

**Diario** del Puerto  
PUBLICACIONES 2022

# CARGAS PROYECTO

## PROJECT CARGO

 **BREKBUK**  
EUROPE





# Nunca un motor había conseguido un funcionamiento tan optimizado

*Conviertes un líquido en energía y movimiento y ves cómo todo fluye dentro de un ritmo sincronizado. El mejor motor funciona con la mayor eficiencia. El Puerto de Algeciras es el motor para que tu producto llegue en las mejores condiciones a tu cliente final. Un motor que cuenta con las mejores piezas: una Comunidad Portuaria altamente especializada con una oferta logística global, PIF operativo 24/7 y conexión directa con más de 200 puertos de 75 países.*

**Queremos formar parte de tu estrategia: [comercial@apba.es](mailto:comercial@apba.es)**

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

**Puerto de Algeciras** 



# ÍNDICE - INDEX

- 4 Las renovables necesitan del sector logístico
  - 6 El signo de los tiempos
  - 30 La transición energética marca el rumbo
  - 40 Las renovables, ante sus retos logísticos
  - 52 Más allá de la energía
  - 60 Buenos vientos
  - 72 El mercado multipropósito rebaja su optimismo
  - 80 La necesaria armonización en el transporte especial
  - 88 De puerta a puerta
  - 112 Quién es Quién en Cargas Proyecto
- 
- 4 Renewables need the logistics industry
  - 7 Sign of the times
  - 30 The energy transition sets the pace
  - 41 Renewables: logistics challenges ahead
  - 52 Beyond energy
  - 61 The power of wind
  - 73 Damper on multipurpose market optimism
  - 81 The need for harmonisation in special transport
  - 88 Door to door
  - 112 Who is Who in Project Cargo





# LAS RENOVABLES NECESITAN DEL SECTOR LOGÍSTICO

**LOLI DOLZ**

*Directora de Publicaciones no diarias de Grupo Diario*

La necesaria apuesta por las energías limpias ha supuesto a lo largo de los últimos años, y más desde la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, un aumento constante de la inversión en el sector de las renovables. Según la última actualización del Rastreador de Recuperación Sostenible de la Asociación Internacional de la Energía (AIE), el gasto destinado por los gobiernos a las energías limpias ha aumentado un 50% en los últimos cinco meses y ahora supera ya los 710.000 millones de dólares en todo el mundo. Este gasto sin precedentes es un 40% mayor que el gasto verde global recogido en los paquetes de estímulo que los gobiernos lanzaron tras la crisis financiera mundial de 2008. Así que no hablamos de un tema baladí.

No obstante, los retrasos en la creación de programas gubernamentales, las continuas interrupciones de la cadena de suministro, la escasez de mano de obra y la incertidumbre financiera están lastrando la concreción de los proyectos.

Sí que es cierto que el aumento de los precios de los combustibles fósiles, que se han visto disparados por la invasión rusa de Ucrania, ha empujado a los gobiernos a adoptar medidas para hacer que la energía sea más asequible y a explorar esfuerzos para reducir la dependencia de este tipo de combustibles fósiles; pero muchas de las medidas que serán más efectivas para reducir la demanda de petróleo y gas siguen a la espera del OK gubernamental.

La Unión Europea alberga un objetivo claro de reducir la dependencia de la energía de combustibles fósiles en general y la energía verde

(a través de la energía solar, eólica e iniciativas con el hidrógeno) será clave para cumplir con los objetivos de transición energética de los países miembros. En este escenario, la cadena de suministro global se enfrenta a unos grandes retos a superar. Concretamente, el project cargo relacionado con las energías renovables tiene que enfrentarse a unos presupuestos ajustados, a la impredecibilidad del transporte marítimo (sus precios y tiempos), a la urgente necesidad de visibilizar correctamente toda la cadena de suministro (cada vez más posible con el desarrollo de las nuevas tecnologías), a contar con equipos especiales adecuados y a poder garantizar los plazos de entrega para que toda la cadena desarrolle los proyectos con eficiencia y seguridad. Por todo ello, los operadores logísticos especializados en el project cargo y el breakbulk se presentan como vitales para las fabricantes y sus clientes. No hay más.

Por todo ello, para conocer mejor cómo está el sector y las oportunidades que está generando, Diario del Puerto Publicaciones edita el libro *Cargas de Proyecto - Breakbulk Europe* que hoy tiene en sus manos. La publicación bilingüe (español - inglés), que tendrá una distribución especial en la principal feria europea del sector Breakbulk Europe, recopila la última hora de todo aquello que envuelve a las operativas con cargas especiales y sobredimensionadas, una actividad que requiere de una altísima especialización, profesionalidad y conocimiento de todos los agentes que intervienen en la cadena logística.

Asimismo, y aportando un valor adicional a la propuesta, el libro incorpora casos reales de operativas complejas y una nueva edición de nuestro "Quién es Quién en Logística en España - Cargas de Proyecto". Un producto contundente. Disfruten de la lectura.

## RENEWABLES NEED THE LOGISTICS INDUSTRY

**LOLI DOLZ**

*Non-daily Publications Director Grupo Diario*

The need to commit to clean energy has brought with it a constant increase in investment in the renewable energy industry over the last few years, especially since the health crisis caused by COVID-19. According to the latest update from the International Energy Association's (IEA) Sustainable Recovery Tracker, government spending on clean energy has increased by 50% in the last five months and now exceeds \$710 billion globally. This unprecedented spending is 40% higher than the overall green spending in the stimulus packages that governments launched after the 2008 global financial crisis. So, this is no trivial matter.

