory frameworks for offshore wind. As floating wind matures and hydrogen provides another potential source of demand, the opportunity for offshore wind is growing constantly.



[www.ttmediterraneo.com](http://www.ttmediterraneo.com)

## ÚTILES DE ELEVACIÓN REVISIONES ELEMENTOS DE ELEVACIÓN SUMINISTROS INDUSTRIALES

Cadenas - Cables de acero - Poliéster - Accesorios - Balancines - Líneas de vida...



## LA EÓLICA SOPLA FUERTE EN ESPAÑA

La eólica instaló en España el pasado año un total de 1.670 MW, a punto de alcanzar el hito de los 30 GW eólicos. La cifra exacta de 1.670,10 MW eólicos instalados en 2022 se traduce en 395 nuevos aerogeneradores, alcanzado un récord de generación con más de 61.000 Gwh, siendo una tecnología clave en el mix energético por su aportación a la cobertura de demanda y la primera por potencia instalada.

En términos de energía final, la eólica es la principal fuente de energía autóctona de España. Además, el año pasado la eólica fue un elemento clave para que el precio de la electricidad en España no se incrementase tanto como en otros países. La nueva potencia eólica instalada en España supone el 8% del total en Europa. España se sitúa como sexto país en el ranking de países que mayor potencia eólica han instalado en Europa en 2022, por detrás de Alemania, Suecia, Finlandia, Francia y Reino Unido.

España es el segundo país europeo con más potencia eólica instalada (el 12% del porcentaje total), por detrás de Alemania con más de 66 GW. El tercero es Reino Unido (29 GW), seguido de Francia (21 GW), Suecia (15 GW) y Turquía (12 GW). Todos ellos suman dos tercios de la capacidad total instalada en Europa.

Actualmente, la energía eólica en Europa produce más del 17% de la electricidad que se consume en el continente y tiene una potencia acumulada de 255 GW de los cuales 30 GW son de eólica marina.

### ESPAÑA, LÍDER EN AEROGENERADORES

España cuenta con más de 250 centros de fabricación presentes en dieciséis de las diecisiete comunidades autónomas. España cubre el 100% de la cadena completa de suministro, es líder en la fabricación de aerogeneradores y destaca como uno de los países con mayor exportación de máquinas. La capacidad de fabricación en España es de 4.000 MW/año. En términos de empleo, el sector

ha alcanzado más de 32.000 empleos y se prevé que se dupliquen para 2030.

Los fabricantes de aerogeneradores que lideran el ranking por potencia eólica total acumulada en España son Siemens Gamesa, Vestas, General Electric, Nordex Acciona Windpower y Enercon. En 2022, los cinco fabricantes que más han instalado eólica en nuestro país son Nordex Acciona Windpower, Siemens Gamesa, General Electric, Vestas y Enercon.

Las empresas promotoras que lideran el ranking por potencia total acumulada en España son Iberdrola, Acciona Energía, Enel Green Power/Endesa, EDPR y Naturgy. En 2022, las empresas promotoras que más potencia eólica han instalado son Enel Green Power/Endesa, GECAMA, Elawan Energy, Eni Plenitude y Molinos del Ebro.

### PREVISIÓN DE INCREMENTO

El sector eólico español calcula que, si se obtiene la financiación necesaria, se instalen 7,2 GW nuevos hasta 2025 (de los 11,5 GW que actualmente tienen DIA positiva) y otros 5 GW adicionales hasta 2027 (de los 36 GW que están en tramitación y que deberían terminarla en los próximos dos años). En total 12,2 GW de nueva capacidad eólica hasta 2027, convirtiendo España en uno de los mayores mercados de Europa. Según la Asociación Empresarial Eólica (AEE), "nuestra industria necesita sostenibilidad y confortabilidad en toda la cadena de valor para mantenerse y ser competitiva. La industria necesita tener visibilidad de mercado a más largo plazo, y no sólo de los dos próximos años, a fin de realizar una planificación estratégica adecuada que conlleve una optimización de costes. El efecto de pasar de una sequía de proyectos a una acumulación masiva, motivada por el cumplimiento de unos hitos en la regulación, aunque pueda aportar un escenario teórico favorable a futuro, genera tensiones industriales y saturación en la cadena de suministro que suponen un gran reto para la cadena de suministro".

## THE WIND IS BLOWING BRISKLY IN SPAIN

A total of 1,670 MW of wind power was installed in Spain last year, close to reaching the milestone of 30 GW of wind power. The exact figure of 1,670.10 MW of wind power installed in 2022 equated to 395 new wind turbines, reaching a record of more than 61,000 Gwh generated, making it a key technology in the energy mix due to its contribution to covering demand and the number one technology in installed capacity.

In terms of final energy, wind power is Spain's main source of native renewable energy. Furthermore, last year, it was a key element in ensuring that the price of electricity in Spain did not increase as much as in other countries.

The new wind power capacity installed in Spain accounted for 8% of the total in Europe. Spain ranked sixth in the list of countries with the most wind power capacity installed in Europe in 2022, behind Germany, Sweden, Finland, France and the United Kingdom.

Spain is the second European country with the greatest installed wind power capacity (12% of the total

## GRANDES CIFRAS DE LA EÓLICA 2022

### WIND POWER FACTS AND FIGURES 2022

**LA EÓLICA INSTALA 1.670 MW EN 2022 DUPLICANDO LA CIFRA DEL AÑO ANTERIOR Y A PUNTO DE ALCANZAR EL HITO DE LOS 30 GW EÓLICOS**

**1,670 MW OF WIND POWER INSTALLED IN 2022 DOUBLE THE PREVIOUS YEAR'S FIGURE AND ON THE VERGE OF REACHING THE 30 GW WIND POWER MILESTONE**

**CIFRAS TOTALES**  
**1.345 PARQUES EÓLICOS**  
**22.042 AEROGENERADORES**  
**INSTALADOS**

**TOTAL FACTS AND FIGURES**  
**1345 WIND FARMS**  
**22,042 WIND TURBINES**  
**INSTALLED**

**EN 2022**  
**46 PARQUES EÓLICOS**  
**395 AEROGENERADORES**  
**INSTALADOS**

**IN 2022**  
**46 WIND FARMS**  
**395 WIND TURBINES INSTALLED**

**POTENCIA EÓLICA INSTALADA EN ESPAÑA ALCANZA LOS 29.813 MW**  
**INSTALLED WIND POWER CAPACITY IN SPAIN TOTALS 29,813 MW**

**LA EÓLICA GENERA EL 53% DE LA ELECTRICIDAD QUE CONSUMIMOS**  
**WIND GENERATES 53% OF OUR ELECTRICITY CONSUMPTION**

**LOS 22.042 AEROGENERADORES Y SUS INFRAESTRUCTURAS OCUPAN SÓLO EL 0,017% DE LA SUPERFICIE TOTAL ESPAÑOLA**  
**THE 22,042 WIND TURBINES AND THEIR INFRASTRUCTURES OCCUPY ONLY 0.017 OF SPAIN'S LAND SURFACE**

percentage), behind Germany with more than 66 GW. The third is the United Kingdom (29 GW), followed by France (21 GW), Sweden (15 GW) and Turkey (12 GW). Together they account for two thirds of the total installed capacity in Europe.

Currently, wind energy in Europe produces more than 17% of the electricity consumed on the continent and has cumulative capacity of 255 GW, of which 30 GW is offshore wind.

#### SPAIN, LEADER IN WIND TURBINES

Spain has more than 250 manufacturing centres in sixteen of the seventeen autonomous regions. Spain covers 100% of the entire supply chain, is a leader in the manufacture of wind turbines and is one of the countries with the highest machinery exports. The manufacturing capacity in Spain is 4,000 MW/year. In terms of jobs, the sector employs over 32,000 people and this is expected to double by 2030.


The leading wind turbine manufacturers in terms of total cumulative wind power capacity in Spain are Siemens Gamesa, Vestas, General Electric, Nordex Acciona Windpower and Enercon. In 2022, the five manufacturers that installed the greatest number of wind turbines in Spain were Nordex Acciona Windpower, Siemens Gamesa, General Electric, Vestas and Enercon. The wind power developers leading the ranking by total accumulated

capacity in Spain were Iberdrola, Acciona Energía, Enel Green Power/Endesa, EDPR and Naturgy. In 2022, the companies that installed the most wind power capacity were Enel Green Power/Endesa, GECAMA, Elawan Energy, Eni Plenitude and Molinos del Ebro.

#### FORECAST INCREASE

The Spanish wind power industry estimates that, if the necessary financing is obtained, 7.2 GW of new capacity can be installed by 2025 (of the 11.5 GW currently with a positive EIS) and a further 5 GW by 2027 (of the 36 GW currently in the pipeline and due for completion in the next two years). In total, 12.2 GW of new wind power capacity by 2027, making Spain one of the largest markets in Europe. According to the Spanish Wind Energy Association (AEE), "our industry needs sustainability and stability throughout the value chain in order to remain competitive. The industry needs longer-term market visibility, not just for the next two years, in order to roll out comprehensive strategic planning that leads to cost optimisation. The effect of moving from a drought of projects to a massive build-up, driven by compliance with regulatory milestones, although it may provide a theoretically favourable scenario for the future, creates industrial tension and supply chain saturation that pose a major challenge for the wind industry."



Llegada al Puerto de Bilbao de un buque con 42 palas eólicas que Iberdrola encargó a Siemens Gamesa y que fueron fabricadas en China. 

A ship arrives at the Port of Bilbao with 42 wind turbine blades ordered by Iberdrola from Siemens Gamesa and manufactured in China

# RETOS LOGÍSTICOS EN LAS INSTALACIONES RENOVABLES

## LOGISTICS CHALLENGES IN RENEWABLE ENERGY FACILITIES

**JAIME PINEDO**

**L**a construcción de instalaciones de energías renovables se enfrenta a diferentes retos que comprenden desde el transporte de cada uno de sus componentes hasta la gestión de las licitaciones y contratos de los distintos equipos principales entre muchos otros. Una buena organización logística y de seguimiento es fundamental para superar posibles interrupciones de la cadena de suministro global y reducir los riesgos, daños, complejidades y costes inherentes a los proyectos.

**JAIME PINEDO**

**T**he construction of renewable energy facilities faces a number of challenges ranging from the transportation of individual components to the management of tenders and contracts for the main pieces of equipment, among many others. Good tracking and logistics are essential to overcome potential disruptions in the global supply chain and to reduce the risks, damage, complexities and costs inherent to these projects.

As a world leader in renewable energy, the Iberdrola group is well aware that building and commissioning renewable energy

Como líder mundial en energías renovables, el grupo Iberdrola sabe bien que construir y poner en marcha infraestructuras energéticas renovables "es un desafío en el que pueden aparecer innumerables imprevistos y obstáculos".

Así, una de las principales herramientas para afrontar esta ambiciosa tarea es una buena logística que permita definir los plazos, medios y procesos precisos para cumplir eficientemente con el servicio.

"Pero una previsora organización no solo comprende el transporte de las piezas, sino también el conjunto de actividades necesarias para que los suministros lleguen hasta el lugar de instalación, para que las importaciones y exportaciones cumplan la normativa internacional o para que se puedan definir posibles necesidades de almacenamiento de materiales, entre muchas otras", apuntan desde Iberdrola.

### LOGÍSTICA, PASO A PASO

Cada uno de los pasos previos a la construcción de una instalación de energía renovable es importante y debe cumplirse con atención al detalle para evitar cualquier fallo o imprevisto. Las fases de esta gestión logística son:

#### Oferta y contratación

- Antes de actuar hay que planificar. Todo proceso logístico debe comenzar con una definición de la estrategia que debe seguirse y que responde a diferentes preguntas: ¿Dónde se realizará la fabricación? ¿El proceso implica algún tipo de importación o exportación? ¿Qué opciones de transporte existen? ¿Cuáles son las fechas de necesidad para la instalación? Además, deben establecerse los requisitos logísticos (embalaje, almacenaje y preservación necesarios, por ejemplo) y, por supuesto, de seguimiento.

#### Lanzamiento del suministro

- Posteriormente debe revisarse el alcance y los requisitos de los suministros necesarios. En este punto hay que contemplar quién debe estar informado del progreso y planificar las actividades para realizar el seguimiento en origen.



Iberdrola confió a Transportes Saavedra el transporte de 11 tanques de hidrógeno de Avilés (Asturias) a Puertollano (Ciudad Real). 

Iberdrola entrusted Transportes Saavedra with the transport of 11 hydrogen tanks from Avilés (Asturias) to Puertollano (Ciudad Real) 

infraestructures "is a challenge in which countless unforeseen events and obstacles can arise."

One of the main ways to tackle this ambitious task is good logistics that defines the deadlines, means and processes required to efficiently meet requirements.

"However, excellent organisation does not only include the transport of parts, it also needs to factor in the set of activities required for supplies to reach the facility site and for imports and exports to comply with international regulations, as well as to define possible storage needs for materials, among many others," the company stated.

 **EMBALAJES GRACIA**  
MARITIMO • TÉRMICO • INDUSTRIAL

**50** AÑOS  
PROTEGIENDO

Pla de los Andanes, s/n  
46117 Bétera  
Ctra. Moncada-Náquera Km 11  
T. 961 691 064 / 691 670 584  
embalajesgracia@gmail.com



**JAULAS DE MADERA**  
Para transporte industrial




**CAJAS DE MADERA**  
Embalajes marítimos a medida con protección antihumedad, térmica y anticorrosión



**PALETS A MEDIDA**  
Palets confeccionados a medida de las necesidades del cliente

[www.embalajesgracia.com](http://www.embalajesgracia.com)

Los proyectos renovables se enfrentan a problemas por la interdependencia y fragilidad de la cadena de suministro mundial. 

**Fabricación**

- Se realiza el acopio de los materiales y subcomponentes, se inicia la fabricación de los diferentes equipos y componentes manteniéndose el seguimiento y la comunicación con los proveedores, el resto de las áreas implicadas y los responsables de cada proyecto.

**Exportaciones e importaciones**

- Esta fase implica una cuidada revisión de los contratos de compraventa para ajustarse a las normas de Comercio Internacional. Se definen los Incoterms más apropiados, responsabilidades y procesos documentales y financieros de las transacciones.

**LOGISTICS, STEP BY STEP**

Each of the steps prior to the construction of a renewable energy facility is important and must be carried out with attention to detail to prevent any failures or unforeseen events. The phases of this logistics management are:

**Bidding and contracting**

- Planning must be done before action is taken. Every logistics process must start with a definition of the strategy to be followed, which should respond to different questions: where is





**Intersagunto Terminales**






EQUIPAMIENTO	INSTALACIONES	PUERTAS
GRÚAS PÓRTICO 5 POST - PANAMA 1   8 PANAMA	ÁREA TOTAL 106.677 m <sup>2</sup> ZONA DE MANIOBRA 19.100 m <sup>2</sup> CONTENEDORES 61.577 m <sup>2</sup>	2 DE ENTRADA Y 2 DE SALIDA, SIENDO 2 DE ELAS REVERSIBLES.
GRÚAS MÓVILES 2	MERCANCÍA CONVENCIONAL SERVICIOS 16.000 m <sup>2</sup> 10.000 m <sup>2</sup>	SISTEMA DE RECONOCIMIENTO ÓPTICO DE CARACTERES (OCR)
GRÚAS RTG 3	LÍNEA DE ATRAQUE 643 m <sup>2</sup>	MATRÍCULA DE CAMIÓN Y REMOLQUE
REACH STACKER 12	ATRAQUE RO-RO SI	MATRÍCULA DE CONTENEDOR
CARRETILLAS ELEVADORAS 8	CALADO MÁXIMO 14,5 m <sup>2</sup>	IDENTIFICACIÓN SIMPY
CABEZAS TRACTORAS 10	CONEXIONES REEFER 180	SISTEMA DE UBICACIÓN AUTOMÁTICA, BÁSCULAS EN ENTRADA Y SALIDA
PLATAFORMAS 30	CAPACIDAD ALMACENAMIENTO 5.244 TEU CAPACIDAD MANIPULACIÓN 190.000 TEU / AÑO	
	SERVICIO DE REPARACIÓN DE CONTENEDORES SI	



Intersagunto Terminales, S.A  
Muelle Norte 2, s/n  
46526 - Puerto de Sagunto

Tel: 96 269 9060 Fax: 96 269 2141  
E-mail: planificación@saguntoterm.com  
www.saguntoterm.com

39° 38' 36" N  
0° 12' 50" O



Operador Logístico

*Tu partner logístico integral*

**PROJECT CARGO**





*P1 Fuente del Jorro, Islas Baleares, 64  
46988 Paterna (Valencia - Spain)  
Tel. +34 963 241 000 - www.syrgroup.es*



Renewable projects face problems due to the interdependence and fragility of the global supply chain 



#### Transporte

- Antes de la construcción, se ajusta la operativa y se sigue la estrategia de transporte definida por el contrato y por las necesidades de cada proyecto. La ejecución conlleva además una precisa supervisión para que todos los equipos y componentes se entreguen en el momento adecuado.

#### PRINCIPALES RETOS LOGÍSTICOS

Los desafíos que acechan la construcción de una instalación renovable son tan variados como la cantidad de actores

manufacturing to take place? Does the process involve imports or exports? What transport options are available? What are the dates required for deployment? In addition, logistics (e.g., packaging, storage and protection) and, of course, tracking requirements must also be defined.

#### Supply requirements

- The scope and requirements of the necessary supplies must then be reviewed. At this point it is necessary to consider who should be informed of progress and to plan the activities for tracking at source.



PUERTO EXTERIOR DE PUNTA LANGOSTEIRA

## Preparados para un nuevo futuro

La Autoridad Portuaria de A Coruña se posiciona de cara a la transición ecológica con el proyecto "A CORUÑA GREEN PORT", que permitirá la transformación y descarbonización de la actividad industrial de su entorno e impulsará el desarrollo, investigación y puesta en marcha de proyectos centrados en las energías renovables.

[www.puertocoruna.com](http://www.puertocoruna.com)



UNION EUROPEA  
Este proyecto está cofinanciado por la Unión Europea.  
Una manera de hacer Europa



Puerto Hub líder en graneles agroalimentarios  
Calados superiores a 20m  
1.500 m de línea de atraque

Más de 1M de m<sup>2</sup> de superficie disponible  
para concesiones vinculadas a la industria  
offshore y nuevas fuentes de energía verde

implicados y tareas que conlleva. Estos son algunos de los principales retos:

#### Acopio y almacenamiento de materiales

Planificar las posibles necesidades de acopio y almacenamiento de materiales puede reducir el número de imprevistos durante la construcción de la instalación renovable. Es el caso de los proyectos fotovoltaicos que, al tener un proceso de instalación ágil y sistematizado, necesitan una cuidadosa estrategia para evitar faltas de material que interrumpan su construcción.

Los módulos fotovoltaicos se fabrican habitualmente en Asia y, en un contexto de alta demanda, resulta especialmente importante gestionar procesos tempranos de compra. También es fundamental asegurar la disponibilidad de espacios de almacenamiento de materiales en una localización cercana a los parques que permitan suministros rápidos y seriadados.

#### Cadenas de suministro global

La logística de los proyectos renovables, como parte de la cadena de suministro global, sufre problemas de escasez de productos, falta de stocks, dificultades de transporte e incremento de precios y plazos. Además, en muchos casos, los fabricantes renegocian sus contratos al alza para tratar de compensar las pérdidas.

#### Manufacture

- The materials and subcomponents are stockpiled and the manufacture of the different equipment and components gets underway, maintaining monitoring and communication with the suppliers, the other areas involved and those responsible for each project.

#### Exports and imports

- This phase involves a thorough review of the sales contracts to ensure they comply with international trade regulations. The most appropriate Incoterms, responsibilities and documentary and financial processes for the transactions are defined.

#### Transport

- Prior to construction, operations are fine tuned and the transport strategy defined by the contract and by the needs of each project is followed. Implementation also involves precise supervision to ensure that all equipment and components are delivered at the right time.

#### MAIN LOGISTICS CHALLENGES

The challenges involved in the construction of a renewable energy facility are as varied as the number of actors and tasks involved. They include:



**GRUPO Embalán 3 EPACK 3**

*Fabricación y diseño de embalajes industriales de madera, plastificados y entoldados, trincaje y carga de contenedores, almacén logístico y asesoramiento personalizado*

<b>GIPUZKOA</b>	<b>BIZKAIA</b>
San Juan Atuzoa, Larramendi Industrialdea, Partzela I-1 20570 Bergara (Gipuzkoa) Tel.: 943 829 483	Zaramillo -Balmaseda, km 11 C/ Lazkao, 5 48820 Guenies (Bizkaia) Tel.: 944 380 774
<a href="http://www.embalan3.com">www.embalan3.com</a>	<a href="http://www.epack3.com">www.epack3.com</a>



**PLATAFORMA LOGÍSTICA PORTUARIA S.L.**

Pol. Ind. Ingruinsa - Laboratorio, 82, 1º  
46520 Puerto de Sagunto - Valencia  
Tel. +34 962 60 44 16  
[comercial@plpsagunto.com](mailto:comercial@plpsagunto.com)

**CONSIGNATARIA, OPERADOR LOGÍSTICO,  
ALMACENES, AGENTE DE ADUANAS,  
DEPOT Y TRANSPORTE TERRESTRE**



## EL DATO / FACTS AND FIGURES

7-10%

En los parques eólicos terrestres, el transporte supone aproximadamente entre el 7% y el 10% del coste del proyecto. Transport accounts for approximately 7-10% of the project cost of onshore wind farms

Por lo tanto, los proyectos renovables se enfrentan a problemas por la interdependencia y fragilidad de la cadena de suministro mundial, lo que puede derivar en el retraso y la paralización de las producciones.

**Transporte de los equipos principales**

El transporte de los suministros y equipos principales es una de las partes más importantes de la construcción de una instalación renovable. Y esto se traduce en un peso económico significativo: en los parques eólicos terrestres, por ejemplo, el transporte supone aproximadamente entre el 7%

**Stockpiling and storing materials**

Planning for potential material stockpiling and storage needs can reduce the number of unforeseen events during the construction of the renewable facility. This is the case of photovoltaic projects, which have an efficient, systematic installation process and therefore require a careful strategy to prevent material shortages that could disrupt roll out.

Photovoltaic modules are usually manufactured in Asia and, in a context of high demand, it is particularly important to manage early purchasing processes. It is also essential to ensure the availability of material storage space in a location close to the farms to ensure rapid, sequenced supplies.

**Global supply chains**

Renewable project logistics, as part of the global supply chain, suffers from product shortages, stock shortfalls, transport difficulties, and price and lead-time increases. In addition, in many cases, manufacturers renegotiate their contracts upwards to try to offset losses.

Renewable projects therefore face problems due to the interdependence and fragility of the global supply chain, which can lead to delays and production stoppages.

**E**

**EccoFreight**

Advanced technology  
for sustainable  
forwarding\_

Especialistas en  
la carga de proyectos  
de energías renovables  
desde 2014\_

[www.ecco-freight.com](http://www.ecco-freight.com)

## BLADE LIFTER

Este sistema de inclinación de las palas durante el transporte reduce el impacto medioambiental, evitando modificaciones en el trazado de carreteras. This system rotates the blades during transport, reducing environmental impact and preventing changes having to be made to transport routes

## PARA CASOS EXTREMOS: BLADE LIFTER

En casos extremos, se recurre a una configuración de transporte muy especial denominada Blade Lifter. Esta tecnología eleva la pala a través de un mecanismo, normalmente un elevador hidráulico, para reducir los radios del giro y las interferencias de la pala al girar, facilitando la circulación por carreteras estrechas o incluso por núcleos urbanos.

Al igual que ocurre con las palas, las nacelles (parte del aerogenerador que sirve de alojamiento para los principales elementos mecánicos y eléctricos) destacan por su elevado tamaño y peso.

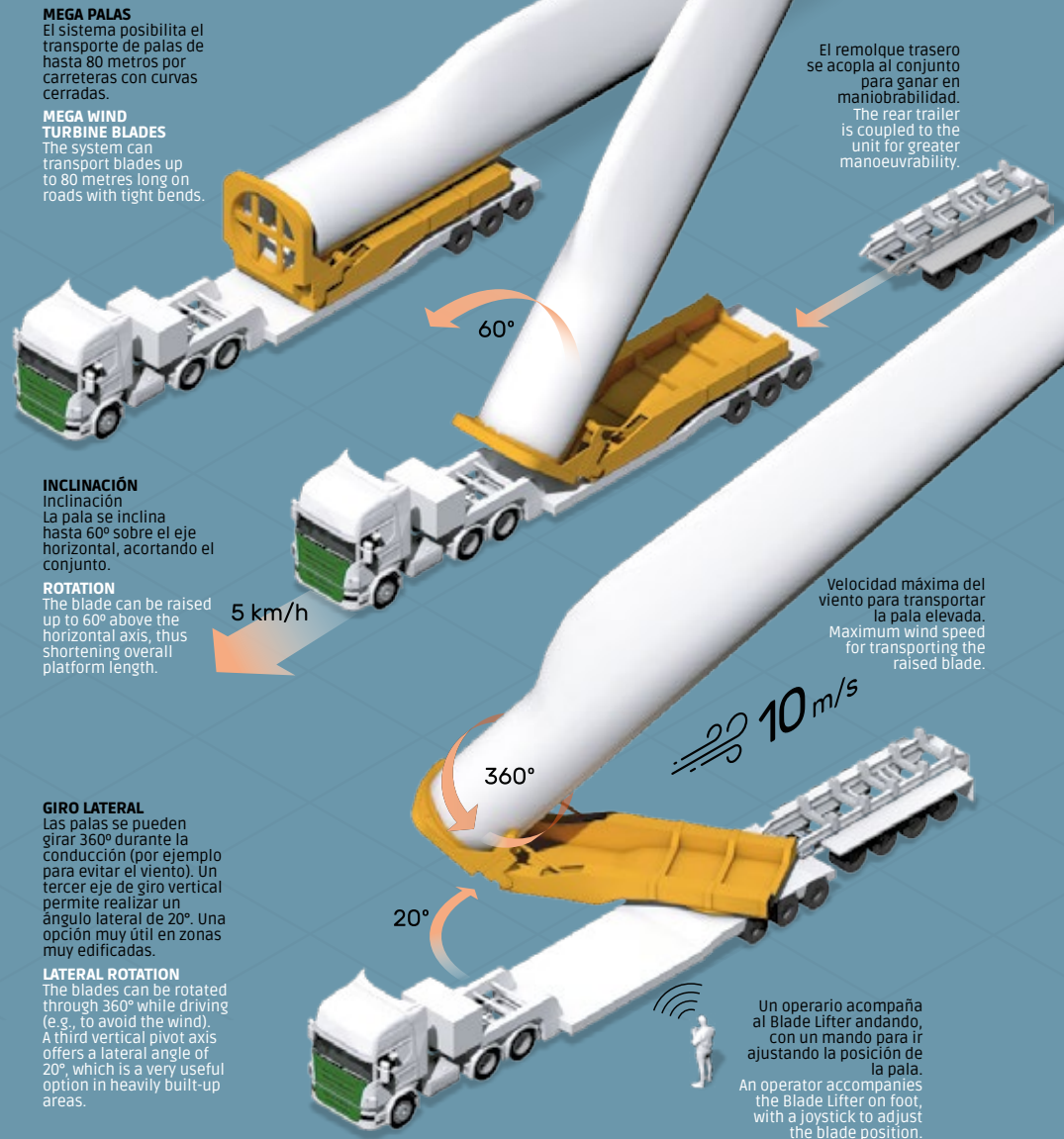
Sus medidas de anchura y altura están alrededor de los 4 metros o incluso los sobrepasan, mientras que su peso ha obligado en los últimos años a diseñarlos de tal forma que se puedan transportar en varias piezas por separado con el fin de facilitar su transporte e instalación. Algo similar ocurre con las torres, que se han de transportar en varias secciones (4 a 7 en función de la altura del buje) y cuyo peso se sitúa entre las 50 y 80 toneladas.

## FOR EXTREME CASES: BLADE LIFTER

In extreme cases, a special transport system called Blade Lifter is used. This technology lifts the blade using a mechanism, usually a hydraulic lift, which reduces the turning radii and the blade's interference when turning, making it easier to move along narrow roads and through urban areas.

The nacelles (the part of the wind turbine that houses the main mechanical and electrical elements), like the blades, are also large and heavy.

They are around 4 metres in width and height, or even more. They are so heavy that in recent years they have had to be designed so they can be carried in several separate pieces to facilitate their transport and installation. The same is true for the towers, which have to be transported in several sections (4 to 7 depending on the hub height) as they weigh between 50 and 80 tonnes.



y el 10% del coste del proyecto, a veces incluso más según su origen de fabricación y la dificultad operativa.

Si nos centramos en este tipo de parques, el transporte supone todo un reto para la logística. Tanto las dimensiones como el peso de los aerogeneradores es cada vez mayor para mejorar su eficiencia lo que hace que su movilidad sea más complicada, hasta convertirse en un factor limitante de su diseño. Además, estos proyectos se sitúan habitualmente en zonas altas de montaña con accesos con altas pendientes y curvas muy cerradas.

Por lo general, la logística en este punto implica un detallado estudio de ruta y estrategia de transporte. Las palas son el elemento de mayor longitud: cada una de ellas puede alcanzar hasta más de 80 metros y su peso es de varias decenas de toneladas. En este tipo de transportes, son necesarios vehículos especializados que permitan una gran movilidad para poder gestionar con éxito las curvas de las rutas, sobre todo en las carreteras comarcales y accesos a los parques eólicos.

#### Eólica marina

En el caso de la energía eólica marina, los fabricantes han tendido a situar sus instalaciones en zonas con fácil acceso

#### Transporting key pieces of equipment

The transportation of major supplies and equipment is one of the most important parts of the construction of a renewable energy facility, and this is reflected in a significant economic burden: in onshore wind farms, for example, transport accounts for approximately 7% to 10% of the project cost, sometimes even more depending on the manufacturing origin and operational difficulty.

Transport is a logistics challenge in wind farms. Both the size and weight of the wind turbines are increasing to improve their efficiency, which makes it more complicated to move them, to the point of becoming a limiting factor in their design.

In addition, these projects are usually located in high mountainous areas with steep slopes and tight bends.

In general, the logistics at this point involves a detailed study of the route and transport strategy. The blades are the longest element: each of them can reach more than 80 metres in length and weigh several dozen tonnes. In this type of transport, specialised vehicles are needed to successfully navigate any bends on the routes, especially on country roads and access roads to the wind farms.

17

# TU MERCANCÍA EN BUENAS MANOS

MSC ofrece soluciones personalizadas para tu carga de proyectos. Gracias a décadas de experiencia, te guiamos a lo largo del proceso para que tu mercancía con extra medidas esté en buenas manos.

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

**MOVING THE WORLD, TOGETHER.**

## HUELLA DE CARBONO DEL TRANSPORTE

Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del transporte es otro de los principales retos. Y es que el objetivo es conseguir que los proyectos renovables sean lo más sostenibles posible en cada una de sus fases de construcción.

Algunas soluciones pasan por seleccionar las fábricas de producción más cercanas a las localizaciones de los parques o por agrupar los envíos marítimos de los distintos componentes y proyectos con el fin de reducir el número de fletes necesarios.

En la actualidad se están desarrollando nuevas tecnologías de propulsión para los motores de barcos que se accionan con amoníaco en lugar de con combustibles fósiles pesados. Pero si además, ese amoníaco se produce a partir de hidrógeno verde como ya hace Iberdrola y, a su vez, se consigue la expansión de transportes que utilicen motores eléctricos, se logrará reducir sustancialmente la huella de carbono asociada a la logística de los proyectos renovables.

### EL ENFOQUE DE IBERDROLA

Iberdrola se apoya en gran medida de diferentes actores para afrontar estos retos logísticos: grandes tecnólogos fabricantes de los equipos principales, proveedores de transporte, plataformas de almacenaje, instalaciones portuarias, empresas de montaje e instalación, etc.

No obstante, Iberdrola dispone de un área de Servicios

## TRANSPORT CARBON FOOTPRINT

Another major challenge is to reduce the greenhouse gas emissions caused by transport. The goal is to make renewable projects as sustainable as possible at every stage of their construction.

Some solutions include choosing the production plants closest to the wind farm locations or grouping maritime shipments of the various components and projects to reduce the number of charters required.

New propulsion technologies are currently being developed for ship engines that are powered by ammonia instead of fossil fuels. In addition, if this ammonia is produced from green hydrogen as Iberdrola is doing and, in turn, transport using electric engines is scaled up, the carbon footprint associated with the logistics of renewable projects will be substantially reduced.



Para reducir la huella de carbono se seleccionan fábricas de producción cercanas a los parques o en puertos, como el caso de Haizea Wind en Bilbao.



To reduce the carbon footprint of these projects, production plants are chosen near the wind farms or in ports, as is the case of Haizea Wind in Bilbao

Logísticos Globales que tiene una amplia experiencia en el transporte a nivel mundial en todo tipo de grandes equipos para distintos proyectos y en la supervisión y realización de todo tipo de operaciones logísticas con el objetivo de reducir el riesgo de los procesos de suministro en los proyectos, buscando a la vez la máxima eficiencia en tiempo y coste.

### IBERDROLA'S APPROACH

Iberdrola relies heavily on different players to meet these logistics challenges, such as major technology manufacturers of the main equipment, transport providers, storage platforms, port facilities, assembly and installation companies.

In addition, Iberdrola has a Global Logistics Services division that has extensive experience in the worldwide transport of all types of large equipment for various projects and in the supervision and performance of all types of logistics operations to reduce the risk of supply processes in projects, while seeking maximum efficiency in terms of time and cost.

al mar o ríos para facilitar el transporte marítimo o fluvial. Desde ahí, los componentes inician un viaje en barco hasta el puerto de pre-ensamblaje donde se acopian para posteriormente trasladarse mediante el barco de instalación hasta el punto de montaje en el mar.

#### Proyectos de hidrógeno

En el caso de los proyectos de Hidrógeno Verde, la logística más complicada se centra en los depósitos o columnas de almacenamiento de hidrógeno. Estos depósitos tienen un gran espesor, lo que deriva en pesos alrededor de las 80 toneladas por equipo, adicionalmente sus sobredimensiones de anchura y longitud suponen que se hayan de tratar como transportes especiales.

#### Hidroeléctricas

Los componentes de las centrales hidroeléctricas (turbinas, generadores, transformadores, grandes conductos, etc.) también tienen un gran tamaño. Además, las rutas y características de los viales por los que deben transcurrir, con grandes pendientes, suponen un reto para la logística, que debe buscar soluciones para una movilización eficiente.

#### Offshore wind

In the case of offshore wind, manufacturers have tended to locate their facilities in areas with easy access to the sea or rivers to facilitate maritime or river transport.

From there, the components begin a journey by ship to the pre-assembly port where they are put together and then transported by installation vessel to the offshore assembly point.

#### Hydrogen projects

In the case of green hydrogen projects, the most complicated logistics centre on the hydrogen storage tanks and columns. These tanks are very thick, which means that they weigh around 80 tonnes per unit, and their extra width and length mean that they have to be treated as special transport loads.

#### Hydroelectric power plants

The components of hydroelectric power plants (turbines, generators, transformers, large pipes, etc.) are also very bulky. In addition, the routes and characteristics of the roads along which they must be transported, with steep slopes, pose a challenge for logistics, which must seek solutions for efficient movement.

The advertisement features a blue sky background with a white cargo plane flying in the center. Below the plane, a large blue container ship is docked at a port, with a white truck and a yellow forklift in the foreground. In the background, there is a large orange building with the 'cargo-partner' logo. The overall scene is set against a clear blue sky with some light clouds.

**SU SOCIO  
DESDE HACE 40 AÑOS**



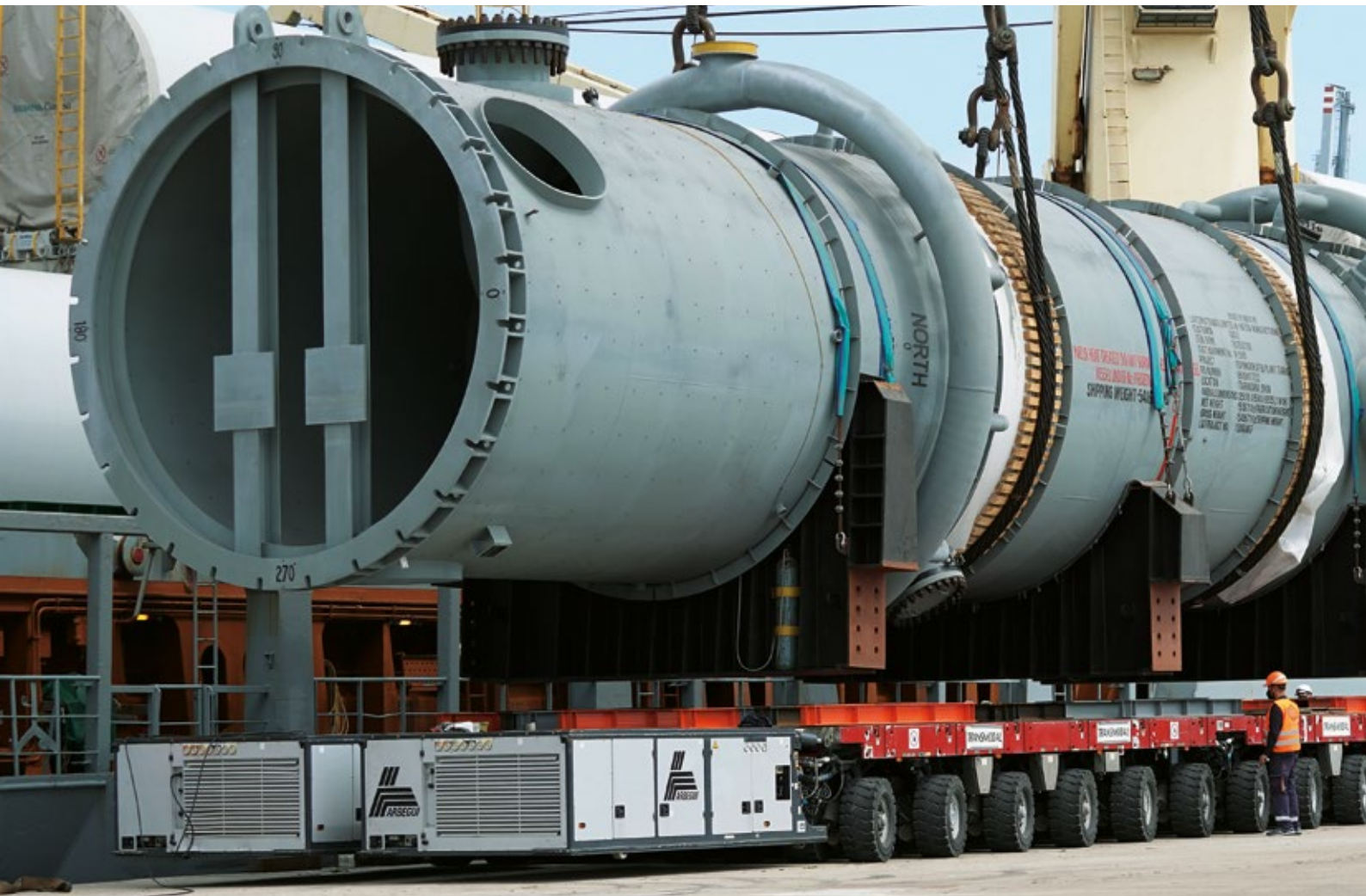
Gracias por confiar en nosotros desde 1983.

Estamos orgullosos de ser tu socio para el transporte aéreo, marítimo, terrestre y logística, con gran experiencia en la gestión de carga de proyectos especiales.

> 160 oficinas. 40 países. > 4.000 empleados.

we take it personally | transport + iLogistics | [www.cargo-partner.com](http://www.cargo-partner.com)

# EL MERCADO MULTIPROPÓSITO RETOMA SU RUMBO



**BÁRBARA CORDERO**

**E**l sector del project cargo está recuperando su pulso tras unos años complicados donde los fletes llegaron a alcanzar los 22.764 dólares diarios en abril de 2022. Según refleja el índice Multipropósito de Toepfer, la tarifa media diaria de fletamento por tiempo para un buque multipropósito de 12.500 tpm tipo F disminuyó hasta los 14.360 dólares diarios a principios del mes de mayo. Esta cifra supone

**BÁRBARA CORDERO**

**T**he project cargo sector is regaining momentum after a difficult few years when freight rates reached as high as \$22,764 per day in April 2022. According to Toepfer's Multipurpose Index, the average daily time charter rate for a 12,500 dwt F-type multipurpose vessel fell to \$14,360 per day at the beginning of May. This represents a monthly decrease of 1.61% and an annual decrease of 36.39% compared to May 2022.

# THE MULTIPURPOSE MARKET GETS BACK ON TRACK




•••••

Drewry espera que esta tendencia de debilitamiento continúe, sobre todo por la existencia de una mayor competencia de otros sectores como contenedores, ro-ro o carga seca a granel

•••••

Drewry expects this downward trend to continue, mainly due to increased competition from other sectors such as containers, Ro-ro and dry bulk

Con la caída de los fletes marítimos desde septiembre de 2022, el project cargo se ha reactivado a niveles similares a los de la prepandemia. 

Project cargo has recovered to pre-pandemic levels as a result of the drop in shipping rates since September 2022

un descenso mensual del 1,61% y un descenso anual, con respecto a mayo de 2022, del 36,39%.

Esta disminución de fletes ha despertado el optimismo en el sector. De hecho, el responsable de Liner Operation Dept

This decrease in freight rates has sparked optimism in the sector. In fact, the Head of the Liner Operation Dept at Cosco Spain, Xun Yu, stated that the project cargo market "is very active", both in Spain and globally.



El índice del bróker de fletamentos Toepfer Transport muestra un notable incremento en las tarifas de fletamento por un período de 6 a 12 meses de un buque MPV/HL "F-Type" de 12.500 toneladas y una capacidad de elevación combinada de entre 240 y 500 toneladas, alcanzando en abril de 2023 los 14.595 dólares por día y en mayo los 14.360 dólares diarios. ↑

The index compiled by the shipbroker Toepfer Transport shows a marked increase in charter rates for a 6-12 month period for a 12,500 dwt MPV/HL F-type multipurpose vessel with a combined lifting capacity of between 240 and 500 tonnes, standing at \$14,595 per day in April 2023 and \$14,360 per day in May.



“Empezamos a ver más peticiones de detalles sobre emisiones en los embarques. Sin embargo, las posibilidades de embarcar en viajes neutros en carbono con biocombustibles no han tenido mucho eco. Estamos preocupados por el medio ambiente y la descarbonización, pero todavía no estamos preparados para pagar por ello”

“We are starting to see more requests for details about emissions in shipments. However, the potential for carbon-neutral shipping using biofuels has not received much attention. We are concerned about the environment and decarbonisation, but we are not yet ready to pay for it”

**Iñaki Echevarría**  
Country manager de Höegh Autoliners Spain

en Cosco Spain, Xun Yu, asegura que el mercado de project cargo “está muy activo”, tanto en España como a nivel global.

En este mismo sentido, el country manager de Ignazio Messina en España, Federico Spinnato, señala que el alto nivel de fletes vivido durante la pandemia ya no rige el mercado, porque la oferta y la demanda se están reequilibrando. “El mercado del project cargo ahora mismo ha retomado su dirección. Los proyectos se han vuelto a materializar y a enviar por la caída de fletes iniciada a finales del año pasado, lo que ha derivado en que el mercado del Project Cargo vuelve a estar igual de activo como antes de la pandemia”, apunta Spinnato.

In the same vein, Ignazio Messina’s Country Manager in Spain, Federico Spinnato, points out that the high level of freight experienced during the pandemic no longer rules the market, because supply and demand are balancing out. “The project cargo market is now back on track. Projects have started to materialise and be dispatched again due to the drop in freight rates that began at the end of last year, which has meant that the project cargo market is once again as buoyant as it was before the pandemic,” said Spinnato.

However, although these figures show a downward trend in freight rates, they have raised a red flag for Toepfer, given





Además de todo aquello que tiene que ver con energías alternativas, el mercado que mayor peso que está adquiriendo es el de material rodante ferroviario

Sin embargo, estas cifras, aunque muestran una tendencia a la baja de los fletes, ponen en alerta a Toepfer, ya que el descenso del precio de los fletes se está frenando mes a mes desde el inicio de su caída en septiembre de 2022. De hecho, la caída de los fletes en abril, con respecto a marzo fue del 2,09%, frente al 1,61% de mayo con respecto a abril. "El optimismo que prevaleció en el mercado del multipropósito en los últimos meses se ha atenuado y se ha puesto de manifiesto que existen más obstáculos de los esperados para la incorporación gradual de la demanda del sector de las energías renovables", apunta.

Igualmente, las evaluaciones prospectivas de Toepfer anticipan un aumento del 0,6% en las tarifas de fletamento dentro de seis meses, mientras que su pronóstico de 12 meses predice una caída adicional del 0,42%.



In addition to alternative energies, the market that is gaining the most traction is railway rolling stock

that the decline in freight rates has been slowing month by month since the fall began in September 2022. In fact, the drop in freight rates in April compared to March was 2.09%, as opposed to 1.61% in May versus April. "The prevailing optimism in the multipurpose market in recent months has faded and it has become clear that there are more obstacles than expected to the gradual incorporation of demand from renewables," a Toepfer spokesperson said.

Similarly, Toepfer's forward-looking assessments forecast a 0.6% increase in charter rates in six months' time, while its 12-month outlook predicts a further fall of 0.42%.

The Drewry Multipurpose Time Charter index continued to fall in April, although again at a slower pace than in previous months, to \$9,069 per day. This is a 1.15% drop from the previous month, when the index was \$9,175 per day.





El índice Drewry Multipurpose Time Charter disminuyó ligeramente en abril a 9.175 dólares por día.

The Drewry Multipurpose Time Charter Index decreased slightly in April to \$9,175 per day.



“El mercado del project cargo ahora mismo ha retomado su dirección. Los proyectos se han vuelto a materializar y a enviar por la caída de fletes iniciada a finales del año pasado, lo que ha derivado en que el mercado del Project Cargo vuelve a estar igual de activo como antes de la pandemia”

“The project cargo market is now back on track. Projects have started to materialise again and to be dispatched due to the drop in freight rates that began at the end of last year, which has meant that the project cargo market is once again as buoyant as it was before the pandemic”

*Federico Spinnato*

*Country manager de Ignazio Messina en España*

Por su parte, el índice Drewry Multipurpose Time Charter continuó cayendo en abril, aunque también a un ritmo más lento que los meses anteriores. En concreto, se quedó en 9.069 dólares por día. Esto supone una caída del 1,15% con respecto al mes anterior, donde el índice se situaba en los 9.175 dólares diarios.


Con estas cifras, Drewry espera que esta tendencia de debilitamiento continúe, sobre todo por la existencia de una mayor competencia de otros sectores como contenedores, ro-ro o carga seca a granel. “Esta situación ejercerá una profunda presión en las tarifas de MPV”, detalla la consultora.

Based on these figures, Drewry expects this downward trend to continue, mainly due to increased competition from other sectors such as containers, Ro-ro and dry bulk. “This situation will put severe pressure on MPV rates,” the consultancy firm said.

However, according to the firm’s latest report, project cargo is still seen as the mainstay of freight rates, which is helping to curb the drop in prices. In this sense, this sector is expected to maintain freight rates above pre-COVID levels.

In fact, looking ahead to May, Drewry expects the Multipurpose Time Charter Index to fall further, but only by



MSC almacena la carga en una plataforma preparada con antelación que contiene varios contenedores flat rack. 

MSC stores cargo on a pre-prepared platform containing several flat rack containers

Sin embargo, según el último informe de la consultora, las cargas de proyecto todavía se consideran el soporte de los fletes, lo que está ayudando a frenar la caída de los mismos. En este sentido, se espera que este sector mantenga los fletes por encima de los niveles preCOVID.

De hecho, de cara al mes de mayo, Drewry espera que el índice Multipurpose Time Charter siga cayendo, pero solo un 0,9% hasta los 8.989 dólares por día, una caída inferior a la sufrida en el mes de abril. Esto supondría una reducción del nivel de fletes de un 19,16% desde mayo de 2022, pero aún se situaría un 7,8% por encima de mayo de 2021, cuando los fletes apenas superaban los 8.000 dólares por día.

0.9% to \$8,989 per day, which is a smaller fall than in April. This would represent a 19.16% reduction in charter rates since May 2022, but would still be 7.8% above May 2021, when freight was barely above \$8,000 per day.

#### GROWING MARKETS

Wind energy is the sector that is growing the most due to the increase in renewable energy projects in different parts of Spain and around the world. This is the opinion of the Head of



## Your Multipurpose Terminal in Bilbao

Specialised in the whole range of windmill components and heavy lifts  
shipping agents/stevedoring/warehouse/customs



### MERCADOS AL ALZA

Dentro del Project Cargo, el sector de la energía eólica es el que más peso está cogiendo por el impulso de los proyectos de energía renovable en diferentes puntos de España y del mundo. Así lo apunta el responsable de Liner Operation Dept. en Cosco Spain, quien también destaca las placas solares y la importación de coches como mercados en auge.

Por su parte, el country manager de Höegh Autoliners Spain, Iñaki Echevarría, apunta, además de todo aquello que tiene que ver con energías alternativas, el mayor peso que está adquiriendo el material rodante ferroviario.

Para la naviera Ignazio Messina, el mercado más relevante en estos momentos es el tráfico de vehículos industriales (camiones, cabezas tractoras...). "Este mercado es el que más fuerza tiene en el mundo y que los grandes car carriers están llenos y alguna línea haya dejado de operar en España es una oportunidad de crecimiento para Ignazio Messina", detalla Spinnato.



Momento del embarque de palas eólicas en el buque "BBC Brisbane", de BBC Chartering una de las navieras más relevantes del project Cargo.

Loading of wind blades onto the BBC Brisbane, owned by BBC Chartering, one of the leading project cargo shipping companies

Liner Operation Department at Cosco Spain, who also singled out solar panels and car imports as booming markets

In addition to alternative energies, the Country Manager of Höegh Autoliners Spain, Iñaki Echevarría, mentioned the growing importance of railway rolling stock.

According to the shipping company Ignazio Messina, the most relevant market at the moment is industrial vehicle traffic (lorries, tractor units, etc.). "This market is the strongest in the world and the fact that the large car carriers are full and that some lines have stopped operating in Spain is an opportunity for Ignazio Messina to grow," explained Spinnato.

### EXPERIENCE, SAFETY AND SECURITY

The main demands of project cargo clients in the shipping sector are greater availability of space, personalised services and fast loading and unloading on the vessel, as well as delivery time reliability and tracking, according to Echevarría. Thus, the Head of the Liner Operation Department at Cosco Spain pointed out that the most common request from customers is to increase transport capacity.

In MSC's view, customers want a greater supply of safe, competitive logistics solutions for all types of oversized cargo. "We can handle everything from aircraft parts to heavy machinery, including equipment for oil companies and locomotives," said MSC's Senior Project Cargo Manager in Spain, Cai-Nikolaj Schaefer, who pointed out that the added value for customers lies in the individual approach to each shipment of non-containerised and oversized goods.



"El valor diferencial para los clientes reside en tratar de forma individualizada cada embarque de mercancía no contenerizada y sobredimensionada. Los clientes valoran que adaptemos nuestras soluciones a los requisitos únicos de esos embarques con el objetivo de llevar la mercancía a cualquier parte del mundo"

"The added value for customers lies in the individual approach to each shipment of non-containerised and oversized cargo. Customers appreciate the fact that we adapt our solutions to the unique requirements of these shipments to deliver the goods anywhere in the world"

Cai-Nikolaj Schaefer  
Senior Project Cargo Manager de MSC en España

### EXPERIENCIA Y SEGURIDAD

Las principales demandas de los clientes del project cargo en el sector marítimo se centran en una mayor disponibilidad de espacios, servicios personalizados y agilidad para la carga y descarga en el buque, además de trazabilidad y fiabilidad en los tiempos de entrega, según explica Echevarría.

Así, el responsable de Liner Operation Dept en Cosco Spain, apunta que la petición más repetida por los clientes es aumentar la capacidad de transporte.

Desde el punto de vista de MSC, apuntan a una mayor oferta de soluciones logísticas seguras y competitivas para todo tipo de cargas de gran tamaño. "Nosotros somos capaces de mover desde piezas de aviones hasta maquinaria pesada, pasando por equipos para petrolíferas y locomotoras", señala el senior Project Cargo Manager de MSC en España, Cai-Nikolaij Schaefer, quien destaca que el valor diferencial para los clientes reside en tratar de forma individualizada cada embarque de mercancía no contenerizada y sobredimensionada. Además, "los clientes valoran que adaptemos nuestras soluciones a los requisitos únicos de esos embarques con el objetivo de llevar la mercancía a cualquier parte del mundo", subraya.

Por otro lado, los clientes valoran la disponibilidad de diferentes opciones de buques, como multipropósito (MPV,

Furthermore, he stated that "customers appreciate the fact that we adapt our solutions to the unique requirements of these shipments to deliver the goods anywhere in the world."

In addition, customers appreciate the availability of different vessel options, such as Multipurpose Vessels (MPV), Heavy-Lift, Ro-ro PCTC (Pure Car and Truck Carrier) and even container vessels, with flat rack and open top containers. This strengthens the customer's loyalty to a single shipping line to dispatch all types of oversized cargo. "The competitive advantage of a shipping company lies in being able to provide all three things at the same time and to offer a comprehensive service, like ours," says Ignazio Messina's Country Manager in Spain.

However, what really makes customers entrust their bulky cargo to a shipping company lies in its experience in loading and unloading and in the handling of bulky cargo inside the ship, as this provides reassurance. "Although project cargo has become fashionable for many freight forwarders and shipping companies, this sector requires a lot of experience and not everybody is equipped to handle it," explained Spinnato, who emphasised that "our added value comes from our team's professionalism, experience and know-how, which means we are specialists in loading parts and distributing cargo."



There are moments in life when nothing can get out of control, get the best team to ensure your projects.


[www.controlsurvey.com](http://www.controlsurvey.com)  
 @controlsurvey  
 +34 619.051.612 (24/7)



“A pesar de que el project cargo se haya puesto de moda para muchos transitarios y navieras, este sector requiere de mucha experiencia y no todos los profesionales están preparados para ello”

*Federico Spinnato  
Ignazio Messina España*

Multi Purpose Vessel), Heavy-Lift, Ro-Ro PCTC (Pure Car and Truck Carrier) e incluso portacontenedores, en contenedores “flat rack” u “open top”. Esto refuerza los lazos del cliente con una sola naviera para mover cualquier tipo de carga sobredimensionada. “La ventaja competitiva de una naviera reside en poder ofrecer las tres cosas a la vez y ofrecer un servicio completo, como el nuestro”, detalla el country manager de Ignazio Messina en España.

Sin embargo, lo que realmente hace que los clientes confíen su carga de gran volumen a una naviera reside en su experiencia en la carga y descarga y en el tratamiento de las piezas de gran volumen dentro del buque, ya que esto otorga seguridad. “A pesar de que el project cargo se haya puesto de moda para muchos transitarios y navieras, este sector requiere de mucha experiencia y no todos los profesionales están preparados para ello”, detalla Spinnato, quien recalca que “el mayor valor diferencial es la profesionalidad del equipo, su experiencia y sus conocimientos. Con todo esto, estamos perfectamente preparados para saber cómo cargar las piezas o cómo distribuir mejor las cargas”.



“Although project cargo has become fashionable for many freight forwarders and shipping companies, this sector requires a lot of experience and not everyone is equipped to handle it”

*Federico Spinnato  
Ignazio Messina Spain*

#### GREENER

Another of the customers’ demands centres on emissions which, in turn, is one of the main innovations being introduced in project cargo shipping. “We are starting to see more requests for details about emissions in shipments. However, the potential for carbon-neutral shipping using biofuels has not received much attention. We are concerned about the environment and decarbonisation, but we are not yet ready to pay for it,” stated the Country Manager of Höegh Autoliners Spain.

This opinion is shared by the Head of Liner Operation Department at Cosco Spain, who also highlighted the trend towards larger, less polluting ships.

However, for Ignazio Messina’s Country Manager in Spain, innovations in project cargo should not be made in the vessels, but in the way cargo is loaded. “The limitation are more a question of the equipment than in the ships, which are years ahead compared to the resources used for loading and unloading in ports,” he concluded.



**Wallenius Wilhelmsen Ocean**  
**EUKOR**  
We deliver

**Ven a vernos a la Breakbulk Europe en Rotterdam**  
**Hall 1 stand 1F31**

**BREAKBULK**  
EUROPE 6-8 JUNE 2023



CARGA Y DESCARGA DE GRANEL, MERCANCÍA GENERAL E INDUSTRIAS RENOVABLES  
ESPECIALISTAS EN SECTOR CERÁMICO

[www.tmg.com.es](http://www.tmg.com.es)  
Muelle Serrano Lloberas, s/n. - local 1  
Edificio Usuarios - Puerto de Castellón  
Tel.: 964 73 70 49 - Fax: 964 28 85 33 - 12100 Castellón  
tmg@tmg.com.es

**TMG**  
TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO


**MÁS VERDES**

Otra de las exigencias de los clientes tiene que ver con las emisiones que, a su vez, es una de las principales innovaciones que se están introduciendo en el transporte marítimo del project cargo. “Empezamos a ver más peticiones de detalles sobre emisiones en los embarques en nuestros buques. Hasta el momento, sin embargo, las posibilidades de embarcar en viajes neutros en carbono con biocombustibles no han tenido mucho eco. Estamos en general más preocupados por el medioambiente y la descarbonización, pero todavía no preparados para pagar por ello”, destaca el country manager de Höegh Autoliners Spain.

Este mismo criterio es compartido por el responsable de Liner Operation Dept. en Cosco Spain quien, además, destaca la tendencia a buques más grandes y cada vez menos contaminantes.

Sin embargo, para el country manager de Ignazio Messina en España, las innovaciones dentro del project cargo no se deben realizar en los buques, sino en los medios para subir las cargas. “La limitación está más por los medios que por los barcos. Estos están más adelantados, en años, que los medios para cargar y descargar en los puertos”, concluye.



Cosco sigue aumentando su flota destinada al Project Cargo. 


Cosco continues to increase its project cargo fleet

**CSP Spain**  
*The Ports for ALL*

**Leading port operator in Spain**

  
cspspain.com



Embarque en el "Höegh Transporter" de uno de los tres coches que integran cada una de los 15 trenes eléctricos transportados entre el Puerto de Santander y Auckland (Nueva Zelanda). 

Loading onto the Höegh Transporter of one of the three carriages that made up each of the 15 electric trains transported between the Port of Santander and Auckland (New Zealand).

# FALTA DE ESPACIO: UN PROBLEMA GLOBAL

## LACK OF SPACE: A GLOBAL PROBLEM

**BÁRBARA CORDERO**

**BÁRBARA CORDERO**

Los Pure Car and Truck Carrier (Ro-ro PCTC) que operan en rutas oceánicas han adquirido en los últimos años una gran relevancia. Sin embargo, el country manager de Höegh Autoliners Spain, Iñaki Echevarría, señala que, desde el punto de vista del embarque en buques, "el mercado del project cargo está mal tanto en España como a nivel global", ya que "tenemos un serio problema de capacidad en los tráfic-ocos oceánicos a nivel global. Como podéis imaginar si se están embarcando coches dentro de contenedores y sobre plataformas especiales en buques break bulk, es debido a una significativa falta de capacidad en la flota oceánica Ro-Ro, y los coches son nuestra base. Por tanto, si no tenemos sitio para ellos, para carga de proyectos lamentablemente menos. Es cierto que todavía hay algunas cubiertas no 'reconvertibles' a espacio para automóviles y que por tanto todavía aceptamos carga de proyecto, pero los volúmenes son muy limitados comparados con lo que veníamos haciendo hasta la segunda mitad del año pasado".

Pure Car and Truck Carriers (Ro-ro PCTC) operating on ocean routes have become very popular in recent years. However, the Country Manager of Höegh Autoliners Spain, Iñaki Echevarría, indicated that, from the point of view of loading shipments, "the project cargo market is in a bad way both in Spain and globally," given that "we have a serious problem of lack of capacity in ocean freight traffic worldwide. As you can imagine, if cars are being loaded inside containers and on special platforms on breakbulk vessels, it is because there is a significant lack of capacity in the Ro-ro ocean fleet, and cars are our mainstay. So, if we don't have room for cars, there is even less room for project cargo. It is true that there are still some decks that cannot be 'converted' to car space and therefore we can still take project cargo, but volumes are very limited compared to what we were doing until the second half of last year."





“Las principales ventajas competitivas de los car carriers frente a las navieras convencionales de carga de proyectos son regularidad en tiempo y rutas, la capacidad sin mínimos de volumen y los costes competitivos”

*Iñaki Echevarría  
Høegh Autoliners Spain*

En cuanto a los fletes, Echevarría apunta que, en un momento con menor disponibilidad de espacio y mucha carga buscándolo, los fletes se mueven al alza, aunque apunta que “los incrementos están muy lejos de los que vivió el mercado de contenedores hasta hace unos meses”.

Por otro lado, señala que la situación no parece que tenga visos de cambiar durante este año o en el 2024, “salvo que haya cambios significativos en el volumen de carga disponi-



“The main competitive advantages of car carriers over conventional project cargo shipping lines are their regular schedules and routes, capacity without minimum volume restrictions and competitive costs”

*Iñaki Echevarría  
Høegh Autoliners Spain*

As far as freight rates are concerned, Echevarría pointed out that, at a time when there is less space available and brisk cargo demand, freight rates are creeping up, although he did state that “the increases are a far cry from those seen in the container market until a few months ago.”

He also said that the situation seems unlikely to change this year or in 2024, “unless there are significant changes



**RB DEPOT REAL BENLLOCH S.A.**

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL

SUPPLY CHAIN INTEGRATION



**FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)**  
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS

---

STUFFING/UNSTUFFING OF CONTAINERS FCL-LCL  
CARGO SECURING OF ALL KINDS OF LOADS (CERTIFIED PROVIDER)  
SHORT-TERM AND LONG-TERM STORAGE, STOCK CONTROL  
CUSTOMS WAREHOUSING  
MARITIME PACKAGING  
TRANSPORT OF MARITIME CONTAINERS  
STEVEDORING OF ALL OF MERCHANDISE  
PICK AND PACK SERVICE (SHRINK-WRAPPED PALLETIZED GOODS)  
IRON & STEEL- RECEIPT AND FILLED OF ALL KINDS OF MATERIAL  
HANDLING OF CONTAINERS (FULL AND EMPTY)  
CONTAINERS INSULATION  
SALE AND RENTAL OF SEA CONTAINERS  
CARGO SECURING MATERIAL

---



**SHIPPING SUPPORT SERVICE**








DEPOT REAL BENLLOCH, S.A. | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla - Valencia | T 963 670 888 | realbenlloch.com



Las principales ventajas de los car carriers frente a las navieras convencionales de project cargo son las líneas regulares con capacidades significativas. 

The main competitive advantages of car carriers over conventional project cargo shipping lines are their regular schedules with significant capacities.

ble". A nivel de capacidad, explica, "no existe un incremento significativo ni en este ni en el próximo año", y apunta que "en 2025 sí que hay previsión de entrega de un número de buques más significativos lo cual podría suponer algún cambio, aunque algunos analistas opinan que si la evolución del mercado y en especial la producción de automóviles crece según las previsiones actuales, al menos hasta 2027 no llegaremos a un punto de equilibrio entre el crecimiento de la oferta y la capacidad de carga".

A pesar de este freno de los ro-ro PCTC, el country manager de Höegh Autoliners Spain recalca que "las principales ventajas de los car carriers frente a las navieras convencionales de cargas de proyecto son las líneas regulares con capacidades significativas para carga con dimensiones y pesos especiales, sin requerir los grandes volúmenes que son necesarios normalmente para los embarques en convencional y habitualmente mucha más competitivos a nivel de costes". "Las famosas 3 B's en este caso serían la regularidad en tiempo y rutas, la capacidad sin mínimos de volumen y los costes competitivos", subraya.

### INNOVACIONES

Dentro de los car carrier, las principales innovaciones que se están implementando en los buques para una mejor manipulación de las cargas giran en torno a la capacidad de las rampas, que en estos buques son las puertas de entrada a las bodegas del barco.

"Los buques más modernos de nuestra flota, la clase New Horizon, además de ser los PCTC's con menor nivel de emisiones por tonelada transportada y milla en el momento de su incorporación, disponen de una rampa con capacidad hasta 375 toneladas y cubiertas con 6,5 metros de altura. Estas capacidades han posibilitado la incorporación de nuevos tipos de roll trailers para cargas muy pesadas, incluyendo los nuevos de 62' con capacidad de hasta 120 toneladas. Su mayor altura hubiese limitado la de la carga admisible en los buques tradicionales con cubiertas de 5 metros de altura", señala

in the volume of cargo available." In terms of capacity, he explained that "there will be no major increases either this year or next year," and pointed out that "in 2025 a significant number of ships are due to be delivered, which could mean some changes, although some analysts believe that if the evolution of the market and especially car production keeps growing in line with current forecasts, we won't reach a balance between growth in supply and cargo capacity until at least 2027."

Despite this slowdown of Ro-ro PCTC, the Country Manager of Höegh Autoliners Spain stressed that "the main competitive advantages of car carriers over conventional project cargo shipping lines are their regular schedules with significant capacities for cargo with special dimensions and weight, without having to comply with the large volumes that are normally necessary for conventional shipments. Moreover, they are usually much more competitive in terms of costs." "The three most important factors in this case are regular schedules and routes, capacity without minimum volume restrictions and competitive costs," he stated.

### INNOVATION

The main innovations that are being implemented in car carriers for better cargo handling centre on ramp capacity, which on these vessels are the entrance doors to the ship's holds.

"The most modern ships in our fleet, the New Horizon class, in addition to being the PCTCs with the lowest level of emissions per tonne transported per mile when they were launched, have a ramp with a capacity of up to 375 tonnes and 6.5-metre-high decks. This means new types of roll trailers for very heavy loads can be used, including the new 62' roll trailers with a capacity of up to 120 tonnes. This increased height would have limited the admissible load on traditional vessels with 5-metre-high decks", said Echevarría, who added that "with their



Las principales innovaciones que se están implementando en los car carriers para una mejor manipulación de las cargas giran en torno a la capacidad de las rampas

Echevarría, quien añade que “con su incorporación nuestra flota de roll trailers de 20’, 30’ para carga pesada, 32’ de perfil bajo, 40’, 62’, 72’ y 80’ puede manejar un amplísimo espectro de carga de proyecto”.

Así, los nuevos buques de la clase Aurora que Höegh comenzará a recibir el año que viene, “añadirán a las rampas de gran capacidad y altura de bodegas unas cubiertas reforzadas que posibilitarán, por un lado, el manejo de automóviles eléctricos, más pesados que los habituales, y, por otro, en combinación con rampas interiores con menor inclinación, la carga de unidades pesadas en cubiertas superiores e inferiores a la principal, a la que tradicionalmente estaban limitadas”.



The main innovations being implemented by car carriers for better cargo handling revolve around ramp capacity

arrival, our fleet of 20’, 30’ heavy lift, 32’ low profile, 40’, 62’, 72’ and 80’ roll trailers can handle a broad range of project cargo projects.”

Thus, the new Aurora class vessels that Höegh will be taking delivery of next year, “will add reinforced decks to the large capacity and high hold ramps, which will enable the handling of heavier-than-usual electric cars and the loading of heavy units on decks above and below the main deck which they were traditionally limited to, in conjunction with internal ramps with smaller slopes.”