However, delays in setting up government programmes, ongoing supply chain disruptions, labour shortages and financial uncertainty are all hampering the realisation of projects.

It is true that rising fossil fuel prices, which have been driven up by Russia's invasion of Ukraine, have pushed governments to take steps to make energy more affordable and to renew efforts to reduce dependence on fossil fuels, but many of the measures that will be most effective in bringing down demand for oil and gas are still pending governmental approval.

The European Union has a clear objective to reduce dependence on fossil fuel energy in general, and green energy (through solar, wind and

hydrogen initiatives) will be key to meeting member countries' energy transition goals. In this scenario, the global supply chain faces major challenges ahead. To be more specific, project cargo dealing in renewable energies has to cope with tight budgets, the unpredictability of shipping (its prices and times), the urgent need to make the whole supply chain visible (increasingly possible with the development of new technologies), to have the right special equipment and to be able to guarantee delivery times so that the whole chain can roll out projects efficiently and safely. For all these reasons, logistics operators specialising in project cargo and breakbulk are vital for manufacturers and their customers. Put simply.

For all of the above reasons, in order to find out more about the industry and the opportunities it offers, Diario del Puerto Publicaciones has published the book *Project Cargo - Breakbulk Europe*, which you have in your hands today. The bilingual publication (Spanish-English), which will be distributed exclusively at Breakbulk Europe, Europe's main European trade fair for the sector, compiles the latest news on all aspects of special and oversized cargo operations, an activity which requires a high degree of specialisation, professionalism, and in-depth knowledge of all the agents involved in the logistics chain.

In addition, the book includes case studies of actual complex operations and a new edition of our "Who's Who in Logistics in Spain - Project Cargo", adding further value to the initiative. This is a compelling product. We hope you enjoy reading it.



# valenciaPort



# EL SIGNO DE LOS TIEMPOS



**JAIME PINEDO**

**C**erca de alcanzar el ecuador de 2022, echamos la vista atrás y recordamos dos años de pandemia que han tenido un efecto sin precedentes en la vida de las personas, las economías mundiales, el empleo, la inversión y la demanda y el comercio de bienes.

En estos momentos, el mundo es testigo de una guerra en Europa, con la invasión rusa de Ucrania, cuyos efectos afectan a los mercados de carga, no solo en la región, sino a nivel mundial. Con la implementación de las sanciones, a pesar de algunas excepciones, las grandes líneas marítimas han dejado de aceptar reservas para Rusia, mientras los viajes a Ucrania se han suspendido. Además, las sanciones han reducido las exportaciones de petróleo ruso, con un notable aumento del precio del crudo que ha tenido también su reflejo en los precios del combustible marino.

Por otra parte, la crisis de la cadena de suministro global no

da señales de remitir, al menos a corto plazo, originando escasez de capacidad, tarifas de fletes en niveles desorbitados y problemas de congestión portuaria que tienen de nuevo a China, más concretamente a Shanghái, como máximos exponentes. Por si ello fuera poco, el Canal de Suez ha incrementado sus tarifas de tránsito en un 10% para el tráfico en dirección norte, contribuyendo de esta forma a la presión inflacionaria.


## ADAPTACIÓN A LOS CAMBIOS

El mercado de carga aérea también se ha visto fuertemente afectado por las sanciones a Rusia debido a que los vuelos de aeronaves rusas están prohibidos en la mayoría del espacio aéreo europeo, canadiense y estadounidense. Algunas aerolíneas han cancelado vuelos a China, Japón y Corea del Sur, mientras que otras trabajan en alternativas como los desvíos, que están teniendo su impacto debido a los mayores tiempos de tránsito y costos.



# SIGN OF THE TIMES



La guerra en Ucrania ha impactado también en la industria del project cargo. El mayor avión de carga del mundo, el Antonov AN-225, fue destruido por el ejército ruso en el aeropuerto de Gostmel, en Kiev. 

The war in Ukraine has also impacted the project cargo industry. The world's largest cargo aircraft, the Antonov AN-225, was destroyed by the Russian army at Gostmel airport in Kiev.

**JAIME PINEDO**

**A**s we approach the halfway point of 2022, we look back on two years of pandemic that have had an unprecedented effect on people's lives, on global economies, employment, investment, goods demand and trade.


The world is now witnessing a war in Europe, with the Russian invasion of Ukraine, the repercussions of which are affecting freight markets, not only in the region, but globally. With the imposition of sanctions, major shipping lines have stopped accepting bookings for Russia, with a few exceptions,

while travel to Ukraine has been suspended. In addition, sanctions have reduced Russian oil exports, bringing a significant increase in the price of crude oil that has also been reflected in marine fuel prices.

Moreover, the global supply chain crisis shows no signs of abating, at least in the short term, causing capacity shortages, exorbitant freight rates, and port congestion problems with China, more specifically Shanghai. As if this were not enough, the Suez Canal has increased its transit rates by 10% for northbound traffic, thus contributing to inflationary pressure.





Erhardt Projects está viviendo un desarrollo importante de la compañía. 

Erhardt Projects is undergoing significant company growth.

Como uno más de los símbolos de los desastres de la guerra, el Antonov AN-225, el mayor avión carguero del mundo, fue destruido por el fuego ruso en el aeropuerto de Gostmel, en Kiev, lo que supone una gran pérdida para el mercado de carga aérea de carga pesada.

Todos estos hechos han impactado en la industria global de logística y la cadena de suministro a un nivel nunca antes conocido, incluida la industria de la carga de proyecto. Tanto los cargadores como las líneas marítimas, transitarios y transportistas, puertos y terminales, están reaccionando para adaptarse a un mercado cambiante, rediseñando y optimizando sus procesos operativos para amortiguar estos impactos.