**CEMESA**  
 P&O  
 Empresa de Reyser

**Servicios Marítimos y Logística**

Prestamos diversidad de servicios en Barcelona, también en Tarragona, Valencia, Sagunto, Castellón, Alicante y Cartagena

Muelle Evaristo Fernández, s/n, 1ª planta  
 (Edificio remolcadores)  
 08039 BARCELONA  
 +34 932 235 838  
 servicios@cemesa.org  
 www.cemesa.org

# CUANDO EL TAMAÑO LO CONDICIONA TODO



**RAÚL TÁRREGA**

**E**l portuario es uno de los eslabones más importantes cuando se habla de cargas de proyecto, sobre todo teniendo en cuenta la dimensión de las mercancías y la complejidad que requiere este tipo de operativas. En los últimos años, los enclaves españoles han visto incrementar el paso de este tipo de mercancías por sus muelles, lo que ha obligado a las autoridades portuarias y a las terminales a adaptarse para

**RAÚL TÁRREGA**

**T**he port is one of the most important links in the project cargo chain, especially taking into account the size of the goods and the complexity required for this type of operations. In recent years, Spanish ports have seen an increase in the throughput of this type of goods, which has forced port authorities and terminals to adapt to continue providing solutions for manufacturers

# WHEN SIZE IS EVERYTHING




•••••

La reserva de espacios, la bonificación de tasas, así como la flexibilidad y la adaptación son los pilares en lo que se sustenta la estrategia de autoridades portuarias y operadores especializados para fidelizar los tráficos de cargas de proyectos y atraer nuevos



•••••

The assignment of specific areas in the port, tariff rebates, as well as flexibility and adaptation are the cornerstones underpinning the strategy of port authorities and specialised operators to retain current project cargo traffic and attract new customers

La logística para cargas de proyecto requiere de equipos flexibles y con alta capacidad de adaptación en función de las necesidades específicas de la carga. 

Project cargo logistics requires equipment that is flexible and highly adaptable to the specific needs of the goods to be transported


seguir dando respuesta a fabricantes y al resto de miembros de la cadena logística especializada en el project cargo.

Palas eólicas, estructuras metálicas o plataformas offshore están ganando relevancia. Con más de una veintena de kilómetros de muelles dedicados a mercancía rodada,

and other members of the logistics chain specialising in project cargo.

Wind turbine blades, metal structures and offshore platforms are gaining in importance. With more than twenty kilometres of quays dedicated to roll-on/roll-off cargo,



Algunas autoridades portuarias ya están aplicando bonificaciones a las tasas para este tipo de mercancías. 

Some port authorities are already applying rebates for this type of cargo

## TRÁFICOS AL ALZA

En los últimos años, el movimiento de mercancías de grandes dimensiones ha ido al alza en los puertos españoles. Dos de los enclaves con más movimiento de este tipo de carga, como son Sevilla y Castellón, incrementaron el pasado año sus volúmenes, y mantienen previsiones positivas para este incierto 2023.

En 2022, el Puerto de Sevilla movió 23 buques de carga de proyecto con secciones de torres eólicas, grandes piezas, viaductos y transformadores desde los Muelles de Armamento, Centenario, Terminal Portuaria Esclusa y Terminal de Carbón Puerto. Aunque positivas, estas cifras no llegan a las de 2020, ejercicio récord con 42 buques movidos.

Para 2023, las previsiones son positivas. GRI Towers está realizando distintos embarques de secciones de torres eólicas offshore con destino al Mar del Norte. Además, Tecade avanza en la construcción para dos subestaciones eléctricas para una parque eólico.

El Puerto de Castellón, por su parte, está fuertemente vinculado al de palas de aerogeneradores. El enclave castellanense movió en el pasado año cerca de 1.500 palas y se espera que esta cifra aumente en 2023, lo que muestra la diversificación y adaptabilidad del puerto a las exigencias de la operativa de cargas especiales.

## TRAFFIC ON THE RISE

In recent years, the movement of oversized goods has risen in Spanish ports. Two of the enclaves with the greatest throughput of this type of cargo, namely Seville and Castellon, increased their traffic volumes last year, and maintain positive forecasts for this uncertain 2023.

In 2022, the Port of Seville handled 23 project cargo vessels with sections of wind towers, large parts, viaducts and transformers from the Armamento and Centenario quays, Esclusa Port Terminal and Carbon Puerto Terminal. Although positive, these figures fell short of those of 2020, a record year with 42 vessels handled.

For 2023, the outlook is positive. GRI Towers is carrying out various shipments of offshore wind tower sections bound for the North Sea. In addition, Tecade is working on the construction of two electrical substations for a wind farm.

The Port of Castellon, meanwhile, is strongly linked to the wind turbine business. Last year, the Castellon enclave handled nearly 1,500 blades and this figure is expected to increase in 2023, showing the diversification and adaptability of the port to the demands of special cargo operations.

otros 45 kilómetros destinados a tráfico multiusos, y más de 300 grúas con capacidad de movilizar casi cualquier tipo de mercancía, los puertos españoles han demostrado su capacidad para atender la llegada y gestión logística de este tipo de mercancía.

Las estrategias seguidas por las autoridades portuarias para atender este tipo de tráfico son diversas y siempre dependen de la idiosincrasia de cada dársena. Una de las más obvias, aunque por ello no menos importante, es la reserva de espacios para poder realizar estas operativas con todas las garantías. También se realizan bonificaciones para fidelizar a los clientes existentes y atraer nuevos. En suma, la logística para cargas de proyecto requiere de equipos flexibles y con

another 45 kilometres used for multi-purpose traffic, and more than 300 cranes with the capacity to handle almost any type of cargo, Spanish ports have demonstrated their capacity to deal with the logistics management of this type of cargo.

The strategies followed by the port authorities to handle this type of traffic are diverse and always depend on the idiosyncrasies of each port. One of the most obvious and important is assigning areas to be able to carry out these



“Apostamos por la realización de labores comerciales de apoyo y servicio a sus clientes para atender a sus necesidades y, de este modo, fidelizar su relación comercial con el puerto”

“We are committed to providing business support and services for their customers to cater for their needs and thus, build loyalty in their business relationship with the port”

*Enrique Vidal*  
*Presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón*

**COMISMAR**  
 CONTROL

**Cargas de tranquilidad en tu proyecto**


- Inspección de puntos y elementos críticos
- Control de estibas y trincajes
- Inspección POL/POD en todo el mundo
- Marine Warranty Surveyors

[control@comismar.es](mailto:control@comismar.es)

Grupo COMISMAR - Pintor Juan Gris, 4. 28020 MADRID - tel. 915550032 - [comismar.es](http://comismar.es)





**Autoridades portuarias y operadores especializados van de la mano para asegurar el éxito en las operativas de este tipo de tráfico especializado.** 

**Port authorities and specialised operators work hand in hand to ensure successful operations for this type of specialised traffic**

alta capacidad de adaptación en función de las necesidades específicas de la carga, aspectos que suponen un reto para el puerto que quiere atender estas operativas de cargas especiales. Por ello, la planificación, ejecución y gestión de cargas de proyecto debe ser perfecta, sin olvidar un aspecto clave e inherente en este tipo de carga, como es la prevención de riesgos, tanto para los trabajadores portuarios como para la propia carga.

Para asegurar el éxito en cada una de estas operativas, la participación de las empresas estibadoras especializadas es fundamental. Puertos y operadores van de la mano en este tipo de tráfico especializado, aunque a juicio de las compañías aún quedan cosas por hacer, sobre todo a la hora de crear las condiciones idóneas para este tipo de cargas, como una mayor adaptabilidad de las infraestructuras portuarias o afianzar la conectividad terrestre para aportar una mayor fluidez.

Diario del Puerto Publicaciones ha hablado con autoridades portuarias y operadores especializados para analizar sus principales fortalezas y los retos a los que han de enfrentarse en un mercado tan exigente como el del project cargo.

#### **NUEVAS SUPERFICIES Y BONIFICACIONES**

A mercancías de mayor tamaño y envergadura, mayor superficie necesaria. Este silogismo, aunque obvio, ha sido una de las herramientas más utilizadas por los puertos especializados en cargas de proyecto, como es el caso del Puerto de Sevilla, que en los últimos años ha experimentado un notable impulso en el movimiento de mercancías de grandes dimen-

operations safely and securely. There are also rebates to build the loyalty of existing customers and attract new ones. In short, project cargo logistics requires flexible teams that can adapt to the specific needs of the cargo, which is a challenge for ports wishing to cater for these special operations. This is why the planning, implementation, and management of project cargo must be perfect, without forgetting a key factor inherent to this type of operations, namely risk prevention and safety, both for port workers and for the cargo itself.

To ensure the success of all these operations, the participation of specialised stevedoring companies is fundamental. Ports and operators work hand in hand in this type of specialised traffic, although in the opinion of the companies there are still things to be improved, especially when it comes to creating the ideal conditions for this type of cargo, such as greater adaptability of port infrastructures and strengthening land connectivity to streamline operations.

Diario del Puerto Publicaciones has spoken to port authorities and specialised operators to analyse their main strengths and the challenges they face in the demanding project cargo market.

#### **NEW SURFACE AREAS AND REBATES**

The larger the goods, the greater the surface area required. This obvious fact has been one of the tools most used by ports specialising in project cargo, as is the case of the Port of Seville which, in recent years, has recorded a considerable increase in the throughput of large goods, thanks mainly to the large surface





“Disponemos de una amplia superficie, no solo para coordinar la operativa de carga y descarga, sino también para la implantación de los centros de fabricación que reducen sus costes logísticos por la proximidad al muelle”

“We have a large surface area, not only to coordinate loading and unloading operations, but also to encourage manufacturing centres to set up business in the facility as this can reduce their logistics costs due to their proximity to the quayside”

*Rafael Carmona*  
*Presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla*

siones, gracias en buena parte a la amplia superficie disponible para la implantación de centros de producción y para el acopio de grandes piezas. El caso del enclave hispalense podría considerarse como uno de los más paradigmáticos, ya que juega con cierta ventaja.

Debido a las buenas previsiones de desarrollo de estos tráficos para los próximos años derivadas de la actividad de empresas de base industrial instaladas en el Polígono de Astilleros como GRI Towers, Tecade o Megusa (Metalúrgica del

area available for production centres to set up business and for stockpiling large parts. The case of the Seville enclave is one of the most paradigmatic, as it has a certain advantage over the rest.


Due to the positive forecasts for the growth of this traffic over the next few years given the activities of industrial-based companies in the Astilleros Industrial Estate, such as GRI Towers, Tecade and Megusa (Metalúrgica del Guadalquivir), the Port Authority of Seville has developed an area of 33,000 square metres to modernise and adapt the Armamento Quay for the storage and loading and unloading operations of this type of special cargo.



**The Höegh Autoliners Aurora Class- the first Zero emission PCTC to transport the cargo of the future**

Höegh Autoliners is further accelerating its decarbonization efforts by building the most environmentally friendly car carriers ever built. The launch of the design of the Aurora Class vessels and the signing of contracts for the delivery of the first eight Auroras by the second half of 2026, two every six months starting from H2 of 2024, is another decisive step on Höegh Autoliner's path to zero. The Auroras will be the first in the PCTC segment to receive DNV's ammonia and methanol-ready notations with the main engine provided by MAN Energy Solutions and the bridge system supplied by Kongsberg Maritime. In addition to being the largest and most environmentally friendly PCTCs ever built, the Aurora Class is designed to transport the cargo of the future. Its strengthened decks and enhanced internal ramp systems enable electric vehicles on all decks, expected to reduce emissions per transported vehicle by 58-100%.



**Puertos y terminales buscan afianzar su relación con los grandes centros industriales con el objetivo de conocer sus necesidades y poder prestar un servicio cada vez más competitivo.** 

**Ports and terminals are seeking to strengthen their relationship with the major industrial centres so they can ascertain their needs and provide an increasingly competitive service.**

Guadalquivir), la Autoridad Portuaria de Sevilla ha intervenido sobre una superficie de 33.000 metros cuadrados para modernizar y adaptar el Muelle de Armamento para el acopio y la operativa de carga y descarga de este tipo de cargas especiales.

Tal y como recalcan desde la Autoridad Portuaria de Sevilla, el puerto andaluz lleva preparándose ya varios años para dar un salto de calidad en este mercado. En 2017, reforzó 200 metros de cantil de dicho muelle y pavimentó 400 metros de la explanada anexa, además de acondicionar 18.000 metros cuadrados. Debido al incremento del tráfico carga de proyecto, dos años más tarde se adaptaron nuevas explanadas del Muelle de Armamento, abarcando esta segunda fase la adecuación de 13.400 metros cuadrados. En la actualidad se están adecuando 1.600 metros cuadrados más. En total, la superficie intervenida abarca los 33.000 metros cuadrados.

Pero las autoridades portuarias no basan únicamente en los nuevos espacios su carta ganadora para potenciar este tipo de tráfico. El Puerto de Castellón, dentro de su plan estratégico, tiene como uno de sus objetivos principales la diversificación de los tráfico que pasen por sus muelles y el especializarse en el manejo de mercancías de grandes dimensiones. Por una parte, desde la vertiente económica, a través del plan de bonificaciones estratégicas, aplica una bonificación del 40% desde la primera tonelada para palas eólicas, motores y grupos electrógenos. Por la otra, mediante estra-

As the Port Authority of Seville pointed out, the Andalusian port has been preparing to make a quantum leap in quality in this market for several years now. In 2017, it reinforced 200 metres of the quayside and paved 400 metres of the adjoining esplanade, as well as developing 18,000 square metres. Due to the increase in project cargo traffic, two years later, new esplanades were adapted at the Armamento Quay, with this second phase involving the development of 13,400 square metres. A further 1,600 square metres are currently being prepared. In total, the surface area involved amounts to 33,000 square metres.

However, the port authorities are not promoting this type of traffic solely through the availability of new surface areas. One of the main objectives of the Port of Castellon, as part of its strategic plan, is to diversify the traffic calling at its docks and to specialise in the handling of large goods. Firstly, it applies a 40% reduction from the first tonne for wind blades, engines and generators, through its strategic rebate plan. Secondly, it has introduced business and marketing strategies to attract new industrial traffic.

#### **AT THE HEART OF PORT STRATEGY**

The importance that certain ports in Spain have given to project cargo has been reflected in their strategic plans and in the business initiatives of port authorities.



Desde el año 2017, la Autoridad Portuaria de Sevilla ha realizado diferentes actuaciones con las que ha habilitado un total de 33.000 metros cuadrados de nuevos espacios dedicados al project cargo

tegas comerciales y de marketing que permiten impulsar la captación de nuevos tráficos industriales.

**EN EL CENTRO DE LA ESTRATEGIA PORTUARIA**

La importancia que algunos puertos en España dan a las cargas de proyecto se ha trasladado a sus planes estratégicos y a las acciones comerciales de las autoridades portuarias.

La Autoridad Portuaria de Sevilla quiere consolidar estos tráficos. De ahí su definición en el Plan Estratégico del Puerto 2025 y que se fundamenta en tendencias como las energías renovables para desarrollar la industria y la logística, potenciar el tejido productivo y generar nuevas cargas. La estrategia para promover



The Port Authority of Seville has implemented various initiatives since 2017, which have provided a total of 33,000 square metres of new dedicated project cargo areas

The Port Authority of Seville wishes to consolidate this traffic. Hence its definition in the Port's Strategic Plan 2025, which is based on trends such as renewable energies to develop industry and logistics, strengthen the industrial sector and generate new shipments. The strategy to promote project cargo involves the use of multipurpose vessels that combine cargo from different clients on the same route to optimise operations and save costs, something which is already being tested in other ports that specialise in this type of cargo.

The Chairman of the Port Authority of Seville, Rafael Carmona, explained, "We have a large surface area, not



**Especialistas en proyectos industriales llave en mano,  
fletamentos y transportes especiales**

# IPC Cargo

International Project Cargo

[www.ipctrans.com](http://www.ipctrans.com)

**Edificio LOGIC – Ronda de Can Rabadà, 2 - 5º 3ª – 08860 Castelldefels (Barcelona)  
Tel. 93 298 11 71 - Fax 93 332 44 01 · [ipc@ipctrans.com](mailto:ipc@ipctrans.com)**

la carga de proyecto pasa por el uso de buques polivalentes que combinan las cargas de diferentes clientes en la misma ruta para mejorar la operativa y ahorrar costes, algo que ya se está testando en otros puertos con una alta especialización en esta mercancía.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Rafael Carmona, enfatiza que "disponemos de una amplia superficie, no solo para coordinar la operativa de carga y descarga, sino también para la implantación de los centros de fabricación que reducen sus costes logísticos por la proximidad al muelle". Y es que en los muelles sevillanos "hemos movido desde transformadores de potencia, torres eólicas del mayor parque eólico del mundo en la costa sureste de Inglaterra, piezas para un megapuerto en Canadá, equipamiento aeronáutico, piezas para puentes y viaductos, y hasta tanques de cerveza para la factoría que Heineken tiene en Sevilla".

De hecho, Sevilla es uno de los casos en los que se busca una mayor evolución de su ecosistema innovador para poder dar respuesta a los nuevos retos de la logística portuaria vinculada con el project cargo, como son la especialización y la innovación. Por ello, ha desarrollado, junto a la Universidad de Sevilla, un Centro de Innovación con el que ahondar en esta estrategia, situado junto al centro de producción de grandes estructuras metálicas y al muelle. El objetivo es potenciar la especialización de operadores logísticos con medios técnicos y humanos cualificados y con amplia experiencia capaces de prestar un servicio puerta a puerta. De hecho, cuenta con una miniplanta industrial de GRI Towers para prueba de prototipos.

Por su parte, y aunque el Puerto de Castellón va a mante-

only to coordinate loading and unloading operations, but also to encourage manufacturing centres to set up business in the facility as this can reduce their logistics costs due to their proximity to the quayside." We have handled everything from power transformers, wind towers for the world's largest wind farm on the southeast coast of England, parts for a mega bridge in Canada, aeronautical equipment, parts for bridges and viaducts, and even beer tanks for the Heineken factory in Seville".

In fact, Seville is looking to develop its innovative ecosystem to be able to respond to the new challenges of port logistics linked to project cargo, such as specialisation and innovation. Therefore, in conjunction with the University of Seville, it has created an Innovation Centre to boost this strategy, located next to large metal structure production centres and to the quayside. The aim is to promote the specialisation of logistics operators with qualified technical and human resources and extensive experience capable of providing a door-to-door service. In fact, it even has a GRI Towers mini-industrial plant for prototype testing.

In turn, and although the Port of Castellon plans to maintain its rebate policy, the port authority "is committed to providing business support and services for their customers to cater for their needs and thus, build loyalty in their business relationship with PortCastelló," said the Chairman of the APC, Enrique Vidal.



A través del plan de bonificaciones estratégicas, la Autoridad Portuaria de Castellón aplica una bonificación del 40% desde la primera tonelada para palas eólicas, motores y grupos electrógenos



The Port Authority of Castellon applies a 40% discount from the first tonne for wind blades, engines and generators through its strategic rebate plan

**BERNARDINO ABAD**  
GRUPO LOGÍSTICO **BA**

TRANSITARIO | ESTIBADORES | OPERADORES AUTORIZADOS | BROKERS | ADUANAS | TRANSPORTE | SEGUROS  
OFICINAS PROPIAS | Algeciras | Cádiz | Huelva | Islas Canarias | Madrid | Motril | Sevilla | Málaga | Almería



La estrategia para promover la carga de proyecto pasa en algunos puertos por el uso de buques polivalentes que combinan las cargas de diferentes clientes en la misma ruta para mejorar la operativa y ahorrar costes

ner su política de bonificaciones, desde la autoridad portuaria “apostamos por la realización de labores comerciales de apoyo y servicio a sus clientes para atender a sus necesidades y, de este modo, fidelizar su relación comercial con PortCastelló”, afirma el presidente de la APC, Enrique Vidal.

Asimismo, mediante la asistencia a ferias, eventos y congresos específicos del sector, “se pretende dar a conocer el Puerto de Castellón como una excelente opción para manejar cargas de proyecto y establecer contacto con usuarios y colabores potenciales de la industria”.



The strategy to promote project cargo in some ports involves the use of multipurpose vessels that combine cargo from different customers on the same route to optimise operations and save costs

Likewise, by attending sector-specific trade fairs, events and congresses, “the aim is to make the Port of Castellon known as an excellent option for handling project cargo and to make contact with potential users and partners in the industry”.



## A LA BÚSQUEDA DE UNA MAYOR COMPETITIVIDAD

Las terminales portuarias especializadas en el project cargo llevan años realizando inversiones con el objetivo de mantener su competitividad. Uno de los grandes retos a los que deben hacer frente es el incremento continuado en las dimensiones de la mercancía a manipular, tanto en peso como en tamaño, que exige, consecuentemente, que las instalaciones deban ser lo suficientemente amplias y versátiles, además de que mayores buques exigen mayores calados. Pero la vertiente infraestructural no ha sido la única que se ha desarrollado, sino que la formación y reciclaje continuos de las plantillas portuarias se han convertido en herramientas imprescindibles para cumplir con los requerimientos más exigentes de sus clientes.

Los operadores portuarios no pueden hacer este trabajo solos. Manu Pérez Riveras, director general de Servicios Logísticos Portuarios, una de las empresas estibadoras más importantes en la gestión y movimiento de cargas de proyectos en entornos portuarios, asegura que "es primordial que las autoridades portuarias y otros organismos públicos involucrados creen las condiciones necesarias para garantizar la competitividad en este tipo de tráfico". Esto incluye, según el directivo, en asegurar



que los muelles disponen de calados suficientes y capacidad portante adecuada, así como que los accesos tanto por ferrocarril como por carretera permiten que esta mercancía llegue a los puertos o salga de ellos.

Asimismo, recalca que "en las circunstancias actuales, también es muy importante que las autoridades faciliten la necesaria transición a energías más limpias por parte de los operadores, de modo que se disminuya la huella de carbono de estos tráficos".

Esta petición del director general de SLP llega en un momento en que las terminales han advertido de la problemática del incremento de los costes energéticos, del 70% en muchos casos, según la patronal Anesco, y que podría tener en dicha transición energética una solución. Con todo, los grandes operadores demandan ayudas directas a las Administraciones para poder hacer frente a esta subida y no verse obligadas a repercutir estos elevados costes en el precio final de sus servicios.

Lo cierto es que muchas de estos operadores ya disponen de un sistema integrado de gestión que incluye certificaciones de calidad, seguridad y medio ambiente -como es el caso de SLP- y, en la medida de lo posible, las terminales valoran nuevas iniciativas e inversiones para reducir las afecciones de sus actividades. No obstante, la subida del coste de la energía en un sector tan intensivo como el portuario hace que estos operadores demanden acelerar la llegada de estas ayudas.



"En las circunstancias actuales, también es muy importante que las autoridades faciliten la necesaria transición a energías más limpias por parte de los operadores, de modo que se disminuya la huella de carbono de estos tráficos"

"In the current circumstances, the authorities must also help operators to transition to cleaner energies to reduce the carbon footprint of this traffic"

*Manu Pérez Riveras*  
Director general de SLP



La subida de los costes energéticos para las terminales portuarias ha sido del 70%, según la patronal Anesco.



Energy costs for port terminals have risen by 70%, according to the employers' organisation Anesco

## THE SEARCH FOR GREATER COMPETITIVENESS

The port terminals specialising in project cargo have been investing heavily for years to maintain their competitiveness. One of the major challenges they face is the continuous rise in the dimensions of the goods to be handled, both in terms of weight and size, which means that their facilities must be sufficiently large

and versatile. In addition, larger ships require deeper draughts. However, it is not only the infrastructure side that has been developed. In fact, the continuous training and retraining of port staff have become essential tools to meet the most demanding requirements of their customers. Port operators cannot do this job alone. Manu Pérez Riveras, CEO of Servicios Logísticos Portuarios, one of the leading stevedoring companies in the management and handling of project cargo in port environments, assures that "port authorities and other public bodies must create the necessary conditions to ensure that this type of traffic is competitive." According to the executive, the docks must have sufficient draughts and suitable load bearing capacity, and the rail and road accesses must allow these goods to reach or leave the ports.

He also pointed out that "in the current circumstances, the authorities must also help operators to transition to cleaner energies to reduce the carbon footprint of this traffic."

This request from the SLP CEO comes at a time when the terminals have highlighted the problem of rising energy costs, 70% in many cases, according to the employers' organisation Anesco, which could be solved by this energy transition. However, the large operators are demanding direct aid from the authorities to cope with this increase and not be forced to pass on these additional costs in the final price of their services.

The fact is that many of these operators already have an integrated management system that includes quality, safety and environmental certifications - as is the case of SLP - and, as far as possible, the terminals are considering new initiatives and investments to reduce the impact of their activities. However, the rise in the cost of energy in a sector as intensive as the port industry means that these operators are calling for this aid to be granted more quickly.



**INSIGNIA SHIPPING**



**招商局**  
CHINA MERCHANTS GROUP  
Since 1872



Sinotrans as part of China Merchant Group  
中国外运长航  
SINOTRANS & CHINA MERCHANTS GROUP

**Our multipurpose sailing routes worldwide with our own fleet**

chartering@insignia-shipping.com  
Offices: SPAIN / HOLLAND  
Tel. +34 620 534 229 SPAIN  
Tel. +31 620 879 599 HOLLAND




# PORTS OF SPAIN



**BREAKBULK EUROPE:  
LA GRAN CITA DE LOS  
CARGADORES DE PROYECTOS**

**BREAKBULK EUROPE:  
PROJECT CARGO'S MAIN EVENT**



JUAN PORTA

**R**óterdam se convierte un año más, en la capital de la industria del project cargo, heavylift y mercancía convencional, al acoger a la feria Breakbulk Europe, que tendrá lugar del 6 y 8 de junio, congregando a los cargadores de proyecto de todo el mundo.

El hecho de reunir a 4.000 empresas hace que Breakbulk Europe proporcione la plataforma de networking definitiva para hacer crecer conexiones, generar nuevos negocios y fortalecer las relaciones clave existentes.

Breakbulk Europe es el evento más grande del mundo para la industria de carga de proyectos y carga fraccionada. Es un escenario perfecto para la creación de redes, las transacciones comerciales y la generación de clientes potenciales, con más de 9.000 tomadores de decisiones clave que asisten desde 120 países, lo que lo convierte en el lugar perfecto para que las empresas exhiban sus marcas.

La feria mostrará oportunidades comerciales, estrategias y respuestas a las preguntas más apremiantes de la industria. Contará con ejecutivos líderes en carga fraccionada y proyectos que brindarán la información comercial más reciente y profundizarán en los mercados, sectores y problemas clave que afectan a toda la cadena de suministro.

JUAN PORTA

**R**otterdam is once again set to become the capital of the project cargo, heavylift and conventional cargo industry as it hosts the Breakbulk Europe trade fair from 6 to 8 June, bringing together project cargo specialists from all over the world.

Breakbulk Europe is the ultimate networking platform to grow connections, generate new business and strengthen key existing relationships thanks to the 4,000 companies attending the trade fair.

Breakbulk Europe is the world's largest event for the project cargo and breakbulk industry. It is a perfect scenario for networking, business transactions and lead generation, with over 9,000 key decision-makers attending from 120 countries, making it the perfect place for companies to showcase their brands.

The trade fair provides business opportunities, strategies and answers to the industry's most pressing questions. Leading breakbulk and project cargo executives will be presenting the latest business intelligence and diving deep into the key markets, sectors and issues affecting the supply chain.

**PT**

**PÉREZ TORRES  
MARÍTIMA**

LOGISTICS WITH CARE

ANYTHING, ANYTIME, ANYWHERE  
www.ptmar.com - info@ptmar.com

MARÍN - VIGO - FERROL - A CORUNA - RIBADEO  
SAN CIPRIÁN - CARINO - AVEIRO - SHANGHAI



## Breakbulk reúne a los líderes en carga fraccionada y cargadores de proyectos

### MESAS REDONDAS

Además del espacio expositivo, Breakbulk Europe ofrece un programa de sesiones técnicas en las que se abordará la actualidad del sector desde diferentes puntos de vista. Concretamente, se han organizado mesas redondas monográficas sobre perspectivas comerciales y de mercado; proyectos de energía nuclear en Europa: infraestructura, viabilidad y colaboración; planificación para el futuro de la logística de proyectos; gestión del auge de la energía eólica marina; informe de mujeres en carga fraccionada; soluciones de carga aérea para carga de proyectos; el papel de los puertos europeos en la eficiencia de la cadena de suministro: desafíos, oportunidades y demanda; la medición y fijación de precios de las emisiones de CO2 y el ESG en toda la cadena de suministro.



La feria siempre ha estado especialmente concurrida.

**CARTAGENA**

**LOGÍSTICA**

Tu empresa es única y sus necesidades de logística también. Por eso, para el transporte y la gestión de tus mercancías, quieres una logística a medida, que se adapte a sus necesidades, que crezca con ella. En el Puerto de Cartagena tenemos soluciones logísticas a medida.

**Puerto de Cartagena**  
Autoridad Portuaria de Cartagena

[www.apc.es](http://www.apc.es)

**YOUR PARTNER IN SPAIN**  
Specialists in train movement

**ET2021**  
Especial Transport (S.L.)

Our facilities are located in the Port of Barcelona

+34 932 235 275 [trafico@et2021.com](mailto:trafico@et2021.com) [www.et2021.com](http://www.et2021.com)

**Especial Transport** - Cal Malet nº 11 - 13, Pol. Ind. ZAL - PRAT, 08820 El Prat de Llobregat, Barcelona



The fair has always been well attended 



Breakbulk brings together the leaders in breakbulk and project cargo

**ROUND TABLES**

In addition to the exhibition space, Breakbulk Europe features a range of technical sessions addressing the latest developments in the sector from different points of view. Specific round tables have been organised on business and market outlook; nuclear power projects in Europe: infrastructure, feasibility and collaboration; planning for the future of project logistics; managing the offshore wind boom; women in breakbulk report; air cargo solutions for project cargo; the role of European ports in supply chain efficiency: challenges, opportunities and demand; the measurement and pricing of CO2 emissions and ESG across the supply chain.








**OIL & GAS**

- Resupply Companies
- Drilling Companies
- Service Companies
- Seismic Companies
- Marine Logistics



**PROJECTS**

- Renewable Energy
- Mining & Metals
- Petrochemical & Refinery
- Power
- Infrastructure
- Rail
- Military & Defense



**AID & RELIEF**

- Disaster
- Emergency
- Humanitarian Programs (Food or Non-Food Items)





## EN DETALLE

**Fecha:** del 6 al 8 de junio de 2023

**Lugar:** Róterdam (Países Bajos)

**Expositores:** +600

**Visitantes:** +9.600

**Países:** +120

### PUERTOS ESPAÑOLES

Puertos del Estado ha confirmado que el stand "Ports of Spain" albergará a una veintena de autoridades portuarias españolas: Bilbao, A Coruña, Algeciras, Castellón, Sevilla, Valencia, Tarragona, Almería, Avilés, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Ceuta, Ferrol, Gijón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Santander, Vigo y Tenerife.

Para estos puertos, este certamen ofrece la posibilidad de mostrar sus infraestructuras y servicios con el objetivo de consolidar los tráficos existentes, e intentar captar otros nuevos, en particular aquellos en tránsito y ro-ro que conlleven instalaciones adecuadas.

## IN DETAILS

**Date:** 6-8 June 2023

**Location:** Rotterdam (The Netherlands)

**Exhibitors:** +600

**Visitors:** +9.600

**Countries:** +120

### SPANISH PORTS

The State-owned Ports Body has confirmed that the "Ports of Spain" stand will be playing host to around twenty Spanish port authorities from Bilbao, A Coruña, Algeciras, Castellon, Seville, Valencia, Tarragona, Almeria, Aviles, Barcelona, Cadiz, Cartagena, Ceuta, Ferrol, Gijon, Huelva, Las Palmas, Malaga, Santander, Vigo and Tenerife.

This event is an opportunity for these ports to showcase their infrastructures and services with a view to consolidating existing traffic and trying to attract new throughput, especially transit and Ro-ro traffic that require specific facilities.

**Fracht GROUP**  
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER

**Fracht**  
+135 Offices Around the Globe

Argentina, Australia, Austria, Belgium, Brazil, Burkina Faso, Burundi, Cameroon, Canada, Chile, China, Colombia, Czech Republic, DR Congo, Egypt, Finland, France, Germany, Holland, Hong Kong, Hungary, India, Indonesia, Italy, Ivory Coast, Japan, Kenya, Mali, Mauritius, Mexico, Niger, Pakistan, Peru, Philippines, Poland, Rwanda, Senegal, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, Taiwan, Tanzania, Thailand, UAE, Uganda, UK, USA, Vietnam, Zambia.

[www.fracht.com](http://www.fracht.com)  
[fracht@frachtg-bis.ch](mailto:fracht@frachtg-bis.ch)  
[operations@frachtspain.es](mailto:operations@frachtspain.es)

**Portsur Castellón**

**La terminal de Graneles del Puerto de Castellón**

540m lineales de atraque con 16m de calado


130.000m<sup>2</sup> de superficie de campos y almacenes

Próxima ampliación de 210m del muelle en Zona Sur

[www.portsurcastellon.com](http://www.portsurcastellon.com)

[portsur@portsurcastellon.com](mailto:portsur@portsurcastellon.com)



Representantes de Bolloré Logistics en la pasada edición de la Breakbulk. 

Representatives of Bolloré Logistics at last year's Breakbulk fair

# BREAKBULK, UN "MUST" PARA LOS PROFESIONALES DEL SECTOR

## BREAKBULK, A "MUST" FOR INDUSTRY PLAYERS

JUAN PORTA

**B**reakbulk Europe tiene capacidad para reunir a miles de cargadores de proyectos de todo el mundo. Tal y como asegura Iñaki Echeverría, head of sales en Höegh Autoliners (Spain), "para nosotros la Breakbulk es definitivamente como dicen los ingleses un 'must'. Ciertamente no es el sitio para 'cerrar' los negocios, pero en ningún otro lugar tienes la oportunidad de ver a tanta gente de tantos lugares en tan poco tiempo y además pulsar el estado del mundo de la carga de proyectos".

Echeverría también destaca que "no existe otra oportunidad de 'viajar' a tantos países y ciudades en tan poco tiempo

JUAN PORTA

**B**reakbulk Europe has the power to bring together thousands of project cargo specialists from all over the world. As Iñaki Echeverría, Country Manager at Höegh Autoliners (Spain), said, "Breakbulk is definitely a 'must' for us. It is not the place to 'close' deals, but there is nowhere else where you can see so many people from so many places in such a short period of time and also get a feel of what's going on in the project cargo world."