En las siguientes páginas, tres profesionales con amplia y probada experiencia en el campo del Project Cargo ofrecen sus impresiones acerca de estas y otras cuestiones relevantes para una industria basada precisamente en la globalización y que mira muy atenta la evolución de las industrias y los mercados geográficos generadores de carga. Son Inés Cano, Heavy lift-project & logistics network manager de Sparber Group; Rodrigo Jaime, managing director de Martin Bencher Projects Spain, e Igor Muñiz, general manager de Erhardt Projects.

#### ADAPTING TO CHANGE

The air cargo market has also been strongly affected by sanctions on Russia because Russian aircraft are banned from flying in European, Canadian and US airspace. Some airlines have cancelled flights to China, Japan and South Korea, while others are working on alternatives such as diversions, which are bringing increased transit times and costs.

In yet another symbol of the disasters of war, the Antonov AN-225, the world's largest cargo aircraft, was destroyed by Russian fire at Gostmel airport in Kiev, representing a major loss for the heavy-lift air cargo market.

All these events have impacted the global logistics and supply chain industry to an unprecedented extent, including the project cargo industry. Shippers, shipping lines, freight forwarders and carriers, ports and terminals are all scrambling to adapt to a changing market by redesigning and optimising their operational processes to cushion these impacts.

In the following pages, three professionals with extensive, proven experience in the project cargo industry give their impressions on these and other relevant issues for a sector based precisely on globalisation which keeps a close eye on the evolution of cargo-generating industries and geographical markets. They are Inés Cano, Heavy-lift Project & Logistics Network Manager of Sparber Group; Rodrigo Jaime, Managing Director of Martin Bencher Projects Spain, and Igor Muñiz, General Manager of Erhardt Projects.



**Bilbao**  
PORT



## Your breakbulk partner with a dynamic industrial hinterland

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

Experience our 360° port visit from our stand at  
BreakBulk Europe. Hall 1, Stand 1E25-F24

[www.bilbaoport.eus](http://www.bilbaoport.eus)

## ¿CÓMO VALORA LA ACTUAL SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA DEL PROJECT CARGO TRAS LA PANDEMIA, UNA CRISIS ENERGÉTICA GLOBAL Y UNA GUERRA EN EUROPA?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group*

Vivimos una de las situaciones más complicadas de los últimos años, con un mercado volátil; un mercado de riesgo para las transitarías no preparadas con personal experto que, a su vez, llevan a sus clientes a sufrir graves consecuencias operativas; fuerte incremento de los fletes; falta de equipos; aprovechamiento por parte de ciertos armadores para implementar unas condiciones abusivas de fletamento, la oferta y la demanda... Es necesario hoy día aumentar el control y el rigor de la operativa, ya que los riesgos han aumentado considerablemente y exige profesionales de primera línea.

Vivimos una de las situaciones más complicadas de los últimos años, con un mercado volátil; un mercado de riesgo para las transitarías no preparadas con personal experto que, a su vez, llevan a sus clientes a sufrir graves consecuencias operativas; fuerte incremento de los fletes; falta de equipos; aprovechamiento por parte de ciertos armadores para implementar unas condiciones abusivas de fletamento, la oferta y la demanda... Es necesario hoy día aumentar el control y el rigor de la operativa, ya que los riesgos han aumentado considerablemente y exige profesionales de primera línea.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director  
de Martín Bencher  
Projects Spain*

Estamos viviendo un momento muy complicado y de muchísima incertidumbre. Esto comenzó con la pandemia, en donde vimos MPV (buques multipropósito) que se dedicaron al transporte de contenedores dado que era más rentable -y hasta cierto punto, sigue sucediendo-, generando falta de buques para mover carga de proyecto. Y ahora se suma una guerra, que además de los efectos devastadores que tiene sobre la población, afecta a nuestro sector. El principal motivo es la subida repentina del precio de los combustibles, entre otras materias primas, motivos que han impactado negativamente sobre los costes del transporte. Estamos viendo precios récords del combustible, siendo la primera vez en la historia que el bunker pasó de la barrera de los 1.000 USD por tonelada, y esto hace que se tengan que revisar todas las tarifas de proyectos que ya habían sido adjudicados.

Estamos viviendo un momento muy complicado y de muchísima incertidumbre. Esto comenzó con la pandemia, en donde vimos MPV (buques multipropósito) que se dedicaron al transporte de contenedores dado que era más rentable -y hasta cierto punto, sigue sucediendo-, generando falta de buques para mover carga de proyecto. Y ahora se suma una guerra, que además de los efectos devastadores que tiene sobre la población, afecta a nuestro sector. El principal motivo es la subida repentina del precio de los combustibles, entre otras materias primas, motivos que han impactado negativamente sobre los costes del transporte. Estamos viendo precios récords del combustible, siendo la primera vez en la historia que el bunker pasó de la barrera de los 1.000 USD por tonelada, y esto hace que se tengan que revisar todas las tarifas de proyectos que ya habían sido adjudicados.



**Igor Muñiz**  
*General manager  
de Erhardt  
Projects*

La industria del Project Cargo vive en la misma incertidumbre que la economía global, trabajamos en el corto plazo, en un mercado spot altamente volátil en el que el cumplimiento de plazos y la adaptación a las circunstancias se han convertido en factores críticos.

El negocio requiere de una nueva forma de trabajar, proponiendo soluciones flexibles ante la gran elasticidad de la demanda. En nuestro caso, estamos trabajando con una mentalidad de adaptación acelerada ante las circunstancias, flexibilidad y foco en la comprensión de las necesidades y requerimientos que el cliente precisa en cada momento.