Echeverría also stated that "there is no better opportunity to 'travel' to so many countries and cities in such a short time

y de encontrar juntos a todos los clientes, colegas incluso, por qué no, a la competencia. Todo el mundo está en la Breakbulk”.

Y es que, los asistentes habituales a la Breakbulk aseguran que esta feria no deja nunca de sorprender por su vigencia y vanguardia, “nos facilita un contacto estrecho y directo en un solo ámbito con una variedad de contactos nuevos que nos permiten ampliar y mejorar nuestra red de servicios logísticos”, resalta Hernán Fernández, managing director de Megaonline.

Asimismo, asegura Fernández, “la gran oferta de charlas que se realizan durante la feria permite actualizarse en una gran variedad de temas que forman parte de nuestro día a día en un sector en el que todos los días hay cambios, modificaciones o rectificaciones de normativas o procedimientos”.

#### “ESTAMOS TODOS”

Como feria líder a nivel mundial en el sector de carga de proyecto, Róterdam reúne a empresarios y clientes que aprovechan para entablar relaciones y poner cara a los que día tras día leen y escuchan a través de mails y llamadas.

Empresas como Bolloré Logistics tienen stand propio. En su caso, ha tenido stand en todas las ediciones y este año cuenta con la presencia de sus equipos de Energy & Projects de los diferentes países de Europa, así como con la asistencia de compañeros de oficinas de varios continentes, aprovechando la ocasión para organizar reuniones internas, networking y otras actividades con el fin de identificar sinergias entre equipos y compartir experiencias que nos permitan mejorar en nuestra constante búsqueda de la excelencia y mejora continua en nuestros servicios.

“La edición de 2022 fue un éxito de asistencia tras el parón de los años anteriores por motivos del COVID y estamos seguros de que este año estaremos por lo menos al mismo nivel del pasado. Creemos que, pese a los últimos cambios en las sedes, el evento se ha consolidado como el más importante punto de encuentro de los principales actores de la industria, tanto a nivel europeo como global”, indica Fernando Ares, industrial projects Spain director en Bolloré Logistics.

Por otra parte, hay empresas, como Across Logistics, transitorios de proyectos de ámbito global, con especialización en energía,



“El evento se ha consolidado como el más importante punto de encuentro de los principales actores de la industria”

“The event has established itself as the major meeting point for the main players in the industry”

**Fernando Ares**

*Industrial projects Spain director en Bolloré Logistics*

and to meet customers, colleagues and even competitors altogether. Everyone is at Breakbulk.”

And the fact is that regular Breakbulk attendees say that this fair never ceases to surprise, it is always up to date and remains at the forefront of the industry, “it provides us with close, direct contact in a single setting with a variety of new contacts that help us to expand and improve our logistics service networking”, said Hernán Fernández, the Managing Director of Megaonline.

In addition, Fernandez stated, “the wide range of round tables held during the fair keep us up to date with a wide variety of topics that are part of our daily business, in a sector in which there are changes, modifications and amendments to regulations and procedures every day.”

#### “EVERYONE IS HERE”

As the world’s leading project cargo trade fair, Rotterdam brings together businesspeople and customers who take the opportunity to forge relationships and put a face to those they are in contact with day after day via email and phone calls.

Companies such as Bolloré Logistics have their own stand. The firm has always had a stand at the event and this



# ROLL GROUP

Fortuny, 9  
28010 Madrid - España  
spain@rolldockagents.com  
www.roll-group.com  
T: +34 91 308 62 10

INSIGNIA SHIPPING



**“El sector de breakbulk y project cargo tiene un futuro brillante y se espera que experimente un crecimiento constante en los próximos años”**

**“The breakbulk and project cargo sector has a bright future and growth is expected to continue in the coming years”**

**Juan Castellano**

*Overseas group manager de Across Logistics*

oil & gas, minería, infraestructuras y construcción y rail-stock, que aprovechan Breakbulk para aprender sobre las tendencias en la industria y obtener información para mejorar sus operaciones.

“El sector de breakbulk y project cargo tiene un futuro brillante y se espera que experimente un crecimiento constante en los próximos años. Across Logistics está comprometida a ser

year its Energy & Projects teams from different European countries will be present, as well as colleagues from offices on several continents, taking advantage of the occasion to organise internal meetings, networking and other activities to pinpoint potential synergies between teams and share experiences that will enable it to improve in its constant search for excellence and continuously enhance its services.

“The 2022 event was a success in terms of attendance after the hiatus of previous years due to the pandemic and we are confident that this year we will be at least as good as last year. We believe that, despite the recent changes in venues, the event has established itself as the major meeting point for the main players in the industry, both at European and global level,” says Fernando Ares, Industrial Projects Director Spain at Bolloré Logistics.

There are also companies, such as Across Logistics, global project forwarders specialising in energy, oil & gas, mining, infrastructure and construction and railway rolling stock, which take advantage of Breakbulk to learn about industry trends and obtain information to improve their operations.

“The breakbulk and project cargo sector has a bright future and growth is expected to continue in the coming years. Across Logistics is committed to being a major player in the market and it is essential for us to be present at the

**TRANSPORTES**  
**toramo**

**Servicio integral  
Project Cargo en Valencia**  
Trincajes y Transporte Especial

toramo@toramo.com | 963 30 27 07  
www.toramo.com

T.TORAMO SL



Representantes de Höegh Autoliners (Spain) en la pasada edición de la Breakbulk.

Representatives of Höegh Autoliners (Spain) at last year's Breakbulk fair.

un jugador importante en el mercado, siendo fundamental que estemos presentes en los eventos más importantes de la industria", explica Juan Castellano, overseas group manager de Across Logistics.

Desde Across Logistics también declaran que esperan "con ansias" su asistencia a la feria Breakbulk Europe en Róterdam. "Este evento es la oportunidad perfecta para mostrar nuestro compromiso con la excelencia en el sector de breakbulk y project cargo, y estamos emocionados de interactuar con otros líderes de la industria y aprender más sobre cómo podemos mejorar y expandir nuestros servicios", concluye el group manager.

#### UN ESCAPARATE DE PRODUCTOS

Los asistentes a la feria hacen hincapié en que Breakbulk Europe es el lugar perfecto para mostrar sus servicios a una audiencia global y aprender sobre las nuevas tendencias y tecnologías que están impulsando el crecimiento en el sector.

Hernán Fernández (Megaonline) declara que, en los últimos años, "el avance tecnológico también se ha intensificado y ha pasado a ser una parte vital en la actualización de las empresas que formamos parte de la cadena logística, y en este tipo de eventos siempre se puede descubrir novedades interesantes para implementar". Por su lado, Grupo Pérez

industry's most important events," explains Juan Castellano, Overseas Group Manager at Across Logistics.

Across Logistics also stated that it is "looking forward" to attending the Breakbulk Europe trade fair in Rotterdam. "This event is the perfect opportunity to showcase our commitment to excellence in the breakbulk and project cargo sector, and we are excited to be able to interact with other industry leaders and learn more about how we can improve and expand our services," concluded the Group Manager.

#### A PRODUCT SHOWCASE

Trade fair attendees confirmed that Breakbulk Europe is the perfect place to showcase their services to a global audience and learn about the new trends and technologies that are driving growth in the sector.

Hernán Fernández (Megaonline) stated that, in recent years, "technological progress has also intensified and has become a vital part of keeping the companies that form part of the logistics chain up to date, and at this type of event you can always find interesting developments for companies to implement." Meanwhile, the Pérez Torres Group has also participated in previous shows with its



## Mayor capacidad, máximo beneficio

Las innovaciones técnicas y el diseño avanzado nos convierten en el socio de descarbonización elegido por nuestros clientes.  
www.liebherr.com

# LIEBHERR

Grúas móviles portuarias





“En este tipo de eventos siempre se puede descubrir novedades interesantes para implementar por parte de las empresas”  
 “At this type of event you can always find interesting developments for companies to implement”

*Hernán Fernández*  
 Managing director de Megaonline



“No es el sitio para ‘cerrar’ los negocios, pero en ningún otro lugar tienes la oportunidad de ver a tanta gente de tantos lugares en tan poco tiempo”  
 “It is not the place to ‘close’ deals, but there is nowhere else where you can see so many people from so many places in such a short period of time”

*Iñaki Echeverria*  
 Head country Spain de Höegh Autoliners

Torres, también viene participando en las pasadas su equipo de primera línea especializado en la división de proyectos de PTM, asesora e informa sobre los medios técnicos y capacidad de gestión a nivel nacional e internacional, y aprovecha la feria para, de la mano de su equipo de especialistas, dar servicio a sus clientes internacionales.

front-line team specialising in the PTM projects division, advising and informing on technical resources and management capacity at national and international level, and taking advantage of the trade fair to provide services to its international clients with the help of its team of specialists.

**PROJECT CARGO SPECIALIST**

**mpg**

[www.groupmpg.com](http://www.groupmpg.com)

Brazil | China | Colombia | Costa Rica | Dominican Rep. | Spain | Portugal

**PORTCASTELLÓ**

A port of opportunities  
 Un puerto de oportunidades

octopus project  
 South Dock

**O = I<sup>2</sup>**  
 O = Industry x Infrastructure  
 Industria x Infraestructura

1,000,000 square metres available  
 1 millón de m<sup>2</sup> disponibles

2026  
 Railway access  
 Acceso ferroviario

[www.portcastello.com](https://www.portcastello.com)

# DE PUERTA A PUERTA

# DOOR TO DOOR

De puerta a puerto y de puerto a puerta. La carga de proyecto y heavy-lift es un servicio absolutamente a medida. Un servicio alejado de lo estándar, siempre diferente, y personalizado a medida de cada cliente y carga. Un servicio que va más allá del transporte por tierra, mar o aire de piezas pesadas y/o extradimensionadas. Se trata de una auténtica solución de ingeniería que muestra lo que la logística es capaz de lograr gracias al desarrollo tecnológico de medios y materiales, pero, sobre todo, que es fruto del ingenio y de muchas horas de trabajo en el diseño de soluciones. Así se muestra en las siguientes páginas tanto a través de los proyectos ejecutados por algunas de las más destacadas empresas en este negocio, como de las soluciones que aportan las distintas partes que intervienen en la cadena logística del project cargo.

From door to port and port to door. Project cargo and heavy lift is a totally customised service. It is never standard, always different and always tailored to each customer and type of piece. A service which goes beyond transporting heavy and/or oversized pieces by land, sea or air. It is a true engineering feat that reveals just what logistics is capable of thanks to the technological development of resources and materials, but which is, above all, the result of ingenuity and long hours of work in drawing up solutions. The following pages corroborate this, showcasing some of the projects carried out by leading firms in the sector, and some of the solutions devised by the different parties that take part in the project cargo logistics chain.



**SLP** Servicios Logísticos Portuarios

Gran Vía, 40 bis, 7°  
48009 BILBAO  
[www.slp.es](http://www.slp.es)

AGENCIA  
+34 94 424 99 00  
[agency@slp.es](mailto:agency@slp.es)

ESTIBA  
+34 94 424 99 00  
[slp@slp.es](mailto:slp@slp.es)

OFICINAS SANTURCE  
+34 94 461 83 94  
+34 94 423 82 00





WORLDWIDE  
BREAKBULK,  
HEAVYLIFT &  
PROJECT CARGO  
LOGISTICS  
VIA

PUERTO DE ——— PORT OF

# BILBAO



Uniport  
Bilbao  
Comunidad Portuaria

T +34 94 423 6782  
[info@uniportbilbao.es](mailto:info@uniportbilbao.es)  
[www.uniportbilbao.eus](http://www.uniportbilbao.eus)



## ACROSS LOGISTICS: LA IMPORTANCIA DE LA GESTIÓN DOCUMENTAL EN LA EXPORTACIÓN CROSS TRADE DE UNA CARGA SOBREDIMENSIONADA

La exportación cross trade, que implica el transporte de mercancías entre dos países distintos sin pasar por el país del exportador, ha ganado popularidad en el mundo del comercio internacional. Un ejemplo destacado por Across Logistics es el reciente envío de una carga sobredimensionada desde Génova (Italia) hasta México.

La carga consistió en el envío de un soplador industrial, con medidas de 6,20 metros de largo, 2,30 metros de ancho y 3,60 metros de alto. Para asegurar un transporte seguro, el proceso comenzó con la recogida de la mercancía en casa del cliente mediante un transporte terrestre

especial. Posteriormente, se trasladó a los almacenes especializados, donde se preparó el embalaje marítimo. Utilizando una lona protectora y empleando técnicas adecuadas de carga y trincado, se aseguró la carga en 1 x 40 Flat Rack.

Un aspecto fundamental en esta exportación cross trade fue la gestión documental. "Dado que la carga no pasó por el país del exportador, se requirieron diferentes documentos para cumplir con las regulaciones y formalidades aduaneras tanto de Génova como de México", confirman desde Across Logistics.

## ACROSS LOGISTICS: THE IMPORTANCE OF DOCUMENT MANAGEMENT IN THE CROSS-TRADE EXPORT OF OVERSIZED CARGO

Cross-trade export, which involves the transport of goods between two different countries without transiting through the exporter's country, has become increasingly popular in the world of international trade. One example highlighted by Across Logistics is the recent shipment of oversized cargo from Genoa (Italy) to Mexico.

The cargo consisted of an industrial blower, measuring 6.20 metres long, 2.30 metres wide and 3.60 metres high. To ensure safe transport, the process began with the collection of the goods from the customer's premises

by special road transport. The load was then transferred to the operator's specialised warehouses, where it was packed for shipping. The cargo was secured on a 1 x 40 flat rack using a protective tarpaulin and robust loading and lashing techniques.

A key aspect of this cross-trade export was the document management. "As the cargo did not transit through the exporter's country, different documents were required to comply with customs regulations and formalities in both Genoa and Mexico," confirmed Across Logistics.



## ALTIUS COMPLETA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE 10 MOTORES DESDE ARGENTINA A BOLIVIA

Altius completó el transporte multimodal de 10 motores (9.900x4.450x4.450mm y 115 toneladas cada uno), desde el puerto de Zarate, en Argentina, hasta la nueva planta siderúrgica de Mutún, en Bolivia.

Los motores se entregaron en el puerto de transbordo de la Terminal de Zarate y los mafis cargados con las unidades pesadas (motores) fueron descargados del buque transoceánico y trasladado a segunda zona.

A continuación, se cargaron en cuatro barcasas utilizando dos grúas de tierra. Después, los motores fueron amarrados y asegurados a bordo de las cuatro barcasas, antes de ser transportados por vía fluvial a través de las hidrovías Paraná

y Paraguay hasta la terminal portuaria de Jennefer.

Tras la recepción de los motores en la Terminal Portuaria de Jennefer, en Bolivia, los motores se descargaron de las barcasas, utilizando dos grúas de 450 y 500 toneladas de capacidad, respectivamente, sobre remolques hidráulicos, y se transportaron a la zona de almacenamiento, donde se colocaron sobre "stools" o "patas de elefante". Para el transporte final por carretera de los motores desde el puerto de Jennefer hasta la planta del Mutún, situada a 35 km del puerto, fue necesario acondicionar la carretera, incluyendo la nivelación de zonas difíciles y la poda de árboles (el 80% de la carretera está sin asfaltar).

## ALTIUS COMPLETED A CHALLENGING MULTIMODAL TRANSPORT OPERATION OF 10 ENGINES FROM ARGENTINA TO BOLIVIA

Altius completed a challenging multimodal transport operation of 10 engines (9.900x4.450x4.450mm and 115 tons each), from the port of Zarate in Argentina to Mutun new steel plant in Bolivia.

The engines were delivered at the transshipment port of Zarate's Terminal and unloaded to ground from oceanic vessel by rolling the MAFI that carried the engines out of roo vessel. They were then loaded onto four barges using two ground cranes.

The engines were then lashed and secured on board of four barges prior to their river transportation through Parana and

Paraguay waterways, to Jennefer Terminal Port.

After the reception of the engines at the Terminal Port Jennefer in Bolivia, the engines were unloaded from the barges, using two cranes of 450 and 500 ton capacity respectively, onto hydraulic trailers, and transported to the storage area where they were placed on stools. The conditioning of the road, including leveling of difficult areas and pruning of trees (80% of the road is unpaved) was necessary for the final road transportation of the engines from Jennefer Port to the Mutun Plant, located 35 km away from the port.

Operations were carried out in perfect conditions.



## BERNARDINO ABAD: EXPERTOS EN LA GESTIÓN INTEGRAL, CONSULTORÍA, ESTUDIO Y DESARROLLO DE CARGA PROYECTO Y CARGAS ESPECIALES

Bernardino Abad, S.L. es una empresa líder en la gestión integral, consultoría, estudio y desarrollo de carga proyecto y cargas especiales a buques en los puertos del sur de España, incluyendo Cádiz, Sevilla, Huelva, Motril, Islas Canarias y Algeciras. Especializados en la gestión de cargas de gran complejidad y peso, como materiales de defensa, cargas eólicas, operaciones de buques oceanográficos, cargas especiales de estructuras y cargas de buques y secciones de ellos, la empresa cuenta con el conocimiento y la experiencia necesarios para asegurar una gestión integral y eficiente de cada operación.

La empresa tiene un equipo de expertos altamente capacitados que pueden realizar estudios y análisis de carga para garantizar que se cumplan todas las normas y reglamentos del puerto. La compañía también posee el equipo y la tecnología necesaria para garantizar la seguridad y la eficiencia en la carga y descarga de los buques.

Bernadino Abad se dedica a proporcionar una gestión integral de la carga, desde la planificación hasta la supervisión de la operación en el puerto. "Esto proporciona a los clientes la tranquilidad de que su carga se maneja de manera profesional y cuidadosa", concluye la firma.

## BERNARDINO ABAD: EXPERTS IN COMPREHENSIVE PROJECT CARGO AND SPECIAL LOAD MANAGEMENT, CONSULTANCY, STUDY AND DEVELOPMENT

Bernardino Abad, S.L. is a leading company in the comprehensive project cargo and special load management, consultancy, study and development in the ports of southern Spain, including Cadiz, Seville, Huelva, Motril, the Canary Islands and Algeciras. The company specialises in the handling of highly complex and heavy loads, such as military equipment, wind energy cargo, oceanographic vessel operations, special structural loads and vessel and section cargo. The company has the know-how and experience required to ensure the efficient and comprehensive management of each operation.

Bernardino Abad has a team of highly trained experts who conduct cargo surveys and studies to ensure that all port rules and regulations are complied with. The company also possesses the necessary equipment and technology to ensure safe and efficient loading and unloading of vessels.

Bernadino Abad is dedicated to providing comprehensive cargo management, from planning to overseeing port operations. "This provides clients with the peace of mind that their cargo is handled professionally and carefully," concluded a firm's spokesperson.



## CARGO-PARTNER ENVÍA MAQUINARIA PARA LA FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES DE ESPAÑA A MÉXICO

Cargo-partner en España apoyó recientemente a un cliente internacional, con sede en Barcelona, en el traslado de maquinaria para la fabricación de componentes para automóviles a México por transporte marítimo. En busca de un socio logístico que pudiera proporcionar un soporte puerta a puerta excepcional, la empresa se puso en contacto con la oficina de Barcelona.

Las tres grandes máquinas de inyección de plástico para automoción (13 toneladas cada una) se embarcaron en dos contenedores flat rack desde el puerto de Barcelona y llegaron a su destino final en México a principios de marzo. El equipo de Cargo-partner en España proporcionó una solución

door to door. Trabajando en estrecha cooperación con las oficinas de Cargo-partner en México, el equipo demostró una buena conexión con toda la red internacional de Cargo-partner.

Cargo-partner, fundada en 1983 en Austria, es un proveedor internacional de transporte y logística con 4.000 empleados en más de 160 oficinas en 40 países. Debido a la alta demanda de los clientes, la compañía abrió una sucursal en España en 2022 y hoy cuenta con un equipo de 20 empleados en Barcelona. Para fortalecer aún más su red local, Cargo-partner también abrirá una nueva oficina en Madrid en un futuro próximo.

## CARGO-PARTNER SHIPS MACHINERY FOR AUTOMOTIVE MANUFACTURING FROM SPAIN TO MEXICO

Cargo-partner in Spain recently supported an international customer, based in Barcelona, in moving machinery for the manufacture of vehicle components to Mexico. The customer contacted the Barcelona office in search of a logistics partner that could provide exceptional door-to-door assistance.

The three large automotive plastic injection moulding machines (13 tonnes each) were shipped in two flat rack containers from the Port of Barcelona and arrived at their final destination in Mexico in early March. Cargo-partner's team in Spain provided a door-to-door service, worked in

close cooperation with Cargo-partner's offices in Mexico and providing seamless connectivity with Cargo-partner's entire international network.

Cargo-partner, founded in 1983 in Austria, is an international transport and logistics provider with 4,000 employees in over 160 offices in 40 countries. Due to high customer demand, the company opened a branch office in Spain in 2022 and today has a team of 20 employees in Barcelona. Cargo-partner plans to further strengthen its local network by opening a new office in Madrid in the near future.



## COMISMAR, ACTIVIDADES DE INSPECCIÓN Y CONTROL

Las actividades de inspección y control de Comismar Control en funciones de Cargo Surveyor o Marine Warranty Surveyor se requieren en cualquier momento y lugar del mundo. En este caso, dos columnas "Depropanizers" con más de 490 toneladas de peso cada una fueron arrimadas al costado

de buque por SPMTs y embarcadas en Arabia Saudi bajo nuestro control y supervisión técnica. Como en todos los casos la labor de coordinación y la verificación de medios y procesos fue fundamental para el éxito de la operativa y mantenimiento de garantías aseguradoras.

## COMISMAR INSPECTION AND MONITORING ACTIVITIES

Comismar Control's inspection and monitoring activities as cargo surveyors and marine warranty surveyors are in demand around the world. In this case, two "depropaniser" columns weighing more than 490 tonnes each were placed alongside the vessel by SPMTs and shipped to

Saudi Arabia under our control and technical supervision. The coordination and verification of resources and processes was essential for the success of the operation and to maintain the insurance guarantees.



## CONTROL SYSTEM SURVEY COMPLETA CON ÉXITO LA SUPERVISIÓN DE LA DESCARGA DE UN SUPERYATE

Una vez más, el equipo de Control System Survey ha completado con éxito la supervisión de la descarga del velero "Black Jack" que fue embarcado en Australia y llegó a España el mes pasado. El yate fue desembarcado y colocado a flote con la asistencia de la grúa pórtico de 61 SWL. Adicionalmente, el mástil del yate había sido retirado y estibado por separado durante la travesía. Tras culminar la descarga, el mástil fue descargado y colocado sobre la cubierta del yate.

El velero, de 35,51 metros de eslora y su mástil de 43,87 metros, requirió de maniobras precisas debido al poco

margin por los espacios disponibles en bodega. La tecnología de los cascos de yates de alta competición requiere de medidas especiales en cuanto a planificación, inspección y equipos de izado para evitar daños o esfuerzos en el casco.

El equipo de Control System Survey tiene una larga trayectoria en las inspecciones de carga proyecto y, mensualmente, realiza operaciones por toda España. Actualmente, están preparando proyectos para la próxima Copa América, que tendrá lugar en Barcelona 2024.

## CONTROL SYSTEM SURVEY SUCCESSFULLY SUPERVISES THE UNLOADING OF A SUPERYACHT

The Control System Survey team has successfully supervised the unloading of the superyacht Black Jack which was loaded in Australia and arrived in Spain last month. The yacht was disembarked and set afloat with the assistance of a 61 SWL gantry crane. Additionally, the yacht's mast had been removed and stowed separately during the voyage. After completion of the unloading, the mast was unloaded and placed on the yacht's deck.

The yacht, which is 35.51 metres long and has a mast of

43.87 metres, required precise manoeuvring due to the limited space available in the hold. The technology of high-performance yacht hulls requires special measures in terms of planning, inspection and lifting equipment to avoid damage or stress to the hull. The Control System Survey team has an extensive track record in project cargo surveys and carries out monthly operations throughout Spain. They are currently preparing projects for the next America's Cup, which will take place in Barcelona in 2024.





## CSP SPAIN PREPARADA PARA LA DEMANDA DE CARGAS ESPECIALES EN SUS TERMINALES MARÍTIMAS

Son dos las causas principales que han llevado a CSP Spain a impulsar el servicio de cargas especiales en sus terminales marítimas de Valencia y Bilbao. La primera es que existe una demanda del mercado debido al desvío de tráfico por el conflicto en Europa y a la apuesta por la transición energética. Y la segunda es que el tráfico de cargas especiales, placas solares, aerogeneradores y compuestos para parques eólicos ha crecido en el último año. En este contexto, ha aumentado la necesidad de transportar estas piezas sobredimensionadas entre países importadores y exportadores y CSP Spain se ha preparado para atenderla. Los mayores retos de este tipo transporte son: el tamaño, la

sensibilidad de los equipos solares, la necesidad de agentes y equipos especializados y la excepcionalidad de la operativa. Desde CSP Spain han respondido a estos retos trabajando las relaciones con agentes y equipos especializados para coordinar las cargas y reducir los tiempos de operativa; desarrollando un equipo humano específico dentro de la terminal; y coordinando y asegurando un servicio puerta a puerta.

"Consideramos que la apuesta y esfuerzo por incluir este tipo de cargas en la agenda operativa de nuestros puertos es esencial y una mejora para el hinterland de Bilbao y Valencia", detalla la compañía.

## CSP SPAIN READY FOR THE DEMAND FOR SPECIAL CARGO AT ITS TERMINALS

There are two main reasons why CSP Spain has decided to promote its special cargo service at its terminals in Valencia and Bilbao. The first is market demand due to the diversion of traffic as a result of the conflict in Europe and investment in the energy transition. The second is that special cargo traffic, such as solar panels, wind turbines and composites for wind farms, has grown in the last year. In this context, the need to transport these oversized parts between importing and exporting countries has increased and CSP Spain is ready to cater for this demand. The biggest challenges of this type of transport are size, the sensitivity

of solar equipment, the need for specialised agents, equipment and teams, and the exceptional nature of these operations. CSP Spain responds to these challenges by working with specialised agents and equipment to coordinate loads and reduce operating times, creating a specific team at the terminal, and by coordinating and ensuring a door-to-door service.

"The commitment and effort to include this type of cargo in the operational agenda of our ports is essential and brings advantages for the hinterland of Bilbao and Valencia", said a company spokesperson.



## EMBALAJES GRACIA: EMBALAJE Y TRANSPORTE DE TURBINAS EÓLICAS DE 16 TONELADAS CON DESTINO A MÉXICO

La empresa valenciana Embalajes Gracia, con más de 60 años de experiencia en el sector, ha desarrollado recientemente con éxito un proyecto de embalaje y transporte de mercancías de grandes dimensiones desde Valencia con destino a México, consistente en 24 cajones con turbinas eólicas.

La firma, dedicada a los embalajes de madera a medida para transporte marítimo y terrestre y experta en la gestión de

servicios logísticos y marítimos, desarrolló la operativa de las turbinas, que tenían un peso de 16 toneladas, en cajones con unas dimensiones de 7 metros de longitud, 3,50 de altura y 3,60 de profundidad.

La operativa requirió de vehículos especiales y de profesionales con experiencia en el sector del transporte de grandes mercancías.

## EMBALAJES GRACIA: PACKING AND TRANSPORT OF 16-TONNE WIND TURBINES TO MEXICO

The Valencian company Embalajes Gracia, with over 60 years of experience in the industry, recently completed a successful packaging and transport project involving the transport of large goods from Valencia to Mexico, consisting of 24 crates of wind turbines.

The company, which specialises in customised wooden

packaging for shipping and land transport and in the management of logistics and maritime services, packed the 16-tonne wind turbines into crates measuring 7 metres long, 3.50 metres high and 3.60 metres deep.

The operation required special vehicles and skilled staff with experience in the transport of oversized goods.

## ERHARDT PROJECTS: OPERACIÓN DE TRANSPORTE SIN PRECEDENTES EN ARABIA SAUDÍ, COMBINANDO CABOTAJE TERRESTRE Y MARÍTIMO

Erhardt Projects ha realizado recientemente una operación de transporte sin precedentes en Arabia Saudí, combinando cabotaje terrestre y marítimo, para un ambicioso proyecto de energías limpias. Dada la complejidad de la logística, el cliente confió en Erhardt Projects, especialista en este tipo de desafíos logísticos, para transportar sin problemas las "columnas despropanizadoras".

El equipo, de alto valor estratégico para la región, pesaba unas 500 toneladas y medía unos 52 metros de largo y 8 metros de diámetro. La operación requirió de una coordinación excepcional entre el embarcador, el cliente, la línea naviera, el equipo de transporte pesado y varias agencias gubernamentales para procesar autorizaciones y hacer cambios estructurales en las rutas terrestres.

El viaje comenzó en Rabigh (Arabia Saudita). A lo largo de dos días, se utilizó el transporte terrestre para llegar al puerto del Rey Abdulla, lugar elegido para cargar y asegurar las piezas por barco y transportarlas por mar al siguiente destino: el puerto de Jubail. Tras seis días, la carga se descargó en remolques, un desafío para el equipo de Erhardt Projects



debido al tamaño de las piezas. Finalmente, tras seis días, las piezas llegaron a Tanajib (Arabia Saudí).

"La experiencia de Erhardt Projects en el sector de carga superpesada y una red global de proveedores sin igual nos permite entregar con éxito la carga en cualquier parte del mundo, manteniendo las cadenas de suministro de los clientes, seguras y en movimiento", confirma la empresa.

## ERHARDT PROJECTS: GROUND-BREAKING TRANSPORT OPERATION IN SAUDI ARABIA, COMBINING LAND AND SEA CABOTAGE

Erhardt Projects has recently carried out a ground-breaking transport operation in Saudi Arabia, combining land and sea cabotage, for an ambitious clean energy project. Given the complexity of the logistics, the client entrusted Erhardt Projects, a specialist in this type of logistical challenge, with the seamless transport of the "depropaniser" columns.

The equipment, of high strategic value for the region, weighed around 500 tonnes and measured 52 metres in length and 8 metres in diameter. The operation required exceptional coordination between the shipper, the customer, the shipping line, the heavy transport team and various government agencies to process authorisations and make changes to overland routes.

The journey began in Rabigh, Saudi Arabia. Over the course of two days, land transport was used to reach the Port of King Abdulla, where the parts were loaded onto the ship, secured and transported by sea to the next destination, the Port of Jubail. After six days, the cargo was unloaded onto trailers, a challenge for the Erhardt Projects team due to the size of the pieces. Finally, after six days, the parts arrived in Tanajib, Saudi Arabia.

"Erhardt Projects' expertise in the super heavy lift sector and an unrivalled global network of suppliers enables us to successfully deliver cargo anywhere in the world, keeping customers' supply chains safe, secure and moving," confirmed a company spokesperson.



## COBASA, DE GRUPO GOF, GESTIONA CON ÉXITO LA RECEPCIÓN Y CARGA DE UNA DE LAS DE MAYORES TUNELADORAS DEL MUNDO

La empresa COBASA, perteneciente al Grupo GOF, gestionó con éxito la recepción y carga, en 2022, de una de las de mayores tuneladoras del mundo. La operación se desarrolló en septiembre y destacó por su complejidad técnica, ya que esta máquina, bautizada como Dulcinea, tiene un peso de 3.000 toneladas. Las diferentes piezas, con pesos que podían alcanzar las 250 toneladas, se recibieron desde Toledo en la segunda línea de muelle.

La compañía volcó toda la experiencia acumulada en los últimos años en la manipulación de equipos eólicos de gran tonelaje. Esto ha convertido al operador cántabro en una referencia en el sector, que cuenta con todos los medios propios para gestionar con éxito este tipo de proyectos. Sus grúas pueden levantar hasta 154 toneladas en virada simple, aunque con frecuencia trabajan en tándem de forma coordinada para manipular las piezas de mayor tamaño.

COBASA lideró en 2022 el ranking del número total de toneladas gestionadas en el Puerto de Santander, con 1.165.240 (el 29,39% del tráfico total). Su liderazgo se sustenta, en su capacidad para absorber los tráficos de agroalimentarios (el 74,18% del total de estos graneles), fertilizantes (31,05%) y carga de proyecto (86,30%).



## COBASA, PART OF THE GOF GROUP, SUCCESSFULLY MANAGES THE RECEPTION AND LOADING OF ONE OF THE LARGEST TUNNEL BORING MACHINES IN THE WORLD

In 2022, COBASA, which belongs to the GOF Group, successfully managed the reception and loading of one of the largest tunnel boring machines in the world. The operation took place in September and was marked by its technical complexity, as this machine, christened Dulcinea, weighed 3,000 tonnes. The different parts, weighing up to 250 tonnes, were delivered to the port from Toledo.

The company used all of its experience gained in recent years in handling large-tonnage wind turbines. This has made the

Cantabrian operator a reference in the sector, which has all its own resources to successfully manage this type of project. Its cranes can lift up to 154 tonnes, although they often work in tandem to handle larger parts.

COBASA led the ranking of the total number of tonnes handled in the Port of Santander in 2022, with 1,165,240 tonnes (29.39% of total traffic). Its leadership is based on its capacity to handle agri-food traffic (74.18% of the total of this bulk cargo), fertilisers (31.05%) and project cargo (86.30%).



## GRUPO PÉREZ TORRES REALIZA UN MACRO-PROYECTO DE MÁS DE 200 PALAS

El Grupo Pérez Torres ha realizado, recientemente, un macro-proyecto compuesto de más de 200 palas de 85 metros de largo, cada una provenientes de China, en el que PTM China ha colaborado con el transporte marítimo; PTM Sea-Fastening ha realizado un estudio de ingeniería para realizar

para los trabajos de Isdw-cgc; y, posteriormente, PTM Ferrol Terminal ha desarrollado, con total seguridad y gran agilidad, la operación portuaria completa. Finalmente, PTM Special Transport ha realizado el traslado de dichas palas con su flota propia de transporte especial.

## THE PÉREZ TORRES GROUP HAS SUCCESSFULLY UNDERTAKEN A MACRO-PROJECT CONSISTING OF MOVING MORE THAN 200 WIND BLADES

The Pérez Torres Group has recently undertaken a macro-project consisting of moving more than 200 85-metre-long wind blades sent from China, in which PTM China assisted with the shipping, PTM Sea-Fastening carried out an

engineering study for the Isdw-cgc works; and, subsequently, PTM Ferrol Terminal handled the entire port operation safely and efficiently. Finally, PTM Special Transport carried out the transfer of these blades with its own special transport fleet.



## HOËGH AUTOLINERS APUESTA POR LA SEGURIDAD Y EL CUMPLIMIENTO DE PLAZOS COMO CLAVES PARA EL PROJECT CARGO

La naviera Höegh Autoliners considera que el éxito de cualquier proyecto reside en el cumplimiento de los tiempos establecidos, por lo que es de máxima importancia asegurar las entregas en los plazos estipulados, algo que solo puede asegurar un operador de transporte contrastado y de confianza.

Höegh Autoliners, por ejemplo, recientemente asumió la entrega de 36 vehículos en Maputo para Mozambique Ports and Railways (CFM). Al ofrecer horarios fijos, los clientes pudieron planificar sus envíos lo que minimizó los costes operativos y de almacenamiento y proporcionó un tiempo de entrega predecible. Adicionalmente, la naviera considera que

la eficiencia en el transporte no es el único factor importante a la hora de transportar carga, sino que es fundamental ofrecer unos altos estándares de calidad que garanticen una manipulación y estiba óptimos.

En esta línea, Höegh Autoliners utiliza equipos rolltrailer que aseguran que la carga ferroviaria sea rodada hacia y desde el buque, lo que elimina la necesidad de levantarla a gran altura y reduce el riesgo de daños en la misma. Los estándares de seguridad continúan a bordo con la carga almacenada en bodegas ventiladas debajo de la cubierta, lo que la mantiene a salvo de elementos como el agua de mar y la humedad durante todo el viaje marítimo.

## HOËGH AUTOLINERS FOCUSES ON SAFETY AND ON-TIME DELIVERY AS THE KEYS TO PROJECT CARGO

The shipping company Höegh Autoliners believes that the success of any project lies in meeting the established deadlines, which is why it is of the utmost importance to ensure that deliveries are made on time, something that can only be guaranteed by a proven and reliable transport operator.

For example, Höegh Autoliners recently took delivery of 36 vehicles in Maputo for Mozambique Ports and Railways (CFM). By offering fixed schedules, the customer could plan its shipments which minimised operational and storage costs and provided predictable delivery dates.

In addition, the shipping company believes that transport efficiency is not the only important factor when transporting cargo. It is also essential to offer high quality standards to ensure optimal handling and stowage.

Höegh Autoliners uses rolltrailer equipment that ensures rail cargo is rolled to and from the vessel, eliminating the need for high lifting and reducing the risk of damage to the cargo. Safety standards continue on board with cargo stored in ventilated holds below deck, keeping it safe from elements such as seawater and moisture throughout the voyage.



## IGNAZIO MESSINA EMBARCA CON ÉXITO CINCO LOCOMOTORAS PARA SAR

La naviera italiana Ignazio Messina embarcó cinco locomotoras desde el puerto de Barcelona (Terminal Port Nou) en dos operaciones efectuadas en noviembre y febrero pasados respectivamente.

La operativa se llevó a cabo en los buques multipropósito "Jolly Diamante" y "Jolly Cristalino", dentro del servicio regular que la compañía tiene con el Middle East.

Las cinco locomotoras contamos con un peso de 115 toneladas cada una y fueron vendidas en España a la empresa nacional de ferrocarriles SAR (Saudi Arabia Railways) de Arabia Saudi.

La operativa se desarrolló en Terminal Port Nou utilizando dos grúas móviles trabajando en tándem por el elevado peso y se cargaron sobre los mafis de la Línea.

## IGNAZIO MESSINA SUCCESSFULLY SHIPS FIVE LOCOMOTIVES FOR SAR

The Italian shipping company Ignazio Messina shipped five locomotives from the Port of Barcelona (Port Nou Terminal) in two operations carried out last November and in February, respectively.

The operation was carried out on the multipurpose vessels Jolly Diamante and Jolly Cristalino, as part of the regular service that the company operates with the Middle East.

The five locomotives, each weighing 115 tonnes, were sold in Spain to the Saudi Arabian national railway company SAR (Saudi Arabia Railways).

The operation was carried out at the Port Nou Terminal using two mobile cranes working in tandem due to the heavy weight and loaded onto the line's Mafi trailers.



## LLINÁS, LA MEJOR ALTERNATIVA COMO OPERADOR LOGÍSTICO PARA EL SECTOR DEL PROJECT CARGO

Llinás dispone de un Departamento de Proyectos donde se gestiona y colabora de manera activa proporcionando soluciones como centro logístico de todo tipo de proyectos a manos de transitarios y consignatarios. Aportando su conocimiento, experiencia y flexibilidad, Llinás es la mejor alternativa como operador logístico para el sector de project cargo.

Con una experiencia de más de 50 años en manipulación de mercancías voluminosas y gracias a disponer de una extensa y diversa gama de equipos avanzados, Llinás ofrece un servicio con capacidad de respuesta inmediata.

Dotada de un centro logístico propio con 20.000 metros cuadrados de almacén, con depósito aduanero, la empresa cubre las necesidades requeridas de cada mercancía. Llinás realiza con frecuencia diaria trincajes y soportes adaptativos para el transporte y manipulación de la mercancía, consiguiendo conservar la total integridad de la carga y la satisfacción de sus clientes. Además, dispone de una amplia flota de camiones y plataformas para servicios de transporte convencional o especial con colaboradores en toda Europa y Asia. Desde el Departamento de Proyectos se gestiona y se realiza el seguimiento de cualquiera de las operativas tanto terrestre, ferroviario, fluvial o marítima.



## LLINÁS, THE BEST LOGISTICS OPERATOR FOR PROJECT CARGO

Llinás has its own Project Department where it actively manages and works to provide solutions as a logistics specialist for all types of projects for freight forwarders and shipping agents. Llinás is the best logistics operator for project cargo thanks to its know-how, expertise and flexibility. With over 50 years' experience in the handling of bulky goods and an extensive and diverse range of advanced equipment, Llinás offers a service with an immediate response.

The company has its own logistics centre with 20,000 square

metres of warehousing facilities, including a customs warehouse, to meet the needs of each type of goods. Llinás carries out lashing and customised securing for goods transport and handling on a daily basis, thus ensuring the cargo remains intact and its customers are satisfied. It also has a large fleet of trucks and platforms for conventional and special transport services with partners throughout Europe and Asia. The Project Department manages and monitors all types of operations on land and by rail, river and sea.



## MPG, ESPECIALISTAS EN EL MANEJO DE CARGA DE PROYECTOS

MPG es una empresa líder en envíos y logística que se especializa en el manejo de carga de proyectos que tiene una amplia experiencia en el transporte de carga pesada y de gran tamaño.

Uno de los proyectos recientes que MPG ha manejado ha implicado el transporte desde España de tubos de acero soldados de 30" y 32" de diámetro y más de 4.500 toneladas, recepción en el puerto de Cartagena, atraque, carga a Ship, amarre y flete marítimo desde Cartagena al puerto de Vlissingen (Flushing) en los Países Bajos.

El proyecto requería el uso de equipo especializado y personal cualificado para garantizar que la plataforma se cargara de forma segura en el buque y se transportara a su destino. El equipo planificó y ejecutó cuidadosamente el proyecto, asegurando que la carga llegara a su destino a tiempo y en perfectas condiciones.

En otro proyecto, MPG se encargó de transportar los componentes de las grandes turbinas eólicas desde el lugar de fabricación hasta el parque eólico donde se iban a instalar. MPG trabajó en estrecha colaboración con todas las partes implicadas para garantizar que la carga se entregara de forma segura y a tiempo.

MPG es conocido por su capacidad para manejar envíos complejos que requieren un manejo especial, incluyendo carga pesada, equipos de gran tamaño y materiales peligrosos.



## MPG, PROJECT CARGO SPECIALISTS

MPG is a leading shipping and logistics company specialising in project cargo handling, with extensive experience in the transportation of heavy and oversized cargo.

One of the recent projects that MPG has managed involved transporting welded steel pipes measuring 30" and 32" in diameter and weighing over 4,500 tonnes from Spain, arrival at the Port of Cartagena, berthing, loading to ship, mooring and shipping from Cartagena to the Port of Vlissingen (Flushing) in the Netherlands.

The project required the use of specialised equipment and skilled personnel to ensure that the platform was safely

loaded onto the vessel and transported to its destination. The team planned and executed the project meticulously, ensuring that the cargo arrived at its destination on time and in perfect condition.

In another project, MPG was responsible for transporting large wind turbine components from their manufacturing site to the wind farm where they were to be installed. MPG worked closely with all the parties involved to ensure that the cargo was delivered safely and on time.

MPG is renowned for its ability to handle complex shipments that require special handling, including heavy lift, oversized equipment and hazardous materials.





## OCMIS MARITIME REALIZA CON ÉXITO UNA OPERATIVA DE CARGA DE ESMALTE EN CASTELLÓN

El buque MV "Sea Rose" cargó exitosamente esmalte en big bags en el muelle de la Cerámica del Puerto de Castellón (España), con destino a Aveiro (Portugal). El barco llegó al puerto en abril y cargó en un día, que fue el mismo día en el que partió hacia su destino.

El MV "Sea Rose" es un buque de carga ro-ro de 90,82 metros de eslora y 16 metros de manga, con bandera de Palau. Cuenta con dos bodegas de carga y dos rampas,

una lateral y una en popa para poder cargar con mayor facilidad.

Este buque es sólo uno más de la flota de OCMIS Maritime que cuenta con cinco buques entre los que destaca MV "OCMIS Rise", la última adquisición de la empresa que pretende poder cubrir la demanda cada vez más creciente en este sector. La compañía señala que planea aumentar todavía más la flota en el futuro.

## OCMIS MARITIME PERFORMS A SUCCESSFUL ENAMEL LOADING OPERATION IN CASTELLON

The vessel MV Sea Rose successfully loaded enamel in big bags on the Ceramic Quay at the Port of Castellon (Spain) for shipment to Aveiro (Portugal). The ship arrived at the port in April and was loaded in one day, which was the same day as it set sail for its destination.

The MV Sea Rose is a Ro-ro cargo vessel which is 90.82 metres long and 16 metres wide and flies the Palau flag. It has two

cargo holds and two ramps, one at the side and one at the stern for easier loading.

This ship is a recent addition to OCMIS Maritime's fleet of five vessels, including the MV OCMIS Rise, the company's latest acquisition, which aims to cater for the ever-increasing demand in this sector. The company says it plans to increase the fleet even further in the future.



## PEREZ Y CÍA TRANSPORTA CINCO SETS DE REELS DESDE MALASIA A CHINA

Pérez y Cía ha sido la empresa adjudicataria encargada del transporte de cinco reels de 120 toneladas cada uno, desde el puerto de Tanjung (Lagsat, Malasia) al puerto de Chiwan (China).

Para la operativa de carga se necesitaron barcos con medios propios de alta capacidad, necesarios no sólo por las 120 toneladas que pesaban cada unidad, sino para salvar la distancia en el dique del puerto de destino de aproximadamente 12 metros con respecto al cantil del muelle. Para los trabajos de trínca y soldadura, trabajaron

dos retenes de estibadores durante 48 horas, con el fin de salvaguardar cualquier riesgo de corrimiento de la carga. "La travesía marítima fue monitorizada en todo momento por sofisticados medios técnicos meteorológicos, debido a que, teniendo el centro de gravedad tan alto, cualquier golpe de mar pone en riesgo a la carga y al propio barco", explica Jorge Sieiro, director de Proyectos de Pérez y Cía.

Finalmente, se descargó toda la mercancía sin daños, en el laycan acordado, y con una satisfacción plena tanto por cargador/embarcador y receptor.

## PEREZ Y CÍA TRANSPORTS FIVE REELS FROM MALAYSIA TO CHINA

Perez y Cia was awarded a contract to transport five 120-tonne reels from the Port of Tanjung (Lagsat, Malaysia) to the Port of Chiwan (China).

Ships with their own high-capacity means were needed for the loading operation, not only because of the 120 tonnes that each unit weighed, but also to bridge the distance of approximately 12 metres from the quayside to the ship at the port of destination. Two stevedoring teams worked for 48 hours on the lashing and welding work to ensure the

cargo did not shift during the voyage. "The sea crossing was monitored at all times by sophisticated meteorological equipment, due to the fact that, with such a high centre of gravity, any bad weather at sea could have put the cargo and the ship at risk", explained Jorge Sieiro, Project Manager at Pérez y Cía.

Finally, all the goods were unloaded without damage, in the agreed laytime, to the complete satisfaction of the shipper and receiver.



## PORTSUR CASTELLÓN: “UNA ALTERNATIVA EXCELENTE PARA NUESTROS CLIENTES RESPECTO DE OTROS PUERTOS”

Portsur Castellón ha realizado recientemente una descarga de trigo de 42.500 toneladas para consumo en el hinterland castellonense. “Nuestras naves están habilitadas y acreditadas para el almacenamiento de larga duración de este tipo de productos”, explica la compañía.

Es más, apuntan desde Portsur: “Damos a nuestros clientes la posibilidad del acceso en tiempo real mediante nuestra plataforma web client a la información de desestiba, cupos, operaciones, salidas, transporte... Damos un extra añadido a

los productos de valor que requieren de un trato operativo específico y de gestión de la información”.

La estibadora que cuenta con instalaciones en la Dársena Sur del puerto de Castellón está preparada para la llegada de la campaña de importación de cereal que se prevé fuerte debido a la sequía en España. “Con nuestra capacidad de desestiba, almacenamiento, información y trato personal, ofrecemos una alternativa excelente a nuestros clientes respecto de otros puertos”, concluyen las mismas fuentes.

## PORTSUR CASTELLON: “AN EXCELLENT ALTERNATIVE FOR OUR CUSTOMERS COMPARED TO OTHER PORTS”

Portsur Castellon has recently unloaded 42,500 tonnes of wheat for consumption in the Castellon hinterland. “Our warehouses are equipped and certified for the long-term storage of this type of product,” explained a company spokesperson.

Portsur also explained that “our clients have real-time access to information on unloading, operations, departures, transport through our client web platform. We give extra added value to already valuable products that

require specific operational handling and information management.”

The stevedoring company, which has facilities in the South Dock of the Port of Castellon, is ready for the cereal import campaign which is expected to be brisk due to the drought in Spain. “We can offer our clients an excellent alternative to other ports thanks to our capacity for unloading, storage, information and personal service”, concluded the spokesperson.



## EL PUERTO DE A CORUÑA ACOGE EL PROYECTO DE FABRICACIÓN DE CAJONES DE HORMIGÓN EN LANGOSTEIRA Y SU TRASLADO A FILIPINAS

En el último operativo puerta a puerta con grandes cargas llevado a cabo en el Puerto de A Coruña ha destacado por su singularidad, en una acción de enorme envergadura, ya que para ello se empleó el buque de carga más grande del mundo. La constructora Acciona fue la encargada de la fabricación de seis cajones de hormigón, de 60 metros de eslora, 24 de manga y 15.000 toneladas de peso, con destino a un proyecto en Filipinas. Tras su construcción, completada en marzo de 2022, los cajones permanecieron fondeados en aguas del Puerto Exterior hasta la llegada del carrier semi-sumergible "Boka-Vanguard", con capacidad para transportar cargas de hasta 110.000 toneladas. Los cajones fueron embarcados en

una de las maniobras más espectaculares del sector naval, para emprender una ruta de más de 9.000 millas náuticas hasta el Sudeste Asiático. Las estructuras se fabricaron a bordo del dique cajonero "Kugira", que tras finalizar el proceso constructivo fue remolcado por el Hispania hasta Cádiz.

"Acciona eligió Punta Langosteira porque es uno de los pocos puertos españoles con calado suficiente para realizar operaciones de este tipo. Además, el Puerto Exterior es idóneo para el desarrollo de operaciones off-shore y project cargo por su amplia superficie terrestre y el conocimiento empresarial del entorno", explica el Puerto de A Coruña.

## THE PORT OF A CORUÑA PLAYED HOST TO A CONCRETE CAISSON MANUFACTURING PROJECT IN LANGOSTEIRA AND THEIR SHIPMENT TO THE PHILIPPINES

The last door-to-door operation with large loads carried out in the Port of A Coruña was remarkable for its uniqueness and size, as it used the world's largest cargo ship.

The construction company Acciona was commissioned to manufacture six concrete caissons, measuring 60 metres long, 24 metres wide and weighing 15,000 tonnes, for a project in the Philippines. After their construction which was completed in March 2022, the caissons remained at anchor in the outer port waters until the arrival of the semi-submersible carrier Boka-Vanguard, which can transport cargo of up to 110,000 tonnes. The caissons were loaded in one of the most

spectacular manoeuvres ever undertaken in the shipping industry, to embark on a route of more than 9,000 nautical miles to Southeast Asia. The structures were built on board the caisson building vessel Kugira, which after completing the construction process was towed by the Hispania to Cadiz. "Acciona chose Punta Langosteira because it is one of the few Spanish ports with sufficient draught to carry out operations of this type. In addition, the outer port is ideal for offshore and project cargo operations due to its large land area and the business know-how of the surrounding area," explained a port spokesperson.



## **SIMÓN MONTOLIO & CÍA, AGENTES MARÍTIMOS Y OPERADORES LOGÍSTICOS ESPECIALIZADOS EN CARGAS DE BREAKBULK EN ESPAÑA Y PORTUGAL**

Simón Montolio & Cía son agentes marítimos y operadores logísticos especializados en cargas de breakbulk, import y export de productos siderúrgicos, en España y Portugal. 300 escalas y 500.000 toneladas al año son algunas de las principales cifras de la empresa que ofrece servicios como agentes marítimos, estibadores, agentes de aduana, logísticos, fletamentos, almacenaje y tránsitos.

Como destaca la firma en su web, "somos especialistas en logística de acero y metales, metales no ferrosos,

productos de acero y aleaciones. Además, ofrecemos una amplia gama de servicios para embarcaciones y otros servicios de valor añadido. Simón Montolío & Cía ofrece la combinación perfecta de satisfacción del cliente y una oferta de servicio completo independiente: totalmente certificado, altamente confiable, con la flexibilidad y transparencia de un negocio familiar. Nos gusta pensar en soluciones en lugar de imposibilidades. Tu 'problema' es un desafío para nosotros".

## **SIMÓN MONTOLIO & CÍA, SHIPPING AGENT AND LOGISTICS OPERATOR SPECIALISING IN BREAKBULK CARGO IN SPAIN AND PORTUGAL**

Simón Montolio & Cía is a shipping agent and logistics operator specialising in breakbulk cargo, as well as the import and export of steel products in Spain and Portugal. The company offers shipping agent, stevedoring, customs agent, logistics, chartering, warehousing and transit services, with 300 port calls and 500,000 tonnes shipped per year. As the firm states on its website, "we are specialists in steel and metal logistics, non-ferrous

metals, steel products and alloys. In addition, we offer a wide range of vessel and other value-added services. Simón Montolío & Cía offers the perfect combination of customer satisfaction and an independent, highly reliable, certified range of services, with the flexibility and transparency of a family business. We like to think in terms of solutions rather than impossibilities. Your 'problem' is a challenge for us."



## TIBA: SOLUCIONES A MEDIDA PARA CADA INDUSTRIA

TIBA, como empresa especializada en transporte multimodal que ofrece soluciones logísticas a la medida de cada industria, cuenta con un departamento especializado en carga de proyectos.

Entre sus últimos proyectos destaca el envío de varios tramos de vías de ferrocarril a la península de Yucatán. Aquí, TIBA se responsabilizó de la recogida del material en las instalaciones del cargador y fabricante y de su envío hasta el lugar de destino en Campeche (México) donde se efectuó la descarga.

Otro proyecto que cabe mencionar es el transporte de un equipo para la industria aeronáutica desde el puerto de

Gijón hasta China. TIBA estuvo a cargo de la operación desde el posicionamiento a bordo del buque hasta la entrega en la localidad de Xi' an City, Shaani Province, localizada a 1.380 km al Noroeste del puerto de descarga, Shanghai. Debido a las dimensiones, el equipo se embarcó desmontado en cuatro piezas cuyo cuerpo principal medía 21 metros de largo y 6,5 metros de ancho. El peso total de la carga era de 225 mTn y un volumen total de 1.515 metros cúbicos. Para el desarrollo de todas estas actividades, la compañía coordinó a sus profesionales, en origen y en destino, y a los distintos agentes y proveedores.

## TIBA: TAILOR-MADE SOLUTIONS FOR EVERY INDUSTRY

TIBA specialises in multimodal transport providing tailor-made logistics solutions for every industry through its dedicated project cargo department.

Its latest projects include the shipment of several sections of railway track to the Yucatan Peninsula. In this case, TIBA collected the material from the shipper's and manufacturer's facilities and shipped it to its destination in Campeche (Mexico), where it was unloaded.

TIBA was also involved in the transport of aeronautical equipment from the port of Gijon to China. TIBA was in charge

of the entire operation from positioning the cargo on board the vessel through to delivery in the town of Xi' an City, Shaani Province, located 1,380 km northwest of the discharge port, Shanghai. Due to its large dimensions, the equipment was shipped in four pieces with the main section measuring 21 metres long and 6.5 metres wide. The total weight of the cargo was 225 mTn and it had a total volume of 1,515 cubic metres. The company organised all these activities by coordinating its staff, both at source and at destination, as well as the different agents and suppliers.



## TMG, ESPECIALISTAS EN LA ESTIBA Y DESESTIBA DE PROYECTOS EÓLICOS EN EL PUERTO DE CASTELLÓN

TMG, Terminal Marítima del Grao, son especialistas en estiba y desestiba de graneles, mercancía general y proyectos eólicos (energías renovables). Cuentan con maquinaria especializada para manejar cualquier proyecto de material eólico (reachstackers, grúas, cuellos de cisne, plataformas, etc).

"Dentro de los eólicos manejamos palas eólicas de diferentes tamaños, drive trains, coolers, nacelles, bujes, boxes, spinners...", comentan fuentes de la compañía ubicada en el puerto de Castellón. Con todo esto, "TMG ha conseguido ser una empresa puntera en el tráfico de estas mercancías en el puerto de Castellón", aseveran.

## TMG, SPECIALISTS IN LOADING AND UNLOADING WIND ENERGY COMPONENTS IN THE PORT OF CASTELLON

TMG, Terminal Marítima del Grao, are specialists in the loading and unloading of bulk cargo, general cargo and wind energy components (renewable energies). The company has specialised machinery to handle wind energy projects (reachstackers, cranes, goosenecks, platforms, etc.).

"Within the wind energy sector, we can handle different-sized wind blades, drive trains, coolers, nacelles, bushings, boxes, and spinners," said a spokesperson from the company located in the Port of Castellon. As a result, "TMG has become a leading firm in the traffic of this type of cargo in the Port of Castellon", they added.





## CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA: EXPERIENCIA Y POTENCIAL EN CARGAS DE PROYECTO

Un amplio equipo de profesionales expertos de Consignaciones Toro Betolaza (CTyB), pertenecientes a las plataformas logísticas de Bilbao, Pasaia, Gijón y Avilés, está presente un año más en Breakbulk para acreditar su trayectoria y potencial en la manipulación de cargas de proyecto de todo tipo y grado de complejidad.

CTyB tiene una dilatada experiencia en este tipo de operativas y en el caso del puerto de Bilbao es un referente en la manipulación de componentes eólicos. De hecho, este puerto es una de las principales dársenas con la capacidad e infraestructura requerida para convertirse en el hub eólico del sur de Europa en un futuro cercano. Cabe reseñar, en este

sentido, que algunos operadores y líneas ya han apostado por CTyB. Es el caso de del Superfast "Levante" -buque roro con capacidad para transportar palas eólicas de gran tamaño- que inició sus operaciones hace seis meses. "Con el apoyo de la empresa como operadora y la apuesta firme de la APB, Bilbao será capaz de atraer progresivamente más cargas vinculadas a este segmento", explica la firma.

Ubicada en la denominada "milla de oro" del puerto de Bilbao, donde en los últimos años ha realizado importantes inversiones, CTyB dispone de más de 225.000 metros cuadrados de superficie para sus clientes, de los que más de 60.000 son cubiertos.

## CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA: EXPERIENCE AND POTENTIAL IN PROJECT CARGO

A large team of experts from Consignaciones Toro Betolaza (CTyB), from the logistics platforms in Bilbao, Pasaia, Gijon and Aviles, will once again be attending Breakbulk to demonstrate their experience and potential in the handling of all types of project cargo.

CTyB has extensive experience in this type of operations and, in the case of the Port of Bilbao, it is a benchmark in the handling of wind power components. In fact, this port has the capacity and infrastructure required to become the wind hub of southern Europe in the near future.

Several operators and lines have already made a commitment

to CTyB. This is the case of the Superfast Levante, a Ro-ro vessel with the capacity to transport large wind blades, which began operating six months ago. "Thanks to the commitment of our company as an operator and the firm commitment of the APB, Bilbao will be able to progressively attract more cargo in this segment", explained a company spokesperson.

Located in the so-called "golden mile" of the Port of Bilbao, where it has made important investments in recent years, CTyB has a site of more than 225,000 square metres for its clients, of which more than 60,000 square metres are covered.



## TRANSPORTES TORAMO SE CONSOLIDA EN TRANSPORTES ESPECIALES Y VOLUMINOSOS

Transportes Toramo realizó la operativa de transporte de un depósito con extramedidas y 30 toneladas de peso. La mercancía era para importación y la operación se inició recogiendo a su llegada en barco al puerto de Valencia con góndola en transporte especial.

En otra ocasión, la empresa desarrolló una operativa con una máquina con extramedidas y 20 toneladas de peso. En este caso se trató de una mercancía para exportación a

Arabia Saudí. "Nosotros realizamos el transporte terrestre desde origen en territorio nacional a nuestras instalaciones, la carga y trincaje sobre contenedor FR, para su posterior transporte a puerto, embarque y viaje a destino", detallan fuentes de Transportes Toramo.

Cabe recordar, que Transportes Toramo realiza los servicios de transporte de contenedor, almacén logístico y transportes especiales.

## TRANSPORTES TORAMO CONSOLIDATES ITS POSITION IN THE SPECIAL AND OVERSIZED GOODS TRANSPORT SECTOR

Transportes Toramo recently organised the transport of an oversized tank weighing 30 tonnes. The operation began by collecting the imported goods on arrival at the Port of Valencia with a special transport barge.

On another occasion, the company carried out an operation with an oversized machine weighing 20 tonnes. In this case, the goods were for export to Saudi Arabia. "We arranged

the land transport from the point of origin in Spain to our facilities, followed by loading and lashing on FR containers, subsequent transport to the port, loading onto the ship and finally the outbound voyage", explained a spokesperson at Transportes Toramo.

Transportes Toramo provides container transport services, logistics warehousing and special transport services.

**COMISARIOS DE AVERIAS / PERITOS DE SEGUROS / INSPECTORES**  
**LOSS ADJUSTERS / INSURANCE SURVEYORS / INSPECTORS**



**GRUPO COMISMAR**



**Marta Ruíz Díaz**  
 DIRECTORA  
 Parque Empresarial Sigueiro  
 Tel. 659 183 608  
 15688 A AGREXA (BEAN)  
 www.comismar.es

mruiz@comismar.es



**CONTROL SYSTEM SURVEY**



**Juan Antonio Baeza**  
 GERENTE DELEGACIÓN VALENCIA  
 Espoz y Mina, 32. 1º B  
 Tel. 678 777 245  
 03130 Santa Pola  
 www.comisariosaverias.com

alicante@controlsurvey.com

**GRUPO COMISMAR**



**Fernando Román**  
 DIRECTOR  
 Av. Dr. Ramón y Cajal, 8. Ed. Aries.  
 Local 6 - Tel. 965 928 394  
 03003 Alicante  
 www.comismar.es

alicante@comismar.es



**GRUPO COMISMAR**



**Ángel González**  
 DIRECTOR  
 Av. Conde de Guadalhorce, 43 - 2ª A  
 Tel. 985 563 016  
 33401 Avilés  
 www.comismar.es

aviles@comismar.es

**GRUPO COMISMAR**



**Ángel González**  
 DIRECTOR  
 Espigón II. Local 24. Puerto El Musel  
 Tel. 985 357 943  
 33212 Gijón  
 www.comismar.es

gijon@comismar.es



**ADVANCE SURVEY GROUP**



**Javier de Balle**  
 DIRECTOR  
 Av. Corts Catalanes, 9-11, Desp. 14  
 C - Tel. 935 530 881  
 08173 Sant Cugat del Vallés  
 www.advance-survey.com

advance@advance-survey.com

**CONTROL SYSTEM SURVEY**



**Francisco Mortola**  
 DIRECTOR  
 Ronda del Port, 519 Edif. Tersaco, 3ª  
 planta - Tel. 932 895 210  
 08039 Barcelona  
 www.comisariosaverias.com

fm@comisariosaverias.org

**GRUPO COMISMAR**



**Adrián Gútiérrez**  
 DIRECTOR  
 Ronda del Port, 519. Edificio Tersaco,  
 Of. 205 - Tel. 932 682 570  
 08039 Barcelona  
 www.comismar.es

barcelona@comismar.es

**OCA GLOBAL**



**Carles Pica Gubert**  
 MED REGIONAL MANAGER  
 Ronda del Port, 519.pl.3º, of. 303.  
 Ed. Tersaco - Tel. 662 193 216  
 08039 Barcelona  
 www.ocaglobal.com/es

carles.pica@ocaglobal.com



**CONTROL SYSTEM SURVEY**



**Zigor Alonso Garay**  
 RESPONSABLE CSS BILBAO  
 Barrio San Juan, Calle Regales, 75,  
 2º izq. - Tel. 663 629 468  
 48980 Santurtzi  
 www.comisariosaverias.com

zigor@comisariosaverias.org

**GRUPO COMISMAR**



**Eduardo Alea**  
 DIRECTOR  
 Refradigas, 2, mód 106-107. Edif.  
 Aparkabisa - Tel. 944 790 569  
 48508 Zierbena  
 www.comismar.es

bilbao@comismar.es



**CONTROL SYSTEM SURVEY**



**Diego de los Reyes González**  
 RESPONSABLE CSS ALGECIRAS  
 Edificio Plaza Alta, 2ª. Local 4  
 Tel. 627 453 004  
 11201 Algeciras  
 www.comisariosaverias.com

algeciras@comisariosaverias.org

**COMISARIOS DE AVERIAS / PERITOS DE SEGUROS / INSPECTORES**  
**LOSS ADJUSTERS / INSURANCE SURVEYORS / INSPECTORS**

**GRUPO COMISMAR****Jose Manuel Cote**

DIRECTOR

Av. Virgen del Carmen, 15-4ª planta.  
 Ofic. 21 - Tel. 956 655 231  
 11201 Algeciras  
 www.comismar.es

algeciras@comismar.es

**CANTABRIA****GRUPO COMISMAR****Eduardo Alea**

DIRECTOR

Apartado de Correos 4022  
 Tel. 942 226 619  
 39011 Santander  
 www.comismar.es

santander@comismar.es

**BALEARES****GRUPO COMISMAR****Marc Cabrer Capó**

DIRECTOR

Can Malvasia, 6 - Puerta 32  
 Tel. 646 013 586  
 07141 MARRATXI (mallorca)  
 www.comismar.es

mallorca@comismar.es

**LAS PALMAS****GRUPO COMISMAR****Carmelo Quintana**

DIRECTOR

Eduardo Benot, 51, Ofic. 3º B  
 Tel. 928 263 375  
 35008 Las Palmas de G. C.  
 www.comismar.es

laspalmas@comismar.es

**MADRID****CONTROL SYSTEM SURVEY****Laura Pardo**

SURVEYOR

Gran Vía, 16, 4º centro  
 Tel. 616 441 677  
 28013 Madrid  
 www.comisariosaverias.com

madrid.css@controlsurvey.com

**GRUPO COMISMAR****Rocío Lamet Gil-Olarte**

DIRECTORA GENERAL

Pintor Juan Gris, 4,  
 Tel. 915 561 900  
 28020 Madrid  
 www.comismar.es

info@comismar.es

**MÁLAGA****GRUPO COMISMAR****José Manuel Cote**

DIRECTOR

Av. Mediterráneo, 130-1ª-Oficina C  
 Tel. 952 978 403  
 29730 Rincón de la Victoria  
 www.comismar.es

malaga@comismar.es

**MURCIA****GRUPO COMISMAR****Ramón Cárdenas**

DIRECTOR

Bruselas s/n. Ed.Usos - Múltiples,  
 2ª, of. A-11 - Tel. 915 561 900  
 30353 Cartagena  
 www.comismar.es

cartagena@comismar.es

**PONTEVEDRA****GRUPO COMISMAR****Álvaro Pousada**

DIRECTOR

Cánovas del Castillo, 22-1º. Ofic. 3  
 Tel. 986 436 144  
 36202 Vigo  
 www.comismar.es

vigo@comismar.es

**SEVILLA****GRUPO COMISMAR****Cayetano Aguilera**

DIRECTOR

Av. Reino Unido, 7-1ª-Of G. Edif.  
 Adytec - Tel. 954 258 596  
 41012 Sevilla  
 www.comismar.es

sevilla@comismar.es

**COMISARIOS DE AVERIAS / PERITOS DE SEGUROS / INSPECTORES**  
**LOSS ADJUSTERS / INSURANCE SURVEYORS / INSPECTORS**

**TABLADA P & I SERVICES**



**Jeronimo Soriano**  
 MANAGER OFICINA CENTRAL DE SEVILLA  
 Av. Reina Mercedes 19C Esc. A, piso  
 1º-3 - Tel. 954 241 212  
 41012 Sevilla  
 www.tabladaservices.com  
 sevilla@tabladaservices.com



**CONTROL SYSTEM SURVEY**



**Francesco Sabini**  
 GENERAL CARGO PROJECT MANAGER  
 Gravina, 18, 1º 1º  
 Tel. 616 519 270  
 43004 Tarragona  
 www.comisariosaverias.com  
 FS@comisariosaverias.org

**OCA GLOBAL**



**Carles Pica Gubert**  
 MED REGIONAL MANAGER  
 Dique de Levante, Casetas 87 y 89  
 Tel.  
 43004 Tarragona  
 www.ocaglobal.com/es  
 carles.pica@ocaglobal.com