El Project Cargo vive en la misma incertidumbre que la economía global, trabajamos en el corto plazo, en un mercado spot altamente volátil en el que el cumplimiento de plazos y la adaptación a las circunstancias se han convertido en factores críticos

**Igor Muñiz**  
*Erhardt Projects)*



## WHAT IS YOUR VIEW OF THE CURRENT SITUATION OF THE PROJECT CARGO INDUSTRY AFTER THE PANDEMIC, A GLOBAL ENERGY CRISIS AND A WAR IN EUROPE?



**Inés Cano**  
Heavy lift-project & logistics network manager de Sparber Group

supply and demand... Today we need to increase the control over operations, as risks have increased considerably and require top-notch professionals.

We are living through one of the most difficult situations in recent years, with a volatile market including a risky scenario for inexperienced freight forwarders lacking expert staff which, in turn, lead their clients to suffer serious operational consequences; sharp increases in freight rates; a shortage of containers; certain shipowners taking advantage of abusive chartering conditions,



**Igor Muñiz**  
General manager de Erhardt Projects

with a mindset of rapid adaptation to circumstances, flexibility and a focus on understanding the needs and requirements of the client at all times.

The project cargo industry is experiencing the same uncertainty as the global economy. We are working in the short term, in a highly volatile spot market in which meeting deadlines and adapting to circumstances have become critical factors.

The business requires a new way of doing business, offering flexible solutions to cater for highly elastic demand. In our case, we are working



**Rodrigo Jaime**  
Managing director de Martín Bencher Projects Spain

main reason is the sudden rise in fuel prices, among other raw materials, which is having a negative impact on transport costs. We are seeing record fuel prices. In fact, it is the first time in history that bunker fuel has exceeded the USD 1,000 per tonne barrier, and this means that all the rates for projects that have already been awarded have to be revised.

We are living in a very complicated time with a lot of uncertainty. This started with the pandemic, where we saw MPVs (multipurpose vessels) shipping containers because it was more profitable - and to a certain extent, it still is - leaving a shortage of ships to move project cargo. And now there is a war which, in addition to the devastating effects it has on the population, is affecting our sector. The



The project cargo industry is experiencing the same uncertainty as the global economy. We are working in the short term, in a highly volatile spot market in which meeting deadlines and adapting to circumstances have become critical factors

**Igor Muñiz**  
Erhardt Projects)



## ¿QUÉ SECTORES GENERADORES DE CARGA DE PROYECTO ESTÁN SUFRIENDO MÁS LAS CONSECUENCIAS? ¿CUÁLES MENOS? EN EL SECTOR ENERGÉTICO, ¿CUÁL ES EL COMPORTAMIENTO DE LOS PRINCIPALES SUBSECTORES (OIL & GAS, EÓLICO ONSHORE Y OFFSHORE...)?



**Inés Cano**  
Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group

Los fletes de los buques tanker han subido entre un 150% y un 500%; otras cargas, entre un 100% y un 300%; las tripulaciones de los buques de carga tienen aproximadamente un 15% de marinos mundiales entre ciudadanos rusos y ucranianos... Prácticamente no se ha salvado ningún sector del incremento de los fletes y la falta de equipos en aviones cargueros y buques.



**Rodrigo Jaime**  
Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain

En general, todos los sectores se están viendo afectados de alguna u otra forma, con falta de espacio y subida de precios, que han afectados a todas las industrias. Pero tal vez en donde vemos que se está notando más, debido al gran volumen que mueve, es el sector eólico. El sector del Oil & Gas hace muchos años viene con una caída en cuanto a proyectos se refiere, algo que puede cambiar en el mediano y largo plazo si se mantienen los precios del crudo y sus derivados.



**Igor Muñiz**  
General manager  
de Erhardt  
Projects

La carga de proyectos es un sector mayoritariamente ligado a lo que podríamos denominar "proyectos-país". En este sentido, la marcha de la economía de cada país determina en gran medida la evolución de nuestro sector.

Desde un punto de vista macro, los acontecimientos recientes de pandemia, crisis energética y guerra están incrementando los niveles de riesgo y, en consecuencia, están afectando al sector en términos generales.

No obstante, la apuesta mundial por la sostenibilidad medioambiental (emisiones cero y energías limpias) y los paquetes de estímulo y reactivación económica promovidos por los gobiernos en sectores como la Energía o Infraestructuras, están incrementando el aumento en los volúmenes de carga de proyectos a nivel global.

El sector energético ha sufrido mucho durante la pandemia, teniendo en la actualidad un comportamiento positivo. El desarrollo del Oil & Gas es favorable, el Onshore es una realidad que sigue su camino de manera estable desde hace tiempo y el Offshore tiene la ventaja de que son proyectos e inversiones a muy largo plazo y que por ello se ven menos afectados, aunque con una clara elevación del riesgo y la incertidumbre.



Prácticamente no se ha salvado ningún sector del incremento de los fletes y la falta de equipos en aviones cargueros y buques

**Inés Cano**  
Sparber Group

**WHICH PROJECT CARGO GENERATING SECTORS ARE SUFFERING MOST FROM THE CONSEQUENCES? WHICH ONES ARE SUFFERING LEAST? HOW ARE THE MAIN SUBSECTORS IN THE ENERGY SECTOR (OIL & GAS, ONSHORE AND OFFSHORE WIND, ETC.) PERFORMING?**



**Inés Cano**  
Heavy lift-project & logistics network manager de Sparber Group

Tanker freight rates have risen between 150% to 500%; other freight by 100% to 300%; cargo ship crew sailors include about 15% of Russian and Ukrainian citizens... Virtually no sector has been spared from the increase in freight rates and the lack of containers on ships and cargo planes.