**CONTROL SYSTEM SURVEY**



**Alfredo Aguilar**  
 RESPONSABLE CSS VALENCIA  
 Av. del Puerto, 180, 4º B  
 Tel. 633 866 810  
 46023 Valencia  
 www.comisariosaverias.com  
 aah@comisariosaverias.org

**GRUPO COMISMAR**



**Omar Enrique Mier Peña**  
 DIRECTOR  
 Av. del Puerto, 271, 3º C  
 Tel. 963 670 356  
 46011 Valencia  
 www.comismar.es  
 valencia@comismar.es

**OCA GLOBAL**



**Vicente Urquijo**  
 BUSINESS DEVELOPER  
 Av. Francia, 19, Escalera C, 1º, ofic. 1  
 Tel. 664 091 448  
 46023 Valencia  
 www.ocaglobal.com/es  
 vicente.urquijo@ocaglobal.com

**CONSULTORAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO CONSULTANTS**



**A. PÉREZ Y CÍA**



**Juan De Castro Chausson**  
 DIRECTOR  
 Barroeta Aldamar, 2, 1º Izda.  
 Tel. 944 569 101  
 48001 Bilbao  
 www.perezycia.com  
 juan.decastro@perezycia.com

**DEBUSMAN (GRUPO PEOSA)**



**Jon Pastrana**  
 GENERAL MANAGER  
 Luisene, 2. Pl. Belako 2 (Elkartegia)  
 Tel. 946 092 859  
 48100 Mungia  
 www.debusman.es  
 jon.pastrana@debusman.es

**EMBALAJES / SUJECCIÓN, TRINCAJES / CABLES / ESLINGAS / PALETS**  
 PACKAGING, FASTENING, LASHING, ROPES, SLINGS / PALLETS
**BARCELONA****CORDSTRAP ESPAÑA****Adrian Costas**

COMMERCIAL MANAGER SPAIN &amp; PORTUGAL

P<sup>a</sup> de Gracia, 90, 4<sup>o</sup> 2<sup>a</sup>

Tel. 937 178 172

08008 Barcelona

www.cordstrap.com

comercial@cordstrap.com

**EFAUSA****Isaac Corrales**

PROJECT &amp; SALES MANAGER

Carretera Nacional N-II, Km 571

Tel. 938 332 710

08294 El Bruc

www.efausa.es

icorrales@efausa.es

**ELEBIA AUTOHOOKS****Óscar Fillol Vidal**

GERENTE

Pl. Pere Llauger Prim, Naus 10-11

Pl. Can Misser - Tel. 935 434 706

08360 CANET DE MAR

www.elebia.com

info@elebia.com

**EMBALAJES SUÑÉ****José Suñé**

GERENTE

Josep Finestres, 11

Tel. 933 141 658

08030 Barcelona

www.embalajessune.com

info@embalajessune.com

**EMBALEX****Roger Moré**

GERENTE

Empordà, 4. Pl. Can Bernades

Tel. 938 640 170

08130 Santa Perpètua de Mogoda

www.embalex.com

more@grupoembalex.com

**FORANKRA ESPAÑA****Fran Muñoz**

GERENTE

L'Alguer, 2, nave 1A. Polig. La

Creueta - Tel. 935 800 660

08130 Santa Perpètua de Mogoda

www.forankra.es

info@forankra.es

**GESICA CARGAS Y TRINCAJES****Carlos Pereira**

DIRECTOR DE OPERACIONES

Cal Malet - Parcela 9. ZAL Port Prat

Tel. 932 230 484

08820 EL PRAT de Llobregat

www.gesicatrincajes.com

gesica@grupoembalex.com

**J2 SERVID****Carles Font**

DIRECTOR

Pl. Salelles II, Narcís Monturiol, 25

Tel. 938 355 959

08253 Sant Salvador de Guardiola

www.j2servid.com

comercial@j2servid.com

**LPR, (LA PALETTE ROUGE)****Juan Manuel de Pablo Moralo**

DELEGADO ÁREA CATALUÑA

C<sup>o</sup> San Salvador, s/n, Torre Albet

Tel. 917 472 350

08790 Gelida

www.lpr.eu

info@es.lpr.eu

**PALIBEX BARCELONA****Lluís Gay**

INTERNATIONAL DIRECTOR

Av. Torre d'en Mateu, 157-159 Can

Salvatella - Tel. 937 128 686

08210 BARBERÀ DEL VALLÉS

www.palibex.com

lluís.gay@palibex.com

**RAJA®****Antonio Reyes**

RESPONSABLE DE LOGÍSTICA

La Granja, 2-10 . P. I. El Martinet

Tel. 900 877 020

08291 Ripolllet

www.rajapack.es

contacto@rajapack.es

**TM2****Mónica Jiménez**

DIRECTORA GENERAL

Calle Y, Port de Barcelona

Tel. 932 234 441

08040 Barcelona

www.tm2.es

tm2@tm2.es

**BIZKAIA****EMBALAJES ARECHAEDERRA, S.A.****Idefonso Arechaederra**

DIRECTOR

Parque Industrial Abra Industrial, P

1.3.7. - Tel. 946 399 136

48530 Ortuella

www.embaresa.com

**EMBALAJES CANTABRIA****Verónica Esteban**

RESPONSABLE

Elcano, 14-1<sup>o</sup>

Tel. 671 601 342

48009 Bilbao

www.embalajescantabria.com

comercial@embalajescantabria.com

**EMBALAN3****Ion Alberdi Garaiondo**

DIRECTOR GERENTE

Zaramillo Bilbao-Balmaseda, km11

C/Lazkao, 5 - Tel. 687 204 397

48820 Gueñes

www.embalan3.com

bilbo@emban3.com

**EUROPEAN MARITIME LOGISTICS, S.L.****José Miguel Alba**

DIRECTOR GERENTE

B<sup>o</sup> El Calero, Puerto de Bilbao, s/n<sup>o</sup> -

Nave 1 - Tel. 946 113 223

48980 Bizkaia

www.emlogistics.es

comercial@emlogistics.es

**EMBALAJES / SUJECIÓN, TRINCAJES / CABLES / ESLINGAS / PALETS**  
**PACKAGING, FASTENING, LASHING, ROPES, SLINGS / PALLETS**

**TRANSPORTES EUROPEOS DEL CONTENEDOR, SL (TEC LOGISTIC)**



**José Miguel Alba**  
 DIRECTOR  
 Bº El Calero, Puerto de Bilbao, s/nº -  
 Nave 1 - Tel. 946 113 223  
 48980 Santurtzi  
 www.logisticatec.es  
 comercial@logisticatec.es

**TRINCAJES**



**Markel Acha Ventura**  
 DIRECTOR  
 Refradigas, 2, OF. 302  
 Tel. 628 834 892  
 48508 ZERBENA  
 www.tricajesdecargas.com  
 info@tricajesdecargas.com

**TRINCAS Y JARCIAS - TRINCASA**



**Cipriano Gallo Gómez**  
 DIRECTOR  
 Muelle Reina Victoria, Pabellón 9,  
 Apto. 25 - Tel. 944 615 688  
 48980 Santurtzi  
 www.trincasa.com  
 info@trincasa.com



**CANTABRIA**

**EMBALAJES CANTABRIA-DELEGACION NORTE**



**Verónica Esteban**  
 RESPONSABLE  
 Bº Rolisas, Pol. 14, C5, Nave C  
 Tel. 942 845 266  
 39312 Mar Polanco  
 www.embalajescantabria.com  
 cantabria@embalajescantabria.com

**HOOK TECH VANGUARD**



**Juan Antonio González García**  
 DIRECTOR  
 Pol. de Raos, Edif. Puerta de  
 Santander - Tel. 942 369 389  
 39600 Camargo  
 www.hookshvt.com  
 juan.antonio@grupogof.com

**RECICLADOS INDUSTRIALES SANTANDER - RECINSA**



**Rafael Benavente del Río**  
 GERENTE  
 Pl. de Morero, Nave 1-7, Guarnizo  
 Tel. 942 251 099  
 39611 Astillero  
 www.recinsasl.com  
 recinsa@recinsasl.com



**GIPUZKOA**

**EMBALAN3**



**Ion Alberdi**  
 DIRECTOR COMERCIAL  
 San Juan Auzoa Pl. Larramendi,  
 Partzela I-1 - Tel. 943 829 483  
 20570 Bergara  
 www.embalan3.com  
 embalan3@emban3.com



**MADRID**

**CARGOTRACK**



**Raúl Martín**  
 GERENTE  
 Los Frailes, 53. Pl. Los Frailes  
 Tel. 911 263 662  
 28814 Daganzo de Arriba  
 www.cargotrack.es  
 raul@cargotrack.es

**LPR, (LA PALETTE ROUGE)**



**Javier Domínguez**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Av. del Arroyo del Santo, 4-6  
 Tel. 917 472 350  
 28042 Madrid  
 www.lpr.eu  
 Javier.dominguez@lpr.eu

**PALIBEX LOGÍSTICA, S.L**



**Jaime Colsa**  
 CONSEJERO DELEGADO  
 Montejo, 4, Pl Villaverde  
 Tel. 910 774 455  
 28021 Madrid  
 www.palibex.com  
 jaime.colsa@palibex.com

**PALLETWAYS IBERIA**



**Gregorio Hernando**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Av. Buenos Aires, S/N Parc.8a Pl.  
 Camporroso - Tel. 902 882 424  
 28806 ALCALÁ DE HENARES  
 www.es.palletways.com  
 elena\_delucas@palletways.com

**PALL-EX IBERIA**



**Sergi Tomás Blázquez**  
 DIRECTOR GERENTE  
 Cerrajereros, 25. Pl. Puerta de Madrid  
 Tel. 917 964 500  
 28830 SAN FERNANDO DE  
 HENARES - www.pallex.es  
 stomas@pallex.es

**SERCABLES**



**Sergio López Rey**  
 DIRECTOR COMERCIAL  
 Herreros 14 (part.), Pol.Ind. Los  
 Ángeles - Tel. 916 830 300  
 28906 Getafe  
 www.sercables.com  
 s.lopez@sercables.com



**VALENCIA**

**ARANCO**



**Garikoitz Lara Goiricelaya**  
 DIRECTOR ÁREA DESARROLLO DE NEGOCIO  
 Industrias, 10 - P. I. Massamagrell  
 Tel. 963 688 383  
 46130 MASSAMAGRELL  
 www.aranco.com  
 gari.lara@aranco.com

**EMBALAJES / SUJECCIÓN, TRINCAJES / CABLES / ESLINGAS / PALETS**  
 PACKAGING, FASTENING, LASHING, ROPES, SLINGS / PALLETS

**CIESA**

**Vicente Masip**

CONTABILIDAD/GERENCIA  
 C/de la Bérnia, 8 P.I Canet D'En Berenguer  
 Tel. 659 477 536  
 46529 Canet d'en Berenguer

ciesa2@outlook.es

**DEPOT REAL BENLLOCH**

**Wesam Deeb**

GERENTE  
 Av. Alacant, nº 10  
 Tel. 963 670 888  
 46460 Silla  
 www.realbenlloch.com

gerencia@realbenlloch.com

**EMBALAJES CANTABRIA - CARGAS DE PROYECTOS**

**Fernando Dominguez**

DIRECTOR ZONA LEVANTE  
 P. Ind Camí la Mar nº5  
 Tel. 617 408 110  
 46500 Sagunto  
 www.embalajescantabria.com

fernando.dominguez@embalajescantabria.com

**EMBALAJES GRACIA**

**Miguel Gracia**

DIRECTOR COMERCIAL  
 Apdo Correos 118  
 Tel. 691 670 584  
 46113 Moncada  
 www.embalajesgracia.com

info@embalajesgracia.com

**LPR, (LA PALETTE ROUGE)**

**Fernando Fernández**

DELEGADO ÁREA LEVANTE  
 Pl. Oliveral, C/ G, 34  
 Tel. 917 472 350  
 46190 Ribarroja del Túria  
 www.lpr.eu

info@es.lpr.eu

**PALIBEX VALENCIA**

**Mª Luisa Romero**

DIRECTORA GENERAL  
 Camí Braç del Forn 1  
 Tel. 963 212 101  
 46950 Xirivella  
 www.pbxvalencia.com

marialuisa.romero@palibex.com

**TOTALTRAILER LEVANTE**

**Manuel Alcalá Lasso**

GERENTE  
 Explanada Oeste (ZE-V-019) -  
 Ampliación Sur - Tel. 649 004 778  
 46024 Valencia  
 www.totaltrailerlevante.com

trafico@totaltrailerlevante.com

**TRANSPORTES TORAMO, S.L.**

**Juan Toledo**

GERENTE  
 Camino dels Rafols, s/n. Apdo. 262  
 Catarroja - Tel. 961 272 937  
 46470 Albal  
 www.toramo.com

toramo@toramo.com

**TRANSPORTES Y TRINCAJES DEL MEDITERRANEO, S.L.**

**Inma**

DIRECTORA EJECUTIVA  
 Pz Manuel Azaña 4  
 Tel. 961 088 260  
 46500 SAGUNT  
 www.ttmediterraneo.com

inma@ttmediterraneo.com

**WRL SHIPPING SPAIN**

**Alejandro Cubas Prieto**

MANAGING DIRECTOR  
 Av.del Puerto, 189-2C  
 Tel. 962 024 664  
 46022 VALENCIA  
 www.wrlshipping.com

acubas@wrlshipping.es



**MAQUINARIA PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO MACHINERY**



**ALICANTE**

**HYSTER**



**Alfredo Gómez Fuster**

DELEGADO

P.I. Las Atalayas, Av. del Yen, 165-166 - Tel. 965 106 580  
 3114 Alicante

[www.generaindustrial.com](http://www.generaindustrial.com)

[info@generaindustrial.com](mailto:info@generaindustrial.com)



**ASTURIAS**

**GAM, GENERAL DE ALQUILER DE MAQUINARIA**



**Fernando Cuervo**

RESPONSABLE BIG TRUCKS

Carretera Tiñana Km 1  
 Tel. 630 739 959  
 33199 Granda - Siero  
[www.gamrentals.com](http://www.gamrentals.com)

[fcuervo@gamrentals.com](mailto:fcuervo@gamrentals.com)



**BARCELONA**

**JOSE LLINAS E HIJOS, S.L.**



**Carme Llinàs**

DIRECTORA COMERCIAL

Cal Malet, 11-13 - ZAL II  
 Tel. 932 235 275  
 08820 El Prat de Llobregat  
[www.llinas.org](http://www.llinas.org)

[carme@llinas.org](mailto:carme@llinas.org)

**KARBAR SOLUCIONES INDUSTRIALES**



**Jerónimo García**

RESPONSABLE

F. Duran i Reynals, P.Font del Radium, Nave 5 - Tel. 937 812 042  
 08403 Granollers  
[www.karbar.es](http://www.karbar.es)

[jeronimo.garcia@karbar.es](mailto:jeronimo.garcia@karbar.es)



**BIZKAIA**

**VIZCAINA DE BANDAJES Y CARRETILLAS S.L. (VIBACAR)**



**Alexander López Aller**

GERENTE

P.I. Isasi Pabellón 3  
 Tel. 944 712 314  
 48192 Gordexola  
[www.carretillasvibacar.es](http://www.carretillasvibacar.es)

[alexander@vibacar.com](mailto:alexander@vibacar.com)



**CÁDIZ**

**VIRROME, S.L.**



**Juan Manuel Romero**

GERENTE

Senegal, 19. P.I. El Portal  
 Tel. 620 277 005  
 11408 Jerez de la Frontera  
[www.virrome.es](http://www.virrome.es)

[juanvirrome@gmail.com](mailto:juanvirrome@gmail.com)



**CASTELLÓN**

**GRÚAS BONET CASTELLÓN**



**Rosendo Pérez**

CEO

Holanda, Parcela176, Ciudad del Transporte - Tel. 964 340 777  
 12006 Castellón  
[www.gruasbonet.es](http://www.gruasbonet.es)

[gbcastellon@gruasbonet.es](mailto:gbcastellon@gruasbonet.es)



**GUADALAJARA**

**LIEBHERR IBÉRICA**



**Juan Carlos Jiménez**

DIRECTOR DE DIVISIÓN, GRUAS MARITIMAS

Los Muchos, 53. P.I. Albolleque  
 Tel. 949 363 031  
 19160 Chiloeches  
[www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)

[juancarlos.jimenez@liebherr.com](mailto:juancarlos.jimenez@liebherr.com)



**MADRID**

**GENERA INDUSTRIAL - HYSTER**



**Ángel Iglesias Zamorano**

DIRECTOR GENERAL

P.I. Las Castellanas Parc. 35 Ctra. N-II/INTA - Tel. 911 516 000  
 28830 San Fernando De Henares  
[www.generaindustrial.com](http://www.generaindustrial.com)

[info@generaindustrial.com](mailto:info@generaindustrial.com)



**SEVILLA**

**MAQUINARIA PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO MACHINERY**
**SERVILIFT****Juan Francisco Azogue**
 GERENTE  
 Parsi 6, 88-90  
 Tel. 954 510 208  
 41016 Sevilla  
 www.servilift.com

juanazogue@servilift.com

**VALENCIA****GRÚAS BONET****Rosendo Pérez**
 CEO  
 Av. Europa, s/n, Horno de Alcedo  
 Tel. 963 765 959  
 46026 Valencia  
 www.gruasbonet.es

gruasbonet@gruasbonet.es

**KONECRANES AND DEMAG  
IBÉRICA, S.L.U.****Vicent Lladó**
 DIRECTOR, PORT SERVICE MEDITERRANEAN  
 Carrer del Transport, 1-5  
 Tel. 902 419 420  
 46469 Beniparrell  
 www.konecranes.com

vicent.llado@konecranes.com

**VCD LOGISTICA****Lorena Ballester**
 DIRECTORA GENERAL  
 Puerto de Denia, 3, Buzón 3 (PLV)  
 Tel. 961 668 622  
 46190 Ribarroja del Turia  
 www.vcdlogistica.com

info@grupochemaballester.com

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**
**BARCELONA****CONTICARWIL - MARMEDSA AS  
AGENTS****Marçal Plume**
 LINE MANAGER  
 Pº Zona Franca, 111, Torre Auditori  
 Tel. 932 987 833  
 08038 Barcelona  
 www.conticarwil.com

conticarwil@marmedsa.com

**IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A. A  
SOCIO UNICO****Federico Spinnato**
 DIRECTOR  
 Calle Pau Claris 94, 2º B.  
 Tel. 933 425 352  
 08010 Barcelona  
 www.messinaline.it

federico.spinnato@messinaline.it

**A. PÉREZ Y CÍA.****Mónica Quintana**
 DIRECTORA  
 Mallorca 260, 1er piso  
 Tel. 934 437 900  
 08008 Barcelona  
 www.perezycia.com

barcelona@perezycia.com

**COSCO SHIPPING LINES (SPAIN)****Marck Poveda**
 GENERAL MANAGER  
 Casanova, 2, 6º  
 Tel. 933 047 147  
 08011 Barcelona  
 www.coscospain.com

marck.poveda@coscospain.com

**IP SHIPPING AGENCIES****Miguel Ángel Muñoz**
 DIRECTOR  
 Edif. Logic I, Ronda de Can Rabadá,  
 2, 5º, 3º  
 Tel. 610 469 173  
 08860 Castelldefels

ops@ipships.com

**CMA CGM IBÉRICA****Peter Smidt-Nielsen**
 DIRECTOR GENERAL  
 Av. Ports d'Europa, 100-4º, Ed. S.  
 Center-ZAL - Tel. 933 196 800  
 08040 Barcelona  
 www.cma-cgm.com

ibc.genmbox@cma-cgm.com

**ERSHIP****Manuel Jambert Contijoch**
 DELEGADO EN CATALUÑA  
 Parc Neg. Mas Blau II, Les  
 Garrigues, 13-15 - Tel. 933 741 930  
 08820 El Prat del Llobregat  
 www.ership.com

ad.ba@ership.com

**JUMBO - SAL - ALLIANCE****Carlos Claramunt**
 DIRECTOR  
 Pº de Gracia 21, Planta Ppal, Desp.8  
 Tel. 931 228 225  
 08007 Barcelona  
 www.jumbo-sal-alliance.com

spain@Jumbo-SAL-Alliance.com

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**

**MARMEDSA NOATUM MARITIME**



**Albert Pallarés**  
 MANAGING DIRECTOR - SPAIN  
 Pº Zona Franca, 111 . Torre Auditori  
 Tel. 932 987 777  
 08038 Barcelona  
 www.marmedsa.com

apallares@marmedsa.com

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA**



**Cai-Nikolaj Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Carrer del Foc, 30-36  
 Tel. 935 082 300  
 08038 Barcelona  
 www.msc.com

esp-info@msc.com

**NEPTUNE BARCELONA**



**Albert Sánchez**  
 BRANCH MANAGER  
 Plaça Europa 17 - 19, 4º - 2º  
 Tel. 933 170 005  
 08908 L'Hospitalet de Llobrega  
 www.neptunebarcelona.com

asanchez@neptune-bcn.com

**NYK LINE - RORO. MARMEDSA AS AGENTS**



**Marc Cox**  
 LINE MANAGER  
 Pº Zona Franca nº 111, Torre Auditori  
 Tel. 932 982 221  
 08038 Barcelona  
 www.nykroro.com

mcox@marmedsa.com

**SPLIETHOFF SPAIN S.L**



**Federico Delclós**  
 DIRECTOR  
 Muntaner 200, nº 6-6º  
 Tel. 932 203 527  
 08036 Barcelona  
 www.spliothoff.com

f.delclos@spliothoff.com

**TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS**



**Ignacio Gomá**  
 MANAGING DIRECTOR  
 L'Atlàntic, 112-120 (ZAL)  
 Tel. 932 624 170  
 08040 Barcelona  
 www.transcomashipping.com

barcelona@transcoma.com

**WALLENIUS WILHELMSSEN OCEAN IBERIA**



**Raoul Vega**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Av. Francesc Cambó, 21, 4º  
 Tel. 932 490 568  
 08003 Barcelona  
 www.2wglobal.com

2weubcnoceansales@2wglobal.com



**BIZKAIA**

**A. PÉREZ Y CÍA**



**Juan De Castro Chausson**  
 DIRECTOR  
 Barroeta Aldamar, 2, 1º Izda.  
 Tel. 944 569 101  
 48001 Bilbao  
 www.perezycia.com

juan.decastro@perezycia.com

**AGENCIA MARÍTIMA CONDEMINAS BILBAO, S.L.**



**Ruth Alonso**  
 DIRECTORA  
 San Vicente, 8-11, Edif. Albia I, 11º  
 Tel. 944 232 619  
 48001 Bilbao  
 www.bergelogistics.com

Ruth.alonso@bergelogistics.com

**BBC CHATERING IBERIA**



**Josu Iturri**  
 GENERAL MANAGER  
 Nervion 3 - 3º  
 Tel. 944 105 501  
 48001 Bilbao  
 www.bbc-chartering.com

Josu.Iturri@bbc-chartering.com

**CMA CGM IBÉRICA**



**Diana Miranda**  
 SALES MANAGER NORTH  
 Bertendona, 4, 2º Planta  
 Tel. 933 196 800  
 48008 Bilbao  
 www.cma-cgm.com

ibb.dmiranda@cma-cgm.com

**EUROAMERICAS AGENCIA MARITIMA, SL (ONEGO SHIPPING)**



**Peio Bastida**  
 DIRECTOR  
 Alameda Recalde, 27 - 1º  
 Tel. 944 354 120  
 48009 Bilbao

comercial@euroamericas.es

**MARÍTIMA DÁVILA BILBAO, S.A.**



**Jorge Sánchez**  
 DIRECTOR  
 C/ Las Mercedes 25 - 4º, Dpto. 3  
 Tel. 944 355 560  
 48930 Las Arenas - Getxo  
 www.grupodavila.es

jsanchez@bil.mdavila.com

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA**



**Cai-Nikolaj Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 San Vicente 8, 5a planta. Edif. Albia  
 Tel. 944 355 030  
 48001 Bilbao  
 www.msc.com

esp-info@msc.com

**MLB SPAIN**



**Santiago Fontecilla**  
 MANAGING DIRECTOR  
 Alameda Urquijo, 28, 1º D  
 Tel. 944 441 105  
 48010 Bilbao  
 www.mlb-sunship.de

spain@mlb-sunship.de

**OREY SHIPPING**



**Rui D'Orey**  
 DIRECTOR  
 Henao, 7, 5ª, Dpto. 7  
 Tel. 944 354 648  
 48009 Bilbao  
 www.orey-shipping.es

bilbao@orey-shipping.es

**SEATRANS MARITIME, S.A.**



**Estanis Verdes**  
 DIRECTOR  
 Alameda Urquijo, 28, 1º D  
 Tel. 944 107 093  
 48010 Bilbao  
 www.sea-trans.net

seatrans@sea-trans.net

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**
**SPLIETHOFF SPAIN S.L**


**Federico Delclós**  
DIRECTOR  
C/ Rodriguez Arias 23, 2º  
Tel. 944 830 524  
48009 Bilbao  
www.spliethoff.com

f.delclos@spliethoff.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**


**Ignacio Pérez**  
DIRECTOR ZONA NORTE  
Colón de Larreátegui, 30, Entlo.  
Dcha. - Tel. 944 234 300  
48009 Bilbao  
www.suardiaz.com

vsbilbao@suardiaz.com

**TRANSPORTES Y  
CONSIGNACIONES MARÍTIMAS**


**Laura Ferrario**  
TRAMP OPERATIONS MANAGER  
Bartolomé, 1 -pl. 1º  
Tel. 944 231 765  
48902 Barakaldo  
www.transcomashipping.com

bilbao@transcoma.com

**VASCO SHIPPING**


**Pedro Medrano**  
GENERAL MANAGER  
Av. Iparraguirre, 59, 3º  
Tel. 944 939 200  
48980 Santurtzi  
www.vascologistics.com

pedro.medrano@vascoca.com

**VN NAVEGACIÓN**


**Felipe Castaños**  
GERENTE  
C/ Barroeta Aldamar nº 6 - 4º Izda  
Tel. 944 234 041  
48001 Bilbao  
www.vnnavegacion.es

chartering@vnnavegacion.es


**CÁDIZ**
**BERNARDINO ABAD**


**Javier Copano Gil-Abad**  
DIRECTOR GENERAL  
Méjico, 1, 1º  
Tel. 956 228 007  
11004 Cádiz  
www.bernardinoabad.es

cadiz@bernardinoabad.es

**ERSHIP CÁDIZ**


**Luis Mª Durán Quintero**  
GERENTE  
Pl. Río S. Pedro, Muelle Cabezueta,  
Z. Serv. - Tel. 956 567 931  
11519 Puerto Real  
www.ership.com

luis.duran@ership.com

**MEDITERRANEAN SHIPPING  
COMPANY ESPAÑA**


**Cai-Nikolaij Schaefer**  
SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
Ed. Astarte, Pl.2, Mód 5-6. Av. La  
Ilustración, 6 - Tel. 956 292 050  
11011 Cádiz  
www.msc.com

esp-info@msc.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**


**Paula Luiken**  
MANAGER  
Pº Virgen del Carmen, 15, 9º izq.  
Tel. 956 662 300  
11201 Algeciras  
www.suardiaz.com

pluiken@suardiaz.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**


**Susana Uya Pedrosa**  
DIRECTORA  
Av. del Puerto, 1, 6º  
Tel. 956 282 111  
11006 Cádiz  
www.suardiaz.com

suya@suardiaz.com

**TRANSPORTES Y  
CONSIGNACIONES MARÍTIMAS**


**Antonio Moreno**  
BRANCH MANAGER  
Área Servicios El Fresno. Torre A. 5º  
Tel. 856 221 988  
11370 Los Barrios  
www.transcomashipping.com

algecirasr@transcoma.com


**CANTABRIA**
**COBASA – CONSIGNATARIOS DE  
BARCOS DE SANTANDER**


**Norberto Garrido**  
DIRECTOR DE DESARROLLO DE NEGOCIO  
Pol. de Raos, Edif. Puerta de  
Santander  
39600 Camargo - Cantabria  
942 369 389 - www.cobasa.net

norberto.garrido@cobasa.net

**DAVILA AGENCIAS Y SERVICIOS  
PORTUARIOS**


**Jorge López Guerra**  
DIRECTOR  
Antonio López, 24  
Tel. 942 215 450  
39009 Santander  
www.grupodavila.com

jlopez@mdavila.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**


**Guillermo Cerero Calleja**  
OFFICE MANAGER  
Emilio Pino 6 4ºG  
Tel. 942 314 011  
39002 Santander  
www.suardiaz.com

gcerero@suardiaz.com


**CASTELLÓN**
**MEDKON IBERIA**


**Nancy KHAWAM**  
DIRECTORA  
José Mº Guinot Galan nº 5 piso 3º  
pta 1. - Tel. 964 155 412  
12003 Castellón  
www.medkonlines.com

nancy.khawam@medkoniberia.com

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**

**SIMÓN MONTOLIO Y CÍA, S.A.**



**Ignacio Montolio**  
 GERENTE  
 Muelle Serrano Lloberas, s/n. Pl.1ª-  
 Local 1 - Tel. 962 679 911  
 12100 Castellón  
<https://montolio.agency/>  
[ignacio@montolio.agency](mailto:ignacio@montolio.agency)

**SUCESORES DE SEBASTIÁN ROCA, S.A.**



**Sebastián Pla**  
 GERENTE  
 Paseo Buenavista, 15  
 Tel. 964 737 272  
 12100 Grao Castellón

[spla@seroca.net](mailto:spla@seroca.net)

**TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS**



**Verónica Fuentes**  
 CASTELLÓN & CNAN MED MANAGER  
 Paseo Buena Vista, 36, entlo. 1º  
 Tel. 964 288 449  
 12100 Castellón  
[www.transcomashipping.com](http://www.transcomashipping.com)  
[castellon@transcoma.com](mailto:castellon@transcoma.com)



**GIPUZKOA**

**SOBRINOS DE MANUEL CAMARA, S.A.**



**Amaia Dorronsoro**  
 DIRECTORA  
 Sorgintxulo, 1, 3-5  
 Tel. 943 344 270  
 20100 Rentería  
[www.bergelogistics.com](http://www.bergelogistics.com)  
[consignacion.pas@bergelogistics.com](mailto:consignacion.pas@bergelogistics.com)



**HUELVA**

**BERNARDINO ABAD HUELVA**



**Víctor Gómez Zaldivar**  
 CHIEF OPERATING OFFICER  
 Nuevo Muelle Sur, s/n - Pl. Puerto  
 Exterior - Tel. 959 956 087  
 21810 Huelva  
[www.bernardinoabad.es](http://www.bernardinoabad.es)  
[huelva@bernardinoabad.es](mailto:huelva@bernardinoabad.es)

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Francisco Gómez**  
 DELEGADO HUELVA  
 Berdigón, Nº 1-3 (Entreplanta) - CHN  
 Tel. 959 802 970  
 21003 Huelva  
[www.suardiaz.com](http://www.suardiaz.com)  
[vapores.suratlantico@suardiaz.com](mailto:vapores.suratlantico@suardiaz.com)



**BALEARES**

**GRUPO VERLIO**



**Enrique Oliver Payarols**  
 CONSEJERO DELEGADO  
 Ses Rafaletes, 1, Entlo. Edif.  
 Torremar - Tel. 971 400 611  
 07015 Palma de Mallorca  
[www.verlio.es](http://www.verlio.es)  
[eoliver@verlio.es](mailto:eoliver@verlio.es)



**LAS PALMAS**

**ATLANSEA**



**José Mayor**  
 DIRECTOR  
 Eduardo Benot, 51 - 4º  
 Tel. 928 226 013  
 35008 Las Palmas de G. C.  
[www.atlansea.com](http://www.atlansea.com)  
[shipping@atlansea.com](mailto:shipping@atlansea.com)

**BERNARDINO ABAD**



**Tinerfe Morales**  
 RESPONSABLE ZONA CANARIAS  
 Doctor Jose Guerra Navarro, 6-2º  
 Tel. 928 463 045  
 35008 Las Palmas de G. C.  
[www.bernardinoabad.es](http://www.bernardinoabad.es)  
[laspalmas@bernardinoabad.es](mailto:laspalmas@bernardinoabad.es)

**CMA CGM IBÉRICA**



**Juan Manuel Hernández**  
 OUTSIDE SALES  
 Explanada Vapores Interinsulares  
 s/n, pl.baja - Tel. 933 196 800  
 35008 Las Palmas de Gran Canaria  
[www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com)  
[ibc.salessupopr@cma-cgm.com](mailto:ibc.salessupopr@cma-cgm.com)

**HAMILTON Y CÍA**



**Juan Carlos Núñez Cuyas**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Av. de las Petrolíferas s/n  
 Tel. 928 463 062  
 35008 Las Palmas de G. C.  
[www.hamiltonycia.com](http://www.hamiltonycia.com)  
[laspalmas@hamiltonycia.com](mailto:laspalmas@hamiltonycia.com)

**J. A. AROCHA**



**Gustavo Vidueira**  
 GENERAL MANAGER  
 Ibarra y Cía, s/n, Zona V  
 Tel. 928 475 652  
 35008 Puerto de La Luz  
[www.jaarocho.com](http://www.jaarocho.com)  
[jaarocho@jaarocho.com](mailto:jaarocho@jaarocho.com)

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA**



**Cai-Nikolaij Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Dtor. José Guerra Navarro, 6, 1º  
 Tel. 928 465 112  
 35008 Las Palmas de G. C.  
[www.msc.com](http://www.msc.com)  
[esp-info@msc.com](mailto:esp-info@msc.com)



**MADRID**

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**
**BERGÉ**

**Óscar Barrios**  
 RESPONSABLE DE CARGA  
 Avenida de Bruselas, 20 3.ª pl.  
 Tel. 917 044 920  
 28108 Alcobendas  
 www.bergelogistics.com  
 breakbulk@bergelogistics.com

**BERNARDINO ABAD MADRID**

**Bernardino Copano Gil**  
 CONSEJERO  
 Castelló, 115 - planta 4ª Apto. 417  
 Tel. 912 796 155  
 28006 Madrid  
 www.bernardinoabad.es  
 madrid@bernardinoabad.es