**Rodrigo Jaime**  
Managing director de Martin Bencher Projects Spain

In general, all sectors are feeling the crunch in one way or another, with lack of space and price increases affecting all industries. But perhaps where it is most noticeable, due to the sheer volume involved, is the wind energy sector. The oil & gas sector has been experiencing a decline in terms of projects for many years, which could change in the medium and long term if the prices of crude oil and its

by-products are maintained.



**Igor Muñiz**  
General manager de Erhardt Projects

Project cargo is a sector mostly linked to what we could call "country projects". In this sense, the performance of each country's economy largely determines the evolution of our sector.

From a macro point of view, the recent events of the pandemic, the energy crisis and the war are increasing risk levels and having a knock-on effect on the entire industry.

However, global commitments to environmental sustainability (zero emissions and clean energy) and the economic stimulus and recovery packages promoted by governments in sectors such as energy and infrastructure are increasing project cargo volumes worldwide.

The energy sector has suffered considerably during the pandemic but is currently performing positively. Oil & gas development is favourable, onshore is a reality that has been moving forward consistently for some time now whilst offshore has the advantage of being very long-term projects and investments which are therefore less affected, despite a clear increase in risk and uncertainty.



Virtually no sector has been spared from the increase in freight rates and the lack of containers on ships and cargo planes

**Inés Cano**  
Sparber Group





## EN CUANTO A MERCADOS GEOGRÁFICOS Y EN ESPECIAL RUSIA, ¿QUÉ CAMBIOS SE ESTÁN PRODUCIENDO?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group*

Los cambios en los mercados son obvios, con Ucrania paralizada y Rusia bajo embargo. Se está abandonando carga en distintos puertos mundiales debido a la imposibilidad de empresas rusas y ucranianas de hacer frente al pago de los fletes ante las restricciones bancarias. Prácticamente todos los sectores están sufriendo las consecuencias de la pandemia y la guerra de Ucrania.

A pesar de todo, hay un aumento considerable de carga, con mercados como el africano y/o el latinoamericano, con importantes proyectos de instalaciones industriales, energías renovables, etc. Pero la falta de equipo, cargueros aéreos y buques nos aboca a la situación actual.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain*

El principal cambio que vemos en esta parte, es que tanto navieras y armadores, como cargadores y freight forwarders, se ven afectados por las sanciones impuestas a Rusia, por lo cual muchos proyectos se han tenido que poner en stand-by hasta que, en algún momento, esas sanciones queden sin efecto y se pueda retomar con algunos proyectos de gran envergadura que se estaban ejecutando en

Rusia.



**Igor Muñiz**  
*General manager  
de Erhardt  
Projects*

En estos últimos tiempos la logística ha pasado a ser un factor estratégico de primer orden para las empresas y ahora muestran un renovado interés por su cadena de suministro. La fiabilidad, el coste de los fletes, la transparencia en las operaciones y la capacidad de respuesta son ahora claves en su competitividad.

Hemos pasado de "hacer cosas" a "comprar cosas"; la pandemia cambió nuestra forma de gastar y este cambio de estilo de vida está teniendo un gran impacto en la actual crisis del transporte marítimo mundial con congestiones en China o EE.UU. por falta de equipamiento, poco espacio para mucha carga, aumento del coste de combustible e incremento en los fletes.

El conflicto en Ucrania añade tensión adicional a las cadenas de suministro. A medida que la carga con destino Rusia deja de moverse empeora la congestión del tráfico marítimo y disminuye la capacidad disponible. La interrupción del comercio por la guerra está ocasionando que los tiempos de permanencia de los transbordos hayan aumentado en torno al 40 % en toda Europa desde el 17 de febrero.

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

**ASTHON CARGO**  
INTERNATIONAL LOGISTICS  
VALENCIA ■

Part of the Share Logistics Family

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

**VALENCIA**  
Pl. de la Semana Santa Marínera, 1, 89 - 46011 Valencia  
Tel. +34 96 324 56 65 · Fax +34 96 324 56 64  
[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  
[asthonbcn@asthoncargo.cat](mailto:asthonbcn@asthoncargo.cat)

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

## WHAT CHANGES ARE TAKING PLACE IN TERMS OF GEOGRAPHICAL MARKETS, ESPECIALLY RUSSIA?



**Inés Cano**  
Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group

The changes in the markets are obvious, with Ukraine at a standstill and Russia subject to embargo. Cargo is being abandoned in various ports around the world due to the inability of Russian and Ukrainian companies to meet shipping payments due to banking restrictions. Virtually all sectors are suffering from the consequences of the pandemic and the war in Ukraine.

Nevertheless, there is a considerable increase in project cargo for markets such as Africa and Latin America, with major projects for industrial facilities, renewable energies, etc. But the lack of containers, cargo aircraft and ships has brought us to the current situation.



**Rodrigo Jaime**  
Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain

The main change we are seeing here is that both shipping lines and shipowners, as well as shippers and freight forwarders, are affected by the sanctions imposed on Russia, so many projects have had to be put on stand-by until, at some point, these sanctions are lifted and several large-scale projects that were being carried out in Russia can be resumed.



**Igor Muñiz**  
General manager  
de Erhardt  
Projects

Logistics has recently become a major strategic factor for companies, and they are now showing a renewed interest in their supply chain. Reliability, freight costs, operational transparency and responsiveness are now key to their competitiveness.

We have moved from "making things" to "buying things"; the pandemic has changed the way we spend and this change in lifestyle is having a major impact on the current global shipping crisis with congestion in China and the USA due to a lack of containers, too little space for too much cargo, rising fuel costs and increased freight rates.

The conflict in Ukraine is putting additional stress on supply chains. Russia-bound cargo has come to a halt, shipping congestion is worsening, and available capacity is decreasing. The trade disruption caused by the war has led to transshipment dwell times increasing by around 40 per cent across Europe since 17 February.





**EMBALAJES GRACIA**  
MARITIMO • TÉRMICO • INDUSTRIAL

**DE +50 AÑOS PROTEGIENDO**





**JALUSAS 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)

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

## ¿EN QUÉ NIVEL HAN AUMENTADO LOS FLETES MARÍTIMOS EN EL SECTOR DEL HEAVY-LIFT Y PROJECT CARGO?



**Inés Cano**  
Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group

competitivos.

En mi respuesta a la segunda pregunta he contestado sobre los incrementos de los fletes y sus correspondientes porcentajes. Estos incrementos, obviamente, desestabilizan el mercado y quizás hagan pensar que el futuro requiera tener los productos más cerca de casa. Algunos de nuestros clientes han dejado de exportar e importar, buscando otros mercados más cercanos para poder seguir siendo



**Igor Muñiz**  
General manager  
de Erhardt  
Projects

los fletes siguen al alza y han llegado para quedarse.



Los incrementos de los fletes desestabilizan el mercado y quizás hagan pensar que el futuro requiera tener los productos más cerca de casa



**Rodrigo Jaime**  
Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain

El aumento en los fletes ha sido muy alto. Comparando fletes que teníamos cotizados desde hace un año hasta esta parte, hemos visto incrementos de hasta el 40% o incluso más, y lejos de mejorar, esperamos que hasta finales de año esto siga aumentando.

**Inés Cano**  
Sparber Group

**INSIGNIA SHIPPING**

**招商局**  
CHINA MERCHANTS GROUP  
Since 1872

Sinotrans as part of China Merchant 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

World map labels: Confi, Med, Persian Gulf, WAFR, SE ASIA, WAUS, EAUS, North America, South America, New Zealand.

Vessel name: **SINOTRANS & CS**



## TO WHAT EXTENT HAVE OCEAN FREIGHT RATES INCREASED IN THE HEAVY-LIFT AND PROJECT CARGO SECTOR?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project & logistics network manager de Sparber Group*

In my answer to the second question, I have discussed freight increases and their corresponding percentage rises. These increases obviously destabilise the market and may make us think that in the future our products need to be closer to home. Some of our customers have stopped exporting and importing and are looking for other markets closer to home in order to remain competitive.



**Igor Muñiz**  
*General manager de Erhardt Projects*

Although 2022 continues to see further increases in freight rates, the new increases seem to indicate a slowdown in the price race. Unfortunately for shippers, rates continue to be between 285% and 425% higher than early 2020 levels, depending on the route. While rates on bulk carriers are five to six months behind updates on containerships, the conclusion is that freight rates are still

on the rise and these price hikes are here to stay.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director de Martin Bencher Projects Spain*

The increase in freight rates has been dramatic. Compared to the freight rates we were quoting a year ago, we have seen increases of up to 40% or even more, and far from improving, we expect things to get worse until the end of the year.



These increases obviously destabilise the market and may make us think that in the future our products need to be closer to home”

*Inés Cano*  
*Sparber Group*



**YOUR PROMISES,  
RELIABLY DELIVERED.**



**Stronger, together.**

[www.jumbo-sal-alliance.com](http://www.jumbo-sal-alliance.com)

## ¿EXISTE SUFICIENTE CAPACIDAD PARA LA ACTUAL DEMANDA EN ESTE MERCADO?



**Inés Cano**  
Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group

Antes de la pandemia ya sufríamos problemas de espacio, dependiendo de los orígenes o destinos de las cargas. El remate de los problemas de espacio, de buques y aviones cargueros ha sido la guerra Rusia-Ucrania, la paralización de la flota marítima ucraniana, la destrucción de la infraestructura de aviones cargueros ucranianos, el embargo a las flotas marítima y aérea rusa, ambos países importantísimos en la logística y equipos para la carga de proyectos.



**Rodrigo Jaime**  
Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain

La falta de capacidad es evidente y es uno de los factores de los altos precios de flete que estamos viendo. Esto se debe a la suma de todos los factores anteriormente mencionados. Vemos además que no salen al mercado nuevos buques, y tampoco se están mandando a fabricar para el futuro cercano, sobre todo por el aumento repentino que ha tenido el acero, lo cual hace que muchos armadores esperen para poder encargar nuevas unidades.



**Igor Muñiz**  
General manager  
de Erhardt  
Projects

El cambio en las preferencias de consumo a las que antes aludíamos sigue dificultando el equilibrio entre oferta y demanda, la capacidad u oferta de espacio de carga sigue por debajo de la demanda del mismo, no solo en el mercado marítimo sino también en el aéreo.

En el sector de los portacontenedores y en EE.UU., uno de los focos principales de la congestión, se han introducido medidas novedosas como el almacenamiento temporal adicional para contenedores, mayor altura de apilamiento, operaciones más largas y mayores límites de carga.

La conclusión es que seguimos sin capacidad suficiente para atender la demanda existente, con contrataciones spot y con matices según las regiones.