**CMA CGM IBÉRICA**

**Juan Carlos Almodóvar**  
 DIRECTOR  
 Castelló, 128- 4ª  
 Tel. 933 196 800  
 28006 Madrid  
 www.cma-cgm.com  
 ibc.salessupprt@cma-cgm.com

**DAVILA AGENCIAS Y SERVICIOS PORTUARIOS**

**Jorge López Guerra**  
 DIRECTOR  
 Paseo de la Castellana 8, 1ª Dcha.  
 Tel. 914 320 570  
 28046 Madrid  
 www.grupodavila.com  
 jlopez@mdavila.com

**ERSHIP**

**Gonzalo Alvargonzález**  
 CONSEJERO DELEGADO  
 Lagasca, 88, 5ª Dcha.  
 Tel. 914 263 400  
 28001 Madrid  
 www.ership.com  
 chart@ership.com

**HÖEGH AUTOLINERS (SPAIN), S.L.**

**Iñaki Echeverría**  
 HEAD OF SPAIN  
 Marie Curie, 19 of.1.7  
 Tel. 914 995 444  
 28521 Rivas-Vaciamadrid  
 www.hoegh.com  
 autoliners.spain@hoegh.com

**HUGO STINNES - MARMEDSA AS AGENTS**

**Jorge Bernal**  
 DIRECTOR GENERAL FLETAMENTOS  
 Av. de Italia, 2  
 Tel. 916 277 000  
 28821 Coslada  
 www.stinnes-linien.de  
 jbernal@noatumaritime.com

**INSIGNIA SHIPPING**

**Jorge Sieiro**  
 PROJECT CARGO DIRECTOR  
 Fortuny, 9  
 Tel. 620 534 229  
 28010 Madrid  
 www.insignia-shipping.com  
 jorge.sieiro@insignia-shipping.es

**LANTIA MARÍTIMA, S.L.**

**Alfonso García**  
 DIRECTOR  
 Av. Castilla, 2 Edificio E, Planta Baja  
 Tel. 902 992 573  
 28830 San Fernando de Henares  
 www.lantiamaritima.com  
 madrid@lantiamaritima.com

**MARGUISA**

**Francisco Durán**  
 DIRECTOR  
 Villanueva nº 5, 1º  
 Tel. 915 720 645  
 28001 Madrid  
 www.marguisa.com  
 marguisa@marguisa.com

**MARÍTIMA DEL ORIENTE, S.L.**

**Jorge Silvio López**  
 GENERAL MANAGER SPAIN  
 Pº Castellana, 8-1º  
 Tel. 914 320 568  
 28046 Madrid  
 www.grupodavila.com  
 jlopez@marori.es

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA, S.L.U.**

**Cai-Nikolaj Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Orense, 81, 6º  
 Tel. 914 363 940  
 28020 Madrid  
 www.msc.com  
 ESP-info@msc.com

**NOATUM CHARTERING**

**Jorge Bernal**  
 GENERAL MANAGER CHARTERING  
 Av. De Italia nº2 – CTC  
 Tel. 916 277 000  
 28821 Coslada  
 www.noatumchartering.com  
 chartering@noatumaritime.com

**NYK BULK & PROJECTS. MARMEDSA AS AGENTS**

**Jorge Bernal**  
 DIRECTOR GENERAL FLETAMENTOS  
 Av. de Italia, 2  
 Tel. 916 277 000  
 28821 Coslada  
 www.nbp.co.jp  
 jbernal@noatumaritime.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**

**Javier Nieto**  
 DIRECTOR  
 Av. de la Industria, 52 – 2º, Ed.  
 Estellez - Tel. 691 322 290  
 28823 Coslada  
 www.suardiaz.com  
 jfernandez@suardiaz.com

**U.E.C.C. SPAIN, S.L.**

**Ignacio Castrillo**  
 MANAGER  
 Pº de la Habana, 41. Portal 1, esc. B.J.  
 Pta Izq. - Tel. 915 758 355  
 28036 Madrid  
 www.uecc.com  
 projectcargo@uecc.com

**TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS**

**Inmaculada García**  
 BRANCH MANAGER  
 Puertas de Murcia, Ed.  
 Mediterráneo, 11. Entlo 2  
 Tel. 968 521 654 - 30201 Cartagena  
 www.transcoma.com  
 cartagena@transcoma.com

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**



**BERNARDINO ABAD**



**Tinere Morales**  
 RESPONSABLE ZONA CANARIAS  
 Dr. Allart, 35, 1º A  
 Tel. 922 271 652  
 38003 S. C. de Tenerife  
 www.bernardinoabad.es

tenerife@bernardinoabad.es

**HAMILTON Y CÍA**



**Juan Carlos Núñez Cuyas**  
 DIRECTOR GERENAL  
 Pº Milicias Garachico, 1.Ed. Hamilton  
 Of. 19 - Tel. 922 273 200  
 38002 Santa Cruz de Tenerife  
 www.hamiltonycia.com

tenerife@hamiltonycia.com

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA**



**Cai-Nikolaj Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Leoncio Rodríguez, 3, Of. 3-2, 1º, Ed.  
 El Cabo - Tel. 922 223 161  
 38003 S. C. de Tenerife  
 www.msc.com

esp-info@msc.com



**BERNARDINO ABAD SEVILLA**



**Víctor Gómez Zaldivar**  
 CHIEF OPERATING OFFICER  
 Ed. Galia Puerto- C. Negocios, C.  
 Esclusa s/n - Tel. 954 296 220  
 41011 Sevilla  
 www.bernardinoabad.es

sevilla@bernardinoabad.es

**CMA CGM IBÉRICA**



**Loreto Morano**  
 OUTSIDE SALES MANAGER - SOUTH SPAIN  
 José Delgado Brackenbury 11, 3º,  
 Mód. M 3-13 - Tel. 933 196 800  
 41011 Sevilla  
 www.cma-cgm.com

ibc.salesexp@cmacgm.com

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA**



**Cai-Nikolaj Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Ed. Galia Puerto Ctra, la Esclusa, 11-  
 1º pl-Izq - Tel. 956 292 050  
 41011 Sevilla  
 www.msc.com

esp-info@msc.com

**SEVITRADE**



**Francisco García Campos**  
 PRESIDENTE  
 Ctra. de la Esclusa, 35  
 Tel. 954 280 092  
 41011 Sevilla  
 www.sevitrade.com

sevitrade@sevitrade.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Carlos Jiménez**  
 DIRECTOR  
 Cardenal Bueno Monreal, 56, 8º  
 Tel. 954 296 576  
 41012 Sevilla  
 www.suardiaz.com

cjimenez@suardiaz.com



**EUROPORTS**



**Carlos Soletó**  
 DIRECTOR COMERCIAL  
 Ciudad Real, s/n, Moll de Castella  
 Tel. 977 222 219  
 43004 Tarragona  
 www.euroports.com

commercial@europortsiberica.com

**TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS**



**Laura Ferrario**  
 RESPONSABLE TRAMP  
 Carrer Reial, 23.B. 1º.  
 Tel. 977 250 033  
 43004 Tarragona  
 www.transcomashipping.com

tarragona@transcoma.com



**HAPAG LLOYD SPAIN**



**Verónica González**  
 DIRECTORA  
 Pº Alameda, 35, Bis, 2º Planta  
 Tel. 960 453 000  
 46023 Valencia  
 www.hlag.com

veronica.gonzalez@hlag.com

**IGNAZIO MESSINA & C. SPA**



**Dolores Cigalat**  
 BRANCH MANAGER  
 Colón, 20, 3º planta  
 Tel. 963 164 065  
 46004 Valencia  
 www.messinaline.it

spainvlc@messinaline.it

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA**



**Cai-Nikolaj Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Suiza, 12 - Edificio MSC  
 Tel. 963 359 100  
 46024 Valencia  
 www.msc.com

esp-info@msc.com

**MEDKON IBERIA**



**Nancy KHAWAM**  
 COUNTRY MANAGER  
 C/ Poeta Rafael Alberti 2  
 Tel. 699 135 451  
 46015 Valencia  
 www.medkonlines.com

nancy.khawam@medkoniberia.com

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
 SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS

**OREY SHIPPING**



**Diana Castellano**

RESPONSABLE OFICINA

Gran Vía Marqués del Turia, 49-2-4º

Tel. 662 925 552

46005 Valencia

www.orey-shipping.es

diana.castellano@orey-shipping.es

**SIMÓN MONTOLIO Y CÍA.**



**Ignacio Montolio Belmonte**

GERENTE

Av. Ojos Negros, 81

Tel. 962 679 911

46520 Puerto SAGUNTO

https://montolio.agency/

ignacio@montolio.agency

**TRANSPORTES Y  
 CONSIGNACIONES MARÍTIMAS**



**Ignacio Gomá**

DIRECTOR GENERAL

Méndez Núñez, 40 5º Local 503-504

Tel. 963 164 600

46024 Valencia

www.transcomashipping.com

valencia@transcoma.com

**PLATAFORMA LOGÍSTICA  
 PORTUARIA**



**Manuel Gil**

GERENTE

Laboratorio, 82. Pl. Inguinsa

Tel. 962 604 416

46520 Puerto de Sagunto

comercial@plpsagunto.com

**SEGUROS PROJECT CARGO**  
 PROJECT CARGO INSURANCE



**BIZKAIA**

**A. PÉREZ Y CÍA**



**Juan De Castro Chausson**

DIRECTOR

Barroeta Aldamar, 2, 1º Izda.

Tel. 944 569 101

48001 Bilbao

www.perezycia.com

juan.decastro@perezycia.com



**MADRID**

**GESAMAR GESTIÓN DE SEGUROS**



**Andrea Marín**

DIRECTORA

C/Fortuny, 9

Tel. 913 194 836

28010 Madrid

www.gesamar.com

seguros@gesamar.com



**TERMINALES PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO TERMINALS**



**A CORUÑA**

**TERMINALES MARÍTIMOS DE GALICIA. - TMGA**



**Andrés Rey**

DIRECTOR

Puerto Exterior de Ferrol  
 Tel. 981 126 169  
 15593 FERROL  
 www.tmga.es

info@tmga.es

**TMGA - TERMINALES MARÍTIMOS DE GALICIA**



**Andrés Rey**

DIRECTOR

Muelle San Diego, s/n  
 Tel. 981 126 169  
 15006 A Coruña  
 www.tmga.es

info@tmga.es



**BIZKAIA**

**CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA**



**Gerardo Toro Arrue**

PRESIDENTE

Puerto de Bilbao Muelle A6  
 Tel. 944 252 600  
 48508 Zierbena  
 www.torobe.com

consignaciones@torobe.com

**CSP IBERIAN BILBAO TERMINAL S.L.**



**Elvira Gallego**

GENERAL MANAGER

Muelle 1 Ampliación, Puerto de Bilbao - Tel. 944 934 200  
 48980 Santurtzi  
 www.cspspain.com

cspb@cspspain.com

**SERVICIOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS SLP, S.L.**



**Manu Pérez Riveras**

DIRECTOR GENERAL

Gran Vía, 40 bis, 7º  
 Tel. 944 249 900  
 48009 Bilbao  
 www.slp.es

slp@slp.es



**CÁDIZ**

**ERSHIP CÁDIZ**



**Luis Mª Durán Quintero**

GERENTE

Pl. Río S. Pedro, Muelle Cabezuela,  
 Z. Serv. - Tel. 956 567 931  
 11519 Puerto Real  
 www.ership.com

luis.duran@ership.com

**ESTIBAPORT**



**Jose Galiano**

DIRECTOR

Est. Marítima Área Comercial Local  
 C1-C2 - Tel. 851 000 422  
 11207 Algeciras  
 www.sppa.es

josegaliano@estibaport.es



**CASTELLÓN**

**NOATUM TERMINAL DE CASTELLÓN**



**Óscar Magdalena**

TERMINAL MANAGER

Muelle del Centenario, s/n, Apdo.  
 Correos 22 - Tel. 964 737 089  
 12100 Grao de Castellón  
 www.noatumterminals.com

omagdalena@noatumterminals.com

**PORTSUR CASTELLÓN, S.A.**



**Javier Herrera Vilar**

DIRECTOR GENERAL

Terminal Graneles Dársena Sur,  
 Apto 80 - Tel. 964 767 877  
 12100 Puerto de Castellón  
 www.portsurcastellon.com

portsur@portsurcastellon.com

**TERMINAL MARÍTIMA DE CASTELLÓN, S.A.**



**Sebastián Pla**

SOCIO

Muelle de la Cerámica, s/n, Apto.  
 Correos 84  
 Tel. 964 737 400  
 12100 Grao de Castellón

administracion@tmccs.com

**TERMINAL MARITIMA DEL GRAO**



**Jaime Veral**

GERENTE

M. Serrano Lloberas, Edif. Usuarios,  
 1. Ap 77 - Tel. 964 737 049  
 12100 Puerto de Castellón  
 www.tmg.com.es

tmg@tmg.com.es



**GIPUZKOA**

**ALGEPOSA PASAIA**



**Imanol Mintegui**

DIRECTOR GENERAL

Edif. Consignatarios, s/n, Plta. Baja  
 Tel. 943 350 000  
 20110 Pasajes  
 www.algeposa.com

algeposa@algeposa.com

**CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA, S.A.**



**Gerardo Toro Arrue**

PRESIDENTE

Edif. de Consignatarios, 3º  
 Tel. 943 357 232  
 20110 Pasajes  
 www.torobe.com

pasajes@torobe.com

**TERMINALES PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO TERMINALS**
**NOATUM UECC TERMINAL PASAJES, S.L.**

**Urko Albistur**

DIRECTOR

 Edif. Quincasa, Pta.3ª, Apto.  
 Correos. 47 - Tel. 943 523 550  
 20110 Pasajes Ancho  
 www.uecc.com

ualbistur@noatum-uecc.com


**HUELVA**
**YILPORT HUELVA**

**Ignacio Rodríguez**

MANAGEMENT

 Puerto exterior muelle sur s/n  
 Tel. 699 549 025  
 21810 Huelva  
 www.yilport.com

ignacio.rodriguez@yilport.com


**LAS PALMAS**
**GESPORT ATLANTIC**

**Francisco J. Naranjo**

ADMINISTRADOR

 Av. de las Petrolíferas, s/n  
 Tel. 928 258 713  
 35008 Las Palmas de G. C.  
 www.gesportatlantic.com

administracion@gesportatlantic.es


**MADRID**
**BERGÉ**

**Óscar Barrios**

RESPONSABLE DE CARGA PROYECTO

 Avenida de Bruselas, 203.ª pl.  
 Tel. 917 044 920  
 28108 Alcobendas  
 www.bergelogistics.com

breakbulk@bergelogistics.com

**BERNARDINO ABAD MADRID**

**Bernardino Copano Gil**

CONSEJERO

 Castelló, 115 - planta 4ª Apto. 417  
 Tel. 912 796 155  
 28006 Madrid  
 www.bernardinoabad.es

madrid@bernardinoabad.es

**ERSHIP**

**Gonzalo Alvargonzález**

CONSEJERO DELEGADO

 Lagasca, 88, 5ª Dcha.  
 Tel. 914 263 400  
 28001 Madrid  
 www.ership.com

chart@ership.com


**MÁLAGA**
**NOATUM TERMINAL MÁLAGA**

**César Cegarra**

BRANCH MANAGER

 Muelle Nº 9, Edif. Noatum - Puerto  
 de Málaga - Tel. 952 061 730  
 29001 Málaga  
 www.noatummaritime.com

cegarra@noatumterminals.com


**SEVILLA**
**CARBÓN PUERTO OPERACIONES PORTUARIAS**

**Antonio Pernía Márquez**

GERENTE

 Ctra. del Copero, s/n  
 Tel. 954 296 670  
 41012 Sevilla  
 www.carbonpuerto.com

antoniopernia@carbonpuerto.com


**TARRAGONA**
**EUROPORTS**

**Carlos Soletó**

DIRECTOR COMERCIAL

 Ciudad Real, s/n , Moll de Castella  
 Tel. 977 222 219  
 43004 Tarragona  
 www.euroports.com

commercial@europortsiberica.com


**VALENCIA**
**APM TERMINALS SPAIN GATEWAY**

**Carlos J. Arias**

MANAGING DIRECTOR

 Ed. APMT. Muelle de Levante,  
 Puerto Valencia - Tel. 963 241 680  
 46024 Valencia  
 www.apmterminals.com/valencia

valencia@apmterminals.com

**CSP IBERIAN VALENCIA TERMINAL S.A.U.**

**Gustavo Ferrer**

DIRECTOR GENERAL

 Muelle Príncipe Felipe, s/n  
 Tel. 963 938 300  
 46024 Valencia  
 www.cspspain.com

cspv@cspspain.com

## TERMINALES PROJECT CARGO PROJECT CARGO TERMINALS

### INTERSAGUNTO TERMINALES



**Víctor Oltra**  
 DIRECTOR  
 Muelle Norte II  
 Tel. 962 699 060  
 46520 Puerto de Sagunto  
 www.saguntoti.com

planificacion@saguntoti.com

### MSC TERMINAL VALENCIA



**Sven Valentin**  
 DIRECTOR  
 Muelle MSC, s/n  
 Tel. 963 325 500  
 46024 Valencia  
 www.msctv.es

administracion@msctv.es

### NAVARRO Y BORONAD



**Artemio Navarro Boronad**  
 GERENTE  
 Port, 4  
 Tel. 962 840 100  
 46730 Gandía  
 www.navarroyboronad.com

agency@navarroyboronad.com

### NOATUM TERMINAL SAGUNTO



**Rafael del Moral Estellés**  
 BRANCH MANAGER  
 Muelle Puerto de Sagunto, s/n  
 Tel. 962 656 100  
 46520 Puerto de Sagunto  
 www.noatumterminals.com

commercialsag@noatumterminals.com

## TRANSITARIAS PROJECT CARGO PROJECT CARGO FORWARDERS



**A CORUÑA**

### PÉREZ TORRES MARÍTIMA



**Santiago Pérez-Torres Fernández**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Muelle Comercial, s/n  
 Tel. 981 338 777  
 15401 Ferrol  
 www.ptmar.com/es

projectspt@ptmar.com

### SAVINO DEL BENE



**Farida Dahmane**  
 DIRECTORA  
 Los Monegros, Edif. A7, 1º, ofic. 2  
 Tel. 965 106 522  
 03006 Alicante  
 www.savinodelbene.com

alicante@savinodelbene.com



**ASTURIAS**

### RHENUS LOGISTICS, S.A.U



**Andrés Álvarez**  
 GERENTE/BRANCH MANAGER  
 Parque Tecnológico de Asturias,  
 Parcela 49 - E - Tel. 985 307 450  
 33428 ARROYO (LLANERA)  
 www.rhenus.com

andres.alvarez@es.rhenus.com



**ALMERÍA**

### BERNARDINO ABAD



**Jose Carlos Capdevila Pedrajas**  
 RESPONSABLE DELEGACIÓN  
 Carbón, 221  
 Tel. 662 607 250  
 04009 Almería  
 www.bernardinoabad.es

almeria@bernardinoabad.es



**BARCELONA**

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO FORWARDERS**
**ACROSS LOGISTICS, S.L.U**

**Manel Luque**

COUNTRY MANAGER  
 Plaza Europa, 9-11. Planta 19.  
 Tel. 933 170 726  
 08908 L'Hospitalet de Llobregat  
 www.acrosslogistics.com

manel@acrosslogistics.com

**ATLANTIC FORWARDING  
 SPAIN, S.L.**

**Miguel Torrontegui**  
 CEO

Garrotxa, 6-8, Edif. B, Planta 1º,  
 Módulo D - Tel. 945 514 949  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.myatlanticforwarding.com

miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

**CARGO-PARTNER ESPAÑA, S.L.**

**Oriol Asturgó**

MANAGING DIRECTOR ESPAÑA Y PORTUGAL

Pau Claris 108, 1º2º  
 08009, Barcelona  
 Tel. 663 901 999  
 www.cargo-partner.com

oriol.asturgo@cargo-partner.com

**ERHARDT PROJECTS**

**Alejandro Cañas**

MANAGING DIRECTOR

Av. Drassanes, 6-8 - 3º - Edif. Colón  
 Tel. 933 287 200  
 08001 Barcelona  
 www.erhardtprojects.com

acanas@erhardt.es

**ERSHIP**

**Manuel Jambert Contijoch**

DELEGADO EN CATALUÑA

Parc Neg. Mas Blau II, Les  
 Garrigues, 13-15 - Tel. 933 741 930  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.ership.com

ad.ba@ership.com

**GRUPO AROLA**

**Roger Pallarés**

LOGISTICS GENERAL MANAGER

Palauàries, 11-13  
 Tel. 933 249 494  
 08004 Barcelona  
 www.arola.com

rpallares@arola.com

**GSM- GESTIÓN DE SERVICIOS  
 MARÍTIMOS, AÉREOS Y TERRESTRES, S.A.**

**Santi Millet**

DIRECTOR GSM DEPT. TANKS

Av. Drassanes, 6-8, 7º  
 Tel. 933 013 799  
 08001 Barcelona  
 www.gsmsa.es

gsm@gsmsa.es

**INTERNATIONAL PROJECT CARGO**

**Miguel Ángel Muñoz**

DIRECTOR

Edif. Logic I, Ronda de Can Rabadà,  
 2, 5º, 3º - Tel. 932 981 171  
 08860 Castelldefels  
 www.ipctrans.com

ipc@ipctrans.com

**JAYLO**

**José Luis Bravo**

DIRECTOR COMERCIAL

W.T.C. Muelle de Barcelona Edificio  
 Este 1º - Tel. 931 710 762  
 08039 BARCELONA  
 www.jaylo.eu

overseas@jaylo.eu

**M.P.G. TRÁNSITOS**

**Marc López**

BRANCH MANAGER

Av. Drassanes 6-8. 8º  
 Tel. 933 018 878  
 08001 Barcelona  
 www.groupmpg.com

marc.lopez@groupmpg.com

**MEGA ONLINE LOGISTICS**

**Carla Bolognesi**

DIRECTORA GENERAL

Passeig del Ferrocarril, 335 - 3º 1º  
 Tel. 933 297 810  
 08860 cASTELDEFELS  
 www.megaonlinelogistics.com

carla@megaonlinelogistics.com

**MULTITRADE SPAIN**

**José Manuel Lozano**

DIRECTOR

Passeig del Ferrocarril, 335, bajos 2º  
 Tel. 932 643 900  
 08860 Castelldefels  
 www.multitrade-spain.es

mtsp@multitrade-spain.es

**NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA**

**Javier Moré**

MANAGING DIRECTOR

Cal Pi de L'Olla, 36-38, ZAL II  
 Tel. 935 522 983  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.nipponexpress.com

javier.more@nipponexpress.com

**SALVAT LOGISTIC PROJECTS, S.L.**

**Adolfo Tomás Gracia**

GENERAL MANAGER

Atlàntic 102-110 (ZAL)  
 Tel. 932 638 970  
 08040 Barcelona  
 www.salvatlogistica.com

projects@salvatprojects.com

**SAVINO DEL BENE**

**Fabio Gava**

DIRECTOR

Garrotxa, 6, 1-C - Pol. Mas Blau 1  
 Tel. 932 156 226  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.savinodelbene.com

barcelona@savinodelbene.com

**SMART LOGISTICS GROUP**

**Antonio Durán**

MANAGING DIRECTOR

Botànica, 146  
 Tel. 932 230 608  
 08908 L'Hospitalet de Llobregat  
 www.smartlg.com

comercial@smartlg.com

**SPARBER GROUP**

**Lluís Palau**

DIRECTOR

Av. Ports d'Europa, 100, PB. Ed.  
 Service Center - Tel. 933 368 020  
 08040 Barcelona  
 www.sparber.es

barcelona@sparber.es www.sparber.es

**SPLIETHOFF SPAIN S.L**

**Federico Delclós**

DIRECTOR

Muntaner 200, nº 6-6º  
 Tel. 932 203 527  
 08036 Barcelona  
 www.spliothoff.com

f.delclos@spliothoff.com

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO FORWARDERS**

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**



**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 L'Atlàntic, 112-120, (ZAL)  
 Tel. 636 359 347  
 08040 Barcelona  
 www.transcomalogistics.com  
 cotamendi@transcomalogistics.com

**TRANSPORTES GRUPO CALICHE**



**Ramiro Álvarez Fernández**  
 DIRECTOR CALICHE BARCELONA  
 Aragón, 212  
 Tel. 932 623 511  
 08011 Barcelona  
 www.caliche.es  
 ramiro@caliche.es

**VAN DER VLIST IBERIA**



**Lain Repsold**  
 DIRECTOR  
 Balmes, 200, 3º, 2º  
 Tel. 933 191 517  
 08006 Barcelona  
 www.vandervlist.es  
 info@spain.vandervlist.com



**A. PÉREZ Y CÍA**



**Juan De Castro Chausson**  
 DIRECTOR  
 Barroeta Aldamar, 2, 1º Izda.  
 Tel. 944 569 101  
 48001 Bilbao  
 www.perezycia.com  
 juan.decastro@perezycia.com

**ASTHON CARGO SHARE LOGISTICS**



**Mike Jauregui**  
 DIRECTOR  
 Ibañez de Bilbao, 9, 5º Dcha.  
 Tel. 946 612 293  
 48009 Bilbao  
 www.asthoncargo.es  
 mjauregui@asthoncargo.es

**ATLANTIC FORWARDING SPAIN**



**Miguel Torrontegui**  
 BRANCH MANAGER & SHARE HOLDER  
 Alameda Mazarredo, 39, 6º C  
 Tel. 946 308 554  
 48009 Bilbao  
 www.myatlanticforwarding.com  
 miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

**COTRANSA**



**Sergio Sánchez**  
 DIRECTOR  
 Cardenal Gardoqui, nº1-6º-ofc 5  
 Tel. 946 424 988  
 48008 Bilbao  
 www.cotransa.com  
 sergio.sanchez@cotransa.com

**ERHARDT PROJECTS**



**Alejandro Cañas**  
 MANAGING DIRECTOR  
 Ercilla, 19  
 Tel. 944 250 100  
 48009 Bilbao  
 www.erhardtprojects.com  
 acanas@erhardt.es

**FRACHT PROJECT LOGISTICS**



**Markus Schaub**  
 DIRECTOR  
 Gran Vía Diego López de Haro, 17-6º  
 Tel. 946 941 240  
 48001 Bilbao  
 www.fracht.com  
 m.schaub@frachtspain.es

**JAS WORLDWIDE**



**Asier Ibarria**  
 BRANCH MANAGER  
 San Vicente, 8 -2º pl, dpto 7 - Edif.  
 Albia 1 - Tel. 682 282 859  
 48001 Bilbao  
 www.jas.com  
 asier.ibarria@jas.com

**JAYLO**



**José Luis Bravo**  
 DIRECTOR COMERCIAL  
 Iparraguirre Etorbidea, 59. Planta 2  
 Of.2 - Tel. 946 532 419  
 48980 SANTURTZI  
 www.jaylo.eu  
 bilbao@jaylo.eu

**M.P.G. TRÁNSITOS, S.A.U- BILBAO**



**Asís Escauriaza**  
 BRANCH MANAGER  
 Barroeta Aldamar, 2, 1º  
 Tel. 944 569 117  
 48001 Bilbao  
 www.groupmpg.com  
 asis.escauriaza@groupmpg.com

**MARTIN BENCHER PROJECTS SPAIN**



**Rodrigo Jaime**  
 MANAGING DIRECTOR  
 Av. Madariaga, 1-3  
 Tel. 946 666 322  
 48014 Bilbao  
 www.martin-bencher.com  
 rodrigo.jaime@martin-bencher.com

**MATRANSA - MARÍTIMA TRANSOCEÁNICA, S.A.**



**Julio Castillo**  
 DIRECTOR COMERCIAL  
 Alameda Recalde, 18, 7º  
 Tel. 944 234 645  
 48009 Bilbao  
 www.matransa.com  
 leza@matransa.com

**NOVOCARGO TRANSITARIOS, S.A.U.**



**Judith Rodríguez**  
 BRANCH MANAGER  
 Barroeta Aldamar 6-4º izq.  
 Tel. 944 736 185  
 48001 Bilbao  
 www.novocargo.com  
 jrodriguez@novocargo.com

**OPERINTER TRAIMER**



**Iñigo Arce**  
 MANAGING DIRECTOR / DIRECTOR  
 Máximo Aguirre, 4 - 1 B  
 Tel. 944 248 481  
 48011 Bilbao  
 www.operinter.com  
 iarce@operinter.com

**OREY SHIPPING**



**Rui D'Orey**  
 DIRECTOR  
 Henao, 7, 5º, Dpto. 7  
 Tel. 944 354 648  
 48009 Bilbao  
 www.orey-shipping.es  
 bilbao@orey-shipping.es

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO FORWARDERS**
**RHENUS AIR & OCEAN**

**Blanca Fernández**

RESPONSABLE PROYECTOS

 Torre Iberdrola Pz Euskadi, 5, Pl 25,  
 Mod 3 - Tel. 944 704 360  
 48009 Bilbao

[www.rhenus.group](http://www.rhenus.group)
[proyectos@es.rhenus.com](mailto:proyectos@es.rhenus.com)
**SAVINO DEL BENE**

**Maria Cañada**

DIRECTORA

Pº Uribitarte, 15, 1º C

Tel. 944 464 654

48001 Bilbao

[www.savinodelbene.com](http://www.savinodelbene.com)
[bilbao@savinodelbene.com](mailto:bilbao@savinodelbene.com)
**SEALOGIS PROJECTS**

**Sergio Rivas**

BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER

Gran Vía 17 - 3º Dcha

Tel. 946 305 416

48001 Bilbao

[www.geodis.com](http://www.geodis.com)
[sergio.rivas@sealogis-projects.com](mailto:sergio.rivas@sealogis-projects.com)
**SEATRANS MARITIME, S.A.**

**Estanis Verdes**

DIRECTOR

Alameda Urquijo, 28, 1º D

Tel. 944 107 093

48010 Bilbao

[www.sea-trans.net](http://www.sea-trans.net)
[seatrans@sea-trans.net](mailto:seatrans@sea-trans.net)
**SPARBER GROUP**

**Alexander Sparber**

BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER

San Vicente, 8 - Edif. Albia I, planta

10º - Tel. 944 354 443

48001 Bilbao

[www.sparbergroup.com](http://www.sparbergroup.com)
[alex.sparber@sparber.es](mailto:alex.sparber@sparber.es)
**SUARDIAZ LOGISTICS**

**Ignacio Pérez**

DIRECTOR ZONA NORTE

Colón de Larreategui, 30, Entlo.

Dcha. - Tel. 944 234 300

48009 Bilbao

[www.suardiaz.com](http://www.suardiaz.com)
[vsbilbao@suardiaz.com](mailto:vsbilbao@suardiaz.com)
**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**

**Carlos Otamendi**

SALES MANAGER

San Bartolomé, 1, PLANTA 1º

Tel. 944 238 895

48902 Barakaldo

[www.transcomalogistics.com](http://www.transcomalogistics.com)
[corporate@transcomalogistics.com](mailto:corporate@transcomalogistics.com)

**CÁDIZ**
**BERNARDINO ABAD**

**Javier Copano Gil-Abad**

DIRECTOR GENERAL

Méjico, 1, 1º

Tel. 956 228 007

11004 Cádiz

[www.bernardinoabad.es](http://www.bernardinoabad.es)
[cadiz@bernardinoabad.es](mailto:cadiz@bernardinoabad.es)
**BERNARDINO ABAD ALGECIRAS**

**Bernardina Rey Moya**

GERENTE

Muelle Isla Verde, s/n (Ant. Depósito

Franco) - Tel. 956 570 357

11207 Algeciras

[www.bernardinoabad.es](http://www.bernardinoabad.es)
[algeciras@bernardinoabad.es](mailto:algeciras@bernardinoabad.es)
**ECS360 LOGISTICS**

**Antonio Cózar**

GENERAL MANAGER

Av. Empresarios. Ed. Torres

Hercules- B-pl.11 - Tel. 902 404 208

11379 Los Barrios

[www.ecs360logistics.com](http://www.ecs360logistics.com)
[info@ecs360logistics.com](mailto:info@ecs360logistics.com)
**EUROPEA GROUP**

**Jesus Otero**

DIRECTOR GENERAL

Edif. Fénix- Av. del Puerto, 2-3A

Tel. 956 206 442

11006 Cádiz

[www.europeagroup.eu](http://www.europeagroup.eu)
[info@europeaexpediciones.com](mailto:info@europeaexpediciones.com)
**SUARDIAZ LOGISTICS**

**Paula Luiken**

MANAGER

Pº Virgen del Carmen, 15, 9º izq.