Vemos que no salen al mercado nuevos buques y no se están haciendo pedidos para el futuro cercano, sobre todo por el aumento repentino del precio del acero, por lo que muchos armadores esperan a encargar nuevas unidades

**Rodrigo Jaime**  
Martin Bencher Projects Spain



**Mayor capacidad,  
mayor beneficio.**

Innovación fuera de la caja.  
[www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)

**LIEBHERR**

Grúas móviles portuarias  
LHM 800

## IS THERE ENOUGH CAPACITY FOR CURRENT DEMAND IN THIS MARKET?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project & logistics network manager de Sparber Group*

Before the pandemic, we were already suffering from space constraints, depending on cargo origins and destinations. The final straw in the space situation for ships and cargo aircraft has been the Russia-Ukraine war, the shutdown of the Ukrainian shipping fleet, the destruction of Ukrainian cargo aircraft infrastructure, and the embargo on the Russian shipping and air fleets, which are both very important countries for project cargo logistics and equipment.



**Igor Muñiz**  
*General manager de Erhardt Projects*

The change in consumer preferences to which we referred earlier continues to hamper the balance between supply and demand, with the capacity and supply of cargo space continuing to lag behind demand, not only in the shipping market but also in the airfreight market. In the container shipping sector and in the US, one of the main sources of congestion, innovative measures have been introduced such as additional temporary storage for containers, higher stacking heights, longer operations and higher cargo limits.

The bottom line is that we still have insufficient capacity to meet existing demand, with spot contracting and regional variations.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director de Martin Bencher Projects Spain*

There is an obvious lack of capacity, and this is one of the factors behind the high freight rates we are seeing. This is due to the sum of all the factors mentioned above. We are also seeing that new vessels are not coming onto the market, nor are they being ordered for the near future, especially due to the sudden increase in steel prices, which is causing many shipowners to wait before they order new vessels.



We are also seeing that new vessels are not coming onto the market, nor are they being ordered for the near future, especially due to the sudden increase in steel prices, which is causing many shipowners to wait before they order new vessels

*Rodrigo Jaime  
Martin Bencher Projects Spain*

PUERTO DE **BILBAO**  
PORT OF

**WORLDWIDE HEAVYLIFT & PROJECT CARGO LOGISTICS VIA BILBAO**

**Uniport Bilbao**  
Port Community

T +34 94 423 6782  
info@uniportbilbao.es  
www.uniportbilbao.es

## EL PRECIO DEL PETRÓLEO Y LA INESTABILIDAD GEOPOLÍTICA MARCAN EL PASO

### ¿CUÁLES SON EN ESTOS MOMENTOS LOS MAYORES RETOS A LOS QUE SE ENFRENTA EL SECTOR DEL PROJECT CARGO?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group*

Las dificultades son varias y de distinta intensidad, según el momento, mercado y sobre orígenes y destinos de las mercancías. Destacaría el precio del combustible, que no olvidemos, es un problema que viene antes del conflicto de Rusia-Ucrania; la inestabilidad geográfica y política en demasiados países en desarrollo; un más que probable cambio del orden mundial, que afectará directamente a la producción, fabricación y deslocalización. En general, un mercado donde los riesgos han aumentado de forma considerable, situación que requiere más que nunca trabajar con profesionales para hacer frente a cambios inesperados y a problemas de nueva índole y nunca tratados anteriormente.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain*

Como comentado anteriormente, los efectos negativos de la guerra y los efectos que se han venido generando desde la pandemia, siguen afectando nuestro día a día, y esas consecuencias van a seguir dándose por un tiempo indeterminado. Lamentablemente, va a llevar un tiempo volver a cierta "normalidad" en cuanto a precios.



**Igor Muñiz**  
*General manager  
de Erhardt  
Projects*

En un entorno cambiante e impredecible, la capacidad de adaptación y resiliencia son clave. El desarrollo de equipos humanos polivalentes y multidisciplinares, flexibles, de mentalidad abierta y con capacidad de sacrificio para adaptarse al porvenir diario será determinante y marcará la diferencia entre las empresas del sector.

La gestión de la cadena de suministro ha pasado a ocupar uno de los primeros puestos en el ranking de preocupación empresarial, por ello las relaciones entre las partes están girando hacia relaciones de visión compartida, a largo plazo, con prestación de servicios integrados en un ámbito geográfico global.



El desarrollo de equipos humanos polivalentes y multidisciplinares, flexibles, de mentalidad abierta y con capacidad de sacrificio para marcará la diferencia entre las empresas del sector

**Igor Muñiz**  
*Erhardt Projects*



# OIL PRICES AND GEOPOLITICAL INSTABILITY DICTATE THE PACE

## WHAT ARE THE BIGGEST CHALLENGES CURRENTLY FACING THE PROJECT CARGO INDUSTRY?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group*

There are many difficulties of varying intensity, depending on the time and market and on goods origins and destinations. I would single out fuel prices which, let us not forget, is a problem that predates the Russia-Ukraine conflict; geographical and political instability in too many developing countries; and a more than likely change in the world order, which will directly affect production, manufacturing, and offshoring. In general, this is a market where risks have increased considerably, and the situation requires working with professionals more than ever to be able to cope with unexpected changes and totally new problems we have never had to deal with before.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain*

As mentioned above, the negative effects of the war and the fallout from the pandemic continue to affect our daily lives, and these repercussions will continue to be felt for an indefinite period of time. Unfortunately, it will take some time to return to some kind of "normality" in terms of prices.



**Igor Muñiz**  
*General manager  
de Erhardt  
Projects*

In a changing, highly unpredictable environment, versatility and resilience are essential. Building multidisciplinary, flexible and self-sacrificing teams with an open mindset that can adapt to day-to-day business will be decisive and will mark the difference between companies in the industry.

Supply chain management has moved to the top of the list of business concerns, and relationships between parties are shifting towards long-term, shared-vision relationships, with integrated service delivery on a global scale.