Tel. 956 662 300

11201 Algeciras

[www.suardiaz.com](http://www.suardiaz.com)
[pluiken@suardiaz.com](mailto:pluiken@suardiaz.com)
**SUARDIAZ LOGISTICS**

**Susana Uya Pedrosa**

DIRECTORA

Av. del Puerto, 1, 6º

Tel. 956 282 111

11006 Cádiz

[www.suardiaz.com](http://www.suardiaz.com)
[suya@suardiaz.com](mailto:suya@suardiaz.com)

**CANTABRIA**
**ERHARDT PROJECTS**

**Alejandro Cañas**

MANAGING DIRECTOR

Antonio López, 2

Tel. 942 215 408

39009 Santander

[www.erhardtprojects.com](http://www.erhardtprojects.com)
[acanas@erhardt.es](mailto:acanas@erhardt.es)
**SUARDIAZ LOGISTICS**

**Guillermo Cerero Calleja**

OFFICE MANAGER

Emilio Pino 6 4ºG

Tel. 942 314 011

39002 Santander

[www.suardiaz.com](http://www.suardiaz.com)
[gcerero@suardiaz.com](mailto:gcerero@suardiaz.com)

**GIRONA**

TRANSITARIAS PROJECT CARGO  
 PROJECT CARGO FORWARDERS

TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS



**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 Josep M<sup>o</sup> Gironella i Pou, 1-3  
 Tel. 636 359 347  
 17005 Girona  
 www.transcomalogistics.com  
 cotamendi@transcomalogistics.com



GRANADA

ECS360 LOGISTICS



**Antonio Cózar**  
 GENERAL MANAGER  
 Recinto Portuario, s/n. Ed. Muelle  
 Levante - Tel. 902 404 208  
 18613 Puerto de Motril  
 www.ecs360logistics.com  
 info@ecs360logistics.com

INTERNATIONAL PROJECT CARGO



**Cordelia Breuer**  
 RESPONSABLE SUR DE ESPAÑA  
 Ocho de Marzo, 68  
 Tel. 613 154 903  
 18100 Granada  
 www.ipctrans.com  
 cbreuer@ipctrans.com



HUELVA

BERNARDINO ABAD HUELVA



**Víctor Gómez Zaldivar**  
 CHIEF OPERATING OFFICER  
 Nuevo Muelle Sur, s/n - Pl. Puerto  
 Exterior - Tel. 959 956 087  
 21810 Huelva  
 www.bernardinoabad.es  
 huelva@bernardinoabad.es

SUARDIAZ LOGISTICS



**Francisco Gómez**  
 DELEGADO HUELVA  
 Berdigón, N<sup>o</sup> 1-3 (Entreplanta) - CHN  
 Tel. 959 802 970  
 21003 Huelva  
 www.suardiaz.com  
 vapores.suratlantico@suardiaz.com



LAS PALMAS

BERNARDINO ABAD



**Tinerfe Morales**  
 RESPONSABLE ZONA CANARIAS  
 Doctor Jose Guerra Navarro, 6-2<sup>o</sup>  
 Tel. 928 463 045  
 35008 Las Palmas de G. C.  
 www.bernardinoabad.es  
 laspalmas@bernardinoabad.es

ERHARDT PROJECTS



**Alejandro Cañas**  
 MANAGING DIRECTOR  
 Adolfo Fernández, s/n - Z.F. P16. Pto  
 La Luz - Tel. 928 136 020  
 35008 Las Palmas de Gran Canaria  
 www.erhardtprojects.com  
 acanas@erhardt.es

MEDATLANTIC LAS PALMAS



**M<sup>a</sup> José González Sánchez**  
 DIRECTORA  
 Ferreras, 24 - 1<sup>a</sup> planta  
 Tel. 928 461 224  
 35008 Las Palmas de G. C.  
 www.medatlantic.es  
 medatlantic@medatlantic.es



MADRID

A. PÉREZ Y CÍA.



**Jorge Sieiro**  
 PROJECT DIRECTOR  
 Fortuny, 9  
 Tel. 913 086 210  
 28010 Madrid  
 www.perezycia.com  
 jorge.sieiro@perezycia.com

ACCIONA FORWARDING



**Pablo Bernal**  
 APODERADO GENERAL  
 Av de Aragón 402 Ed. Allende 8<sup>o</sup>  
 Tel. 917 227 800  
 28022 Madrid  
 www.accionacom  
 customerservicefwd@accionacom

ACROSS LOGISTICS



**Miguel Giménez Rico**  
 BRANCH MANAGER  
 Av. Premios Nobel, 26. Pl.  
 Casablanca - Tel. 912 907 640  
 28850 Torrejón de Ardoz  
 www.acrosslogistics.com

ALTIUS PROJECT DIVISION



**Salvador Corrales**  
 DIRECTOR COMERCIAL DE PROYECTOS  
 Hermosilla 30, 2<sup>o</sup>  
 Tel. 914 311 363  
 28001 Madrid  
 www.grupoaltius.com  
 scorrales@grupoaltius.com

ATLANTIC FORWARDING SPAIN



**Miguel Torrontegui**  
 BILBAO BRANCH MANAGER  
 Eduardo Torroja, 22, Nave 9 y 10  
 Tel. 917 906 316  
 28823 Coslada  
 www.myatlanticforwarding.com  
 miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

BERNARDINO ABAD MADRID



**Bernardino Copano Gil**  
 CONSEJERO  
 Castelló, 115 - planta 4<sup>o</sup> Apto. 417  
 Tel. 912 796 155  
 28006 Madrid  
 www.bernardinoabad.es  
 madrid@bernardinoabad.es

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO FORWARDERS**
**CEVA LOGISTICS**


**Antonio Cañado**  
 MANAGING DIRECTOR  
 Av.de la Transición Española 36.  
 Bloque A.2º - Tel. 913 343 154  
 28108 Alcobendas  
 www.cevalogistics.com  
 info.iberia@cevalogistics.com

**CJ ICM LOGISTICS ESPAÑA**


**Álvaro Javier Molina Ariza**  
 COUNTRY MANAGER  
 Jorge Juan 31, 1º Izq., Interior. Of.  
 derecha  
 Tel. 913 949 130  
 28001 Madrid  
 Alvaro.molina@cj-icm.com

**DECOEXSA**


**Antonio Capita**  
 DIRECTOR TIR MADRID  
 Luxemburgo 3, CTC  
 Tel. 916 710 915  
 28821 Coslada  
 www.decoexsa.com  
 acapita.mad@decoexsa.com

**DEUGRO ESPAÑOLA, S.A.**


**Alfonso Hernández**  
 COUNTRY MANAGING DIRECTOR  
 Santiago de Compostela, 94, Of. 9  
 Tel. 917 211 226  
 28035 Madrid  
 www.deugro.com  
 general.mad@deugro.com

**ECCO-FREIGHT TRANSPORT SERVICES**


**Raúl López de la Fuente**  
 BRANCH MANAGER MADRID  
 Orense, 70 7º izq.  
 Tel. 912 049 565  
 28020 Madrid  
 www.ecco-freight.com  
 raul.lopez@ecco-freight.com

**ERHARDT PROJECTS**


**Alejandro Cañas**  
 MANAGING DIRECTOR  
 Comandante Azcárraga, 3  
 Tel. 913 497 206  
 28016 Madrid  
 www.erhardtprojects.com  
 acanas@erhardt.es

**ERSHIP**


**Gonzalo Alvargonzález**  
 CONSEJERO DELEGADO  
 Lagasca, 88, 5º Dcha.  
 Tel. 914 263 400  
 28001 Madrid  
 www.ership.com  
 chart@ership.com

**EXPEDITORS INTERNATIONAL ESPAÑA, S.A.**


**Diego Díaz**  
 COUNTRY MANAGER  
 Av. Transición Española, 24. Ed.  
 Gamma.Pl. 52 - Tel. 917 480 707  
 28108 Alcobendas  
 www.expeditors.com  
 diego.diaz@expeditors.com

**INCARGO**


**Jaime Pastor**  
 DIRECTOR  
 O'Donnell, 18 - 3º J  
 Tel. 914 364 640  
 28009 Madrid  
 www.incargo.es  
 ship@incargo.es

**LAMAIGNERE CARGO**


**Francisco Herrero Maldonado**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Av. de la Industria, 38. Almacén nº14  
 Tel. 913 120 122  
 28823 Coslada  
 www.lamaignere.com  
 comercial@lamaignere.com

**LANTIA MARÍTIMA, S.L.**


**Alfonso García**  
 DIRECTOR  
 Av. Castilla, 2 Edificio E, Planta Baja  
 Tel. 902 992 573  
 28830 San Fernando de Henares  
 www.lantiamaritima.com  
 madrid@lantiamaritima.com

**NOATUM PROJECT CARGO - NOATUM LOGISTICS SPAIN**


**Francisco José Acedo Ponce**  
 COUNTRY MANAGER SPAIN  
 Av. De Italia nº2 - CTC Edif Ferrolí  
 Tel. 916 277 084  
 28821 Coslada  
 www.noatumprojectcargo.com  
 fjacedo@noatumlogistics.com

**SAVINO DEL BENE**


**Claudio Innocenti**  
 DIRECTOR  
 Quebec, 8, planta 2, ofic.B  
 Tel. 913 291 679  
 28042 Madrid  
 www.savinodelbene.com  
 madrid@savinodelbene.com

**SEALOGIS PROJECTS**


**Sergio Rivas**  
 BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER  
 Av. Central s/n. Ed. Geodis Wilson.  
 C.C. Aérea - Tel. 917 461 142  
 28042 Madrid  
 www.geodis.com  
 sergio.rivas@sealogis-projects.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**


**Javier Nieto**  
 DIRECTOR  
 Av. de la Industria, 52 - 2º, Ed.  
 Estellez - Tel. 691 322 290  
 28823 Coslada  
 www.suardiaz.com  
 jnfernandez@suardiaz.com

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**


**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 Barbadillo, 4, Planta 1º, Oficina 6  
 Tel. 636 359 347  
 28042 Madrid  
 www.transcomalogistics.com  
 cotamendi@transcomalogistics.com

**ZAZU LOGISTICS**


**Jaime Blasco**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Av. Brasil, 20-1  
 Tel. 911 920 016  
 28020 Madrid  
 www.zazulogistics.com  
 info@zazulogistics.com


**MÁLAGA**



**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO FORWARDERS**

**BERNARDINO ABAD**



**Javier Copano Gil-Abad**

DIRECTOR GENERAL  
 Larios, 5, planta 3, pta 1  
 Tel. 669 696 986  
 29015 Málaga  
 www.bernardinoabad.es  
 malaga@bernardinoabad.es



**NAVARRA**



**S.C. DE TENERIFE**

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**



**Carlos Otamendi**

SALES MANAGER  
 Av. Condado de Huelva, 9  
 Tel. 636 359 347  
 29740 Torre del Mar  
 www.transcomalogistics.com  
 cotamendi@transcomalogistics.com

**DSV AIR & SEA S.A.**



**Mary Mar Echevarria**

SENIOR MANAGER  
 Pl. Mutilva, Cl. E, 7, 2º A  
 Tel. 948 980 733  
 31192 Mutilva Baja  
 www.es.dsv.com

info@es.dsv.com

**BERNARDINO ABAD**



**Tinerfe Morales**

RESPONSABLE ZONA CANARIAS  
 Dr. Allart, 35, 1º A  
 Tel. 922 271 652  
 38003 S. C. de Tenerife  
 www.bernardinoabad.es

tenerife@bernardinoabad.es



**MURCIA**



**PONTEVEDRA**

**ERHARDT PROJECTS**



**Alejandro Cañas**

MANAGING DIRECTOR  
 Mercatenerife-Fase B-Naves 2-3  
 Pl. Mayorazgo - Tel. 922 246 080  
 38110 Santa Cruz de Tenerife  
 www.erhardtprojects.com

acanas@erhardt.es

**IST**



**Francisco Molina**

DIRECTOR GENERAL IST-GRUPO CALICHE  
 Condes de Barcelona, 7  
 Tel. 626 710 754  
 30007 Murcia  
 www.ist-sl.es

francisco@ist-sl.es

**KALEIDO IDEAS & LOGISTICS**



**Xose Martínez**

DIRECTOR GENERAL  
 Rúa Pontevedra, 4 1ª A  
 Tel. 986 449 687  
 36201 Vigo  
 www.kaleidologistics.com

kaleido@kaleidologistics.com



**SEVILLA**

**MORARTE INTERNACIONAL**



**Oriol Poch Ruiz**

RESPONSABLE MARÍTIMO/AÉREO  
 Calle Mexico, 4 Pl La Serreta  
 Tel. 968 386 532  
 30500 Molina de Segura  
 www.morararte.es

oriol.poch@morarte.es

**SAVINO DEL BENE**



**Henry Diz**

DIRECTOR  
 Areal, 18, pl. 3, ofic. 5 - Edif. Novo  
 Areal - Tel. 986 246 036  
 36201 Vigo  
 www.savinodelbene.com

vigo@savinodelbene.com

**BERNARDINO ABAD SEVILLA**



**Víctor Gómez Zaldivar**

CHIEF OPERATING OFFICER  
 Ed. Galia Puerto- C. Negocios, C.  
 Esclusa s/n - Tel. 954 296 220  
 41011 Sevilla  
 www.bernardinoabad.es

sevilla@bernardinoabad.es

**TRANSPORTES GRUPO CALICHE**



**Diego Sánchez Catalá**

DIRECTOR DE DIVISIÓN MARÍTIMO - AÉREO  
 David Martínez Albaladejo, 2  
 Tel. 652 506 972  
 30730 SAN JAVIER  
 www.caliche.es

diego.sanchez@caliche.es

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Romina Fernández Álvarez**

BRANCH MANAGER  
 Rosalía de Castro, 60  
 Tel. 986 228 799  
 36201 Vigo  
 www.suardiaz.com

fernandez@suardiaz.com

**LAMAIGNERE CARGO**



**Francisco Herrero Maldonado**

DIRECTOR GENERAL  
 Av. República Argentina,  
 21B, 1ª planta - Tel. 954 282 880  
 41011 Sevilla  
 www.lamaignere.com

comercial@lamaignere.com

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
 PROJECT CARGO FORWARDERS

**SAVINO DEL BENE**

**Gianni Bachini**

DIRECTOR GERENTE

 Ctra. Esclusa 11-Edif. Galia  
 Puerto, dpcho. 17 - Tel. 955 113 933  
 41011 Sevilla  
 www.savinodelbene.com

sevilla@savinodelbene.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**

**Carlos Jiménez**

DIRECTOR

 Cardenal Bueno Monreal, 56, 8º  
 Tel. 954 296 576  
 41012 Sevilla

www.suardiaz.com

cjimenez@suardiaz.com

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**

**Carlos Otamendi**

SALES MANAGER

 Historiador Juan Manzano, 2. Pl. 2,  
 mod. 239 - Tel. 636 359 347  
 41089 MONTEQUINTO  
 www.transcomalogistics.com

cotamendi@transcomalogistics.com


**TARRAGONA**
**JAYLO**

**José Luis Bravo Ruíz**

DIRECTOR COMERCIAL

 L'Or, Lavaflix, Oficina 19-20  
 Tel. 977 945 600  
 43006 Tarragona  
 www.jaylo.eu

overseas@jaylo.eu

**NEXT MARITIME**

**Anthony Beales**

LOGISTICS MANAGER

 Moll de Lleida, B4  
 Tel. 977 253 143  
 43004 Tarragona  
 www.nextmaritime.com

logistics@nextmaritime.com


**VALENCIA**
**ACROSS LOGISTICS, S.L.U**

**Juan Castellano Montoro**

GROUP OVERSEAS MANAGER

 Pl. Casanova, av. corregers 21  
 Tel. 961 666 654  
 46394 Ribarroja del Turia  
 www.acrosslogistics.com

juan@acrosslogistics.com

**ATLANTIC FORWARDING  
SPAIN, S.L.**

**Miguel Torrontegui**

BILBAO BRANCH MANAGER

 Dr. J.J. Dómine, 1, 7º, Desp.1 y 2  
 Tel. 960 252 121  
 46011 Valencia  
 www.myatlanticforwarding.com

miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

**BOLLORE TRANSPORT LOGISTICS  
SPAIN**

**Fernando Arés**

ENERGY &amp; INDUSTRIAL PROJECTS SPAIN DIRECTOR

 Av. Aragón, 30, 5º A. Edificio Europa  
 Tel. 963 939 700  
 46021 Valencia  
 bollore-logistics.com

fernando.ares@bollore.com

**DACHSER SPAIN AIR & SEA  
LOGISTICS**

**Javier Villahermosa**

MANAGING DIRECTOR ASL

 Dr. J. J. Dómine, 15, 2º A  
 Tel. 963 165 700  
 46011 Valencia  
 www.dachser.es

dachser.spain-asl@dachser.com

**DISBROQUER**

**Alfredo Caminero**

PROCESS MANAGEMENT

 Dr. Lluch, 14 bajo  
 Tel. 963 242 069  
 46011 Valencia  
 www.disbroquer.com

process@disbroquer.com

**ERHARDT PROJECTS**

**Igor Muñiz**

GENERAL MANAGER &amp; CEO OF MEATI

 Ciudad de Liria, 130 A  
 Tel. 961 345 170  
 46980 Paterna  
 www.erhardtprojects.com

imuniz@erhardt.es

**ERHARDT PROJECTS**

**Alejandro Cañas**

MANAGING DIRECTOR

 Ciudad de Liria, 130 A  
 Tel. 961 345 170  
 46980 Paterna  
 www.erhardtprojects.com

acanas@erhardt.es

**HELLMANN WORLDWIDE  
LOGISTICS**

**Raúl Montero**

BRANCH MANAGER

 Av. Antonio Ferrandis 10, Bloque 2,  
 Oficina F - Tel. 963 318 201  
 46013 Valencia  
 www.hellmann.net

raul.montero@hellmann.com

**IGL (INTERMODAL GLOBAL  
LOGISTICS, S.L.)**

**Maxim Axel Molina de Ronne**

SALES &amp; PROJECT MANAGER

 Av. Hermanos Maristas, 28, Ofic. 2F  
 Tel. 963 060 570  
 46013 Valencia  
 www.igl.es

sales@igl.es

**INTERNATIONAL PROJECT CARGO**

**Mª José de Miguel**

RESPONSABLE

 Reina, 24  
 Tel. 963 243 142  
 46011 Valencia  
 www.ipctrans.com

mdemiguel@ipctrans.com

**MODALTRADE EUROPA**

**Agustín Juárez**

DIRECTOR

 Amado Granell Mesado, 65, esc 5,  
 1º, C - Tel. 963 287 356  
 46013 Valencia  
 www.modaltrade.es

ajuarez@modaltrade.es

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO FORWARDERS**

**OPERINTER VALENCIA**



**Cristina Granados**  
 DIRECTORA  
 Av. Mare Nostrum, 7, Bloque 1, bajo  
 Tel. 963 240 000  
 46120 Alboraya  
 www.operinter.com  
 gral@operinter.com

**OREY SHIPPING**



**Diana Castellano**  
 RESPONSABLE OFICINA  
 Gran Vía Marqués del Turia, 49-2-4ª  
 Tel. 662 925 552  
 46005 Valencia  
 www.orey-shipping.es  
 diana.castellano@orey-shipping.es

**RAMINATRANS, S.L.**



**Rafael Milla Navarro**  
 DIRECTOR  
 Dr. J. J. Dómine, 12, 2  
 Tel. 963 241 050  
 46011 Valencia  
 www.raminatrans.com  
 raminatrans@raminatrans.com

**SAVINO DEL BENE**



**Gianni Bachini**  
 DIRECTOR GERENTE  
 Dr. J.J. Dómine, 18, Esc. A, pta 2ª  
 Tel. 963 241 350  
 46011 Valencia  
 www.savinodelbene.com  
 valencia@savinodelbene.com

**TRANS OCEAN TRANSIT (TOT)**



**Belén Gómez**  
 ADUANAS  
 Font Podrida, 15 Bajo  
 Tel. 963 242 102  
 46011 Valencia  
 www.totspain.com  
 belen.gomez@totspain.com

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**



**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 Espinosa, 8  
 Tel. 636 359 347  
 46008 Valencia  
 www.transcomalogistics.com  
 cotamendi@transcomalogistics.com

**TRANSPORTES GRUPO CALICHE**



**Luis Gimeno Giménez**  
 SEA & AIR DIRECTOR VALENCIA AREA  
 Polígono Industrial La Coma  
 Tel. 961 232 610  
 46229 FUENTE DEL OMET  
 www.caliche.es  
 luis.gimeno@caliche.es

**WRL SHIPPING SPAIN**



**Alejandro Cubas Prieto**  
 MANAGING DIRECTOR  
 Av. del Puerto, 189-2C  
 Tel. 962 024 664  
 46022 VALENCIA  
 www.wrlshipping.com  
 acubas@wrlshipping.es

**YACHT MOVING**



**Isabel Albiach Montaña**  
 GENERAL MANAGER  
 R.Club Náutico Valencia, Cº Canal,  
 91, local 7 - Tel. 963 670 140  
 46024 Valencia  
 www.yachtmoving.es  
 info@yachtmoving.es

**ZAZU LOGISTICS**



**David Aceitón**  
 RESPONSABLE OFICINA VALENCIA  
 P.I. Cova, C/ Canal de Navarrés,  
 11-13 - Tel. 960 627 780  
 46940 MANISES  
 www.zazulogistics.com  
 info@zazulogistics.com



**SAVINO DEL BENE**



**Enrique Garasa**  
 DIRECTOR  
 Pº Independencia, 8 dupli., pl. 2, ofc.  
 36 - Tel. 976 795 598  
 50004 Zaragoza  
 www.savinodelbene.com  
 zaragoza@savinodelbene.com

**TRANSPORTES ESPECIALES**  
**SPECIALISED TRANSPORT**

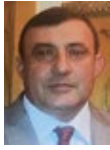


**DACHSER SPAIN, S.A.**



**José Miguel Herrera**  
 GENERAL MANAGER EUROPEAN LOGISTICS  
 EHarría, Parcela 3.1. P.I. Jundiz  
 Tel. 945 290 707  
 01015 Vitoria  
 www.dachser.es  
 vitoria.comercial@es.dachser.com



**TRANSPORTES ESPECIALES**  
**SPECIALISED TRANSPORT**
**TRANSPORTES SANTIAGO JIMENEZ E HIJOS**

**Enrique Jiménez Redondo**

GERENTE  
 Ctra. N-310 Km. 138,500  
 Tel. 967 147 120  
 02600 VILLARROBLEDO  
 www.trans-sjimenez.com  
 enrique@trans-sjimenez.com


**ATLANTIC FORWARDING SPAIN, S.L.**

**Miguel Torrontegui**  
 CEO

Garrotxa, 6-8, Edif. B, Planta 1ª,  
 Módulo D - Tel. 945 514 949  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.myatlanticforwarding.com  
 miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

**AVANZA LOGISTICS**

**Alejandro Ruiz**  
 DIRECTOR BARCELONA

Acer, 30-32, 1ª-3ª  
 Tel. 932 230 712  
 08038 Barcelona  
 www.avanzalogistics.com  
 aruiz@avanzalogistics.com

**ESPECIAL TRANSPORT 2021**

**Benjamín Huerta**

DIRECTOR COMERCIAL  
 Cal Malet 11-13 ZAL II  
 Tel. 667 559 740  
 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT  
 www.et2021.com  
 trafico@et2021.com

**JOSE LLINAS E HIJOS, S.L.**

**Carme Llinàs**

DIRECTORA COMERCIAL  
 Cal Malet, 11-13 - ZAL II  
 Tel. 932 235 275  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.llinas.org  
 carme@llinas.org

**LAREN 2000, S.L.**

**Julio Delgado Vargas**

DIRECTOR  
 P. I. El Grab, Comagrua, 20-26  
 Tel. 932 230 008  
 08758 Cervelló  
 www.laren2000.com  
 laren@laren2000.com

**MARE COMBINATO**

**Giuseppe Praderio**

GERENTE  
 Francisc Layret, 8. P.I. El Pla  
 Tel. 933 248 899  
 8750 MOLINS DE REI  
 www.marcombi.com  
 gpraderio@marcombi.com

**OIA GLOBAL**

**Laura Lillo**

BRANCH MANAGER  
 Bruc, 21, ppal 4ª  
 Tel. 933 906 101  
 08010 Barcelona  
 www.oiaglobal.com  
 barcelona.operations@oiaglobal.com

**REM TRANSPORTS**

**Epifanio Mejino**

DIRECTOR  
 Lletra L de la Zona Franca, núm 7.  
 Sector E - Tel. 932 233 878  
 08040 Barcelona  
 www.remtransports.com  
 epi@remtransports.com

**SPARBER GROUP**

**Lluís Palau**

DIRECTOR  
 Av. Ports d'Europa, 100, PB. Ed.  
 Service Center - Tel. 933 368 020  
 08040 Barcelona  
 www.sparber.es  
 barcelona@sparber.es www.sparber.es

**TOTAL FREIGHT WORLDWIDE**

**Francisco Marquinez**

CEO  
 Centro Carga Aérea, Oficina A 301  
 Tel. 616 912 463  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.totalfreightw.com  
 fmarquinez@totalfreightw.com

**TRANSPAIS**

**José Mª Bravo**

DPTO. COMERCIAL  
 Autovía Castelldefels, Km. 8.7  
 Tel. 608 157 210  
 08830 Sant Boi de Llobregat  
 www.transpais.es  
 comercial2@transpais.es

**VAN DER VLIST IBERIA**

**Lain Repsold**

DIRECTOR  
 Balmes, 200, 3ª, 2ª  
 Tel. 933 191 517  
 08006 Barcelona  
 www.vandervlist.es  
 info@spain.vandervlist.com


**ATLANTIC FORWARDING SPAIN**

**Miguel Torrontegui**

BRANCH MANAGER & SHARE HOLDER  
 Alameda Mazarredo, 39, 6º C  
 Tel. 946 308 554  
 48009 Bilbao  
 www.myatlanticforwarding.com  
 miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

**DACHSER SPAIN, S.A.**

**José Miguel Herrera**

GENERAL MANAGER EUROPEAN LOGISTICS  
 Zona Industrial Aeropuerto de  
 Bilbao, Parc. 7 - Tel. 946 313 326  
 48160 ARTEAGA (DERIO)  
 www.dachser.es  
 bilbao.comercial@es.dachser.com

**EUROPEAN MARITIME LOGISTICS, S.L.**

**José Miguel Alba**

DIRECTOR GERENTE  
 Bº El Calero, Puerto de Bilbao, s/nº -  
 Nave 1 - Tel. 946 113 223  
 48980 Bizkaia  
 www.emlogistics.es  
 comercial@emlogistics.es

## TRANSPORTES ESPECIALES SPECIALISED TRANSPORT

### TRANSPORTES ACHA CARGO



**Markel Acha Ventura**

DIRECTOR  
 Refradigas 2, Oficina 301  
 Aparcabisa - Tel. 946 481 237  
 48508 Zierbena  
 www.achacargo.com

trafico@transachacargo.com

### TRANSPORTES EUROPEOS DEL CONTENEDOR, SL (TEC LOGISTIC)



**José Miguel Alba**

DIRECTOR  
 Bº El Calero, Puerto de Bilbao, s/nº -  
 Nave 1 - Tel. 946 113 223  
 48980 Santurtzi  
 www.logisticatec.es

comercial@logisticatec.es



**CÁDIZ**

### AVANZA LOGISTICS



**Alejandro Trigo**

DIRECTOR  
 Av. del Puerto 1, 2º. Pol. Plaza  
 Tel. 628 577 233  
 11006 Cádiz  
 www.avanzalogistics.com

info@avanzalogistics.com



**CASTELLÓN**

### LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER



**Vicente Ballester**

TRÁFICO CASTELLÓN  
 Edificio Nuevos Usuarios, s/n,  
 Despacho 7 - Tel. 963 675 362  
 12100 Grao de Castellón  
 www.grupochemballester.com

trafico2@chemaballester.com

### MONFORT LOGÍSTICA, S.L



**Santiago Colom Monfort**

DIRECTOR COMERCIAL  
 Av. Europa, 10 – Ciudad del  
 Transporte - Tel. 964 341 100  
 12006 Castellón  
 www.monfort.es

info@monfort.es



**GIPUZKOA**

### BILDUTRUCK, S.L



**Kerman de la Caba**

GERENTE  
 Pol. Zaisa II C, Comete Sarea Kalea,  
 5 - Tel. 943 633 537  
 20305 Irún  
 www.bildutruck.es

marketing@bildutruck.es

### DACHSER SPAIN, S.A.



**José Miguel Herrera**

GENERAL MANAGER EUROPEAN LOGISTICS  
 Etxabal, 1. C.T. Zubieta  
 Tel. 943 335 007  
 20160 ZUBIETA  
 www.dachser.es

donosti.comercial@es.dachser.com

### MTS IRÚN



**Ricardo Torija**

DIRECTOR - MANAGER  
 Europa, 3. Pabellón E1 Zaisa - Bº  
 Behobia - Tel. 943 613 569  
 20305 Irún  
 www.mtsirun.com

ricardo@mtsirun.com



**MADRID**

### ATLANTIC FORWARDING SPAIN



**Miguel Torrontegui**

BILBAO BRANCH MANAGER  
 Eduardo Torroja, 22, Nave 9 y 10  
 Tel. 917 906 316  
 28823 Coslada  
 www.myatlanticforwarding.com

miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

### AVANZA LOGISTICS



**Alejandro Trigo**

DIRECTOR COMERCIAL  
 Av. de Alemania, 1. Edificio Docks - 4º  
 Tel. 916 708 972  
 28821 Coslada  
 www.avanzalogistics.com

atrigo@avanzalogistics.com

### MAMMOET IBÉRICA S.A



**José Luis Salamanca García**

MANAGER SALES  
 Pl. Los Frailes, Nave 101-106  
 Tel. 918 845 403  
 28814 DAGANZO DE ARRIBA  
 www.mammoet.com

salesmammoetspain@mammoet.com

### SPARBER GROUP



**Alexander Sparber**

BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER  
 Agustín Foxá 27- 2ºA  
 Tel. 916 601 603  
 28036 Madrid  
 www.sparbergroup.com

alex.sparber@sparber.es

### TRANSPAIS



**Francisco José Pardo**

DIRECTOR  
 Cataluña nº 6, Local 3  
 Tel. 619 111 139  
 28891 Velilla de San Antonio  
 www.transpais.es

franciscojosepardo@transpais.es



**PONTEVEDRA**

**TRANSPORTES ESPECIALES**  
**SPECIALISED TRANSPORT**
**TRANSPAIS**


**José Manuel Villares Orozco**  
 INTERNATIONAL SALES MANAGER  
 P. I. Rebullón. Avenida el Rebullón s/n  
 Tel. 687 189 318 - 36416 Mos - Vigo  
 www.transpais.es

jvillares@transpais.es


**TRANSPAIS INTERMODAL**


**Francisco José Pardo**  
 DIRECTOR  
 Muelle de Andalucía, s/n  
 Tel. 619 111 139  
 43004 Tarragona  
 www.transpais.es

franciscojosepardo@transpais.es


**ATLANTIC FORWARDING SPAIN, S.L.**


**Miguel Torrontegui**  
 BILBAO BRANCH MANAGER  
 Dr. J.J. Dómine, 1, 7º, Desp. 1 y 2  
 Tel. 960 252 121 - 46011 Valencia  
 www.myatlanticforwarding.com  
 miguel.torrontegui@

myatlanticforwarding.com

**AVANZA LOGISTICS**


**Richard Deaville**  
 GERENTE  
 Amado Granell Mesado, 75, 1, E  
 Tel. 961 108 875  
 46013 Valencia  
 www.avanzalogistics.com

rdeaville@avanzalogistics.com

**DOTAHUR**


**Gonzalo Sanfrutos**  
 TÉCNICO COMERCIAL  
 Camí Nou, 286  
 Tel. 963 594 175  
 46950 Xirivella  
 www.dotahur.com

transportes@dotahur.com

**GRUPO CHEMA BALLESTER**


**Lorena Ballester**  
 DIRECTORA GENERAL  
 PLV. C/ Puerto del Perelló, 4  
 Tel. 961 640 835  
 46190 Ribarroja del Túria  
 www.grupochemaballester.com

info@grupochemaballester.com

**LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER**


**Lorena Ballester Martínez**  
 GERENTE  
 Rotonda zona apoyo transporte s/n  
 (ZE-V-019) - Tel. 963 675 362  
 46024 Puerto de Valencia  
 www.grupochemaballester.com

info@grupochemaballester.com

**MARE COMBINATO**


**Giuseppe Praderio**  
 GERENTE  
 P. I. Sector 13, C/ dels Coeters  
 Tel. 605 248 060  
 46394 RIBARROJA DEL TURIA  
 www.marcombi.com

gpraderio@marcombi.com

**MOVIMIENTOS Y TRANSPORTES ESPECIALES CANOVES, S.L.**


**Juan Carlos Mora**  
 DEPARTAMENTO DE TRÁFICO  
 Drapers, 7 Polig Ind. Mas del Jutge  
 Tel. 963 581 120  
 46900 Torrent  
 www.pernales.com

consultas@pernales.com

**PLATAFORMA LOGÍSTICA PORTUARIA**


**Manuel Gil**  
 GERENTE  
 Laboratorio, 82. Pl. Inguinsa  
 Tel. 962 604 416  
 46520 Puerto de Sagunto  
 comercial@plpsagunto.com

**TOTALTRAILER LEVANTE**


**Manuel Alcalá Lasso**  
 GERENTE  
 Explanada Oeste (ZE-V-019) -  
 Ampliación Sur - Tel. 649 004 778  
 46024 Valencia  
 www.totaltrailerlevante.com

trafico@totaltrailerlevante.com

**TRANSPORTES GRUVAL**


**Mª Angeles Agudo**  
 DPTO. ADMINISTRACIÓN  
 P.I. El Bony, C/ 43 Parcela 118  
 Tel. 961 277 540  
 46470 Catarroja  
 www.transportesgruval.com

administracion@transportesgruval.com

**TRANSPORTES TORAMO, S.L.**


**Juan Toledo**  
 GERENTE  
 Camino dels Rafols, s/n. Apdo. 262  
 Catarroja - Tel. 961 272 937  
 46470 Albal  
 www.toramo.com

toramo@toramo.com


**AVANZA LOGISTICS**


**David Criado**  
 RESPONSABLE  
 Bari, 55 (Ed. Nayade) Portal 6, 2º-2,  
 subof.1 - Tel. 976 113 234  
 50197 ZARAGOZA  
 www.avanzalogistics.com

dcriado@avanzalogistics.com



# Port Tarragona

ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS  
VILA-SECA

## Nuevo espacio logístico

Port Tarragona invierte más de 30 millones de euros para crear un espacio logístico, con más de 900.000 m<sup>2</sup> dentro del recinto portuario, para impulsar los tráficos marítimos y la actividad económica del territorio.

La logística al servicio de las personas

### 920.000 M<sup>2</sup> DE SUELO

- Parcelas desde 4.370 m<sup>2</sup>
- Naves desde 2.289 m<sup>2</sup>
- Accesos por carretera y ferrocarril
- Conexiones marítimas
- Operativas con gran valor añadido

### URBANISMO SOSTENIBLE

- Reaprovechamiento de hasta un 50% del agua
- Implantación de energías renovables
- Urbanización con zonas arboladas y ajardinamiento
- Restauración de la Red Natura 2000
- Consolidación de la villa romana de Cal·lípolis

# Safety. Evolved.



Crickets have developed small hairs so sensitive they can detect the air current of a nearby frog opening its mouth.

Similarly, our range of laser-based, safety-assist retrofits allow operators to quickly detect dangerous objects and situations.

Adapt your fleet to thrive in a changing environment.

**Ports. Evolved.**