Building multidisciplinary, flexible and self-sacrificing teams with an open mindset that can adapt to day-to-day business will be decisive and will mark the difference between companies in the industry

**Igor Muñiz**  
*Erhardt Projects*



## ¿SE ESTÁ PRODUCIENDO UN REPOSICIONAMIENTO DE LAS TRANSITARIAS EN EL PROJECT CARGO? ¿Y EN ESPAÑA EN PARTICULAR?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group*

En nuestro mercado, por parte de multinacionales extranjeras apoyadas por las navieras más potentes del planeta, pretende desequilibrar el status quo actual. Algunas de estas transitarias han aumentado sus departamentos de Proyectos contratando personal poco cualificado, quienes ponen en peligro operaciones costosas y de envergadura.

Efectivamente hay un reposicionamiento, no solo de las transitarias, sino que diría que todas las partes involucradas en proyectos, llave en mano, están adaptándose a los nuevos tiempos. La compra por ciertas navieras de transitarias multinacionales está cambiando la forma y la manera de permanecer en este mercado cuyas exigencias superan otros sectores de la logística. ¿Competir con las mismas armas? La irrupción en



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain*

Como transitarios de proyecto, vemos que en este sector la participación del transitario aún sigue siendo importante. Nuestros clientes siguen apoyándose en nuestro expertise y know-how y eso se sigue notando en los buenos resultados que se siguen dando, mayor cantidad de embarques y crecimiento constante.



**Igor Muñiz**  
*General manager  
de Erhardt  
Projects*

Sin duda, el sector se ha convertido en un sector de nicho, en el que se requiere de alta especialización, de nuevos perfiles técnicos y más digitales. La pandemia, la digitalización o el incremento del riesgo ha resultado ser un verdadero vendaval para el sector, con empresas consolidadas que han desaparecido y que ha dado oportunidad a nuevos entrantes.

En el caso de Erhardt Projects esta disrupción la hemos contemplado siempre como una gran oportunidad y estamos viviendo un desarrollo importante de la compañía. A medida que las cadenas logísticas se vuelven más complejas y se ven afectadas por riesgos de toda índole, se acentúa la necesidad de abordar los proyectos bajo una visión única, que integre servicios logísticos físicos y digitales, cumplimiento normativo, gestión del riesgo y disminución del impacto medioambiental.



La pandemia, la digitalización o el incremento del riesgo han sido un verdadero vendaval para el sector, con empresas consolidadas que han desaparecido y que ha dado oportunidad a nuevos entrantes

**Igor Muñiz**  
*Erhardt Projects*

## IS THERE A REPOSITIONING OF FREIGHT FORWARDERS IN PROJECT CARGO AND IN SPAIN IN PARTICULAR?



**Inés Cano**  
Heavy lift-project & logistics network manager de Sparber Group

There is indeed a repositioning, not only of freight forwarders, but also of all parties involved in turnkey projects, who are adapting to the new times. The acquisition of multinational freight forwarders by certain shipping lines is changing the way players stay in this market, with demand exceeding that of other logistics sectors. Competing with the same rules? The entry into our market

of foreign multinationals supported by the world's most powerful shipping lines aims to disrupt the current status quo. Some of these forwarding companies have increased their project departments by hiring unqualified staff who are jeopardising important, extremely expensive operations.



**Rodrigo Jaime**  
Managing director de Martin Bencher Projects Spain

As project cargo forwarders, we see that the role of the freight forwarder is still important in this sector. Our clients continue to rely on our expertise and know-how, and this is reflected in the excellent results that continue to be achieved, with more shipments and constant growth.



**Igor Muñiz**  
General manager de Erhardt Projects

Without a doubt, the sector has become a niche which requires a high degree of specialisation, and new technical and more digital profiles. The pandemic, digital transformation and the increase in risk have proved to be a veritable hurricane for the sector, with consolidated companies disappearing and new players taking their place.

In the case of Erhardt Projects, we have always viewed disruption as being a major opportunity, and we are seeing significant company growth. As logistics chains become more complex and more seriously affected by risks of all kinds, there is a growing need to approach projects with a holistic vision, bringing together physical and digital logistics services, regulatory compliance, risk management and environmental impact reduction.



The pandemic, digital transformation and the increase in risk have proved to be a veritable hurricane for the sector, with consolidated companies disappearing and new players taking their place

**Igor Muñiz**  
Erhardt Projects





## ¿EN QUÉ HA CAMBIADO LA RELACIÓN CON EL CLIENTE ANTE LA NUEVA SITUACIÓN?



**Inés Cano**  
Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group

Hay un cambio muy positivo en la relación con el cliente nacional, sobre todo con un sector afortunadamente cada vez más pequeño. El cambio es fundamentalmente con clientes que nos veían como un factor de costo, un eslabón de su cadena que produce gastos, con los que no nos veían como un valor añadido; en definitiva, como un socio y un partner en esa aventura que es el mundo de la carga de proyecto



**Igor Muñiz**  
General manager  
de Erhardt  
Projects

Vivimos unos tiempos convulsos en los que, paradójicamente, conviven las relaciones a largo plazo y de visión compartida con los clientes, con las operaciones spot, caracterizadas por las fuertes tensiones a todos los niveles y entre todos los participantes de la cadena.

La fiabilidad, la transparencia de las operaciones, la flexibilidad, la capacidad de respuesta y el precio son ahora las claves en la competitividad de las empresas.



**Rodrigo Jaime**  
Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain

Vemos por parte de nuestros clientes un poco de miedo a la incertidumbre, pero como mencionaba antes, también vemos que la relación cliente-forwarder se hace más fuerte.



El cambio es fundamentalmente con clientes que nos veían como un factor de costo, un eslabón de su cadena que produce gastos, con los que no nos veían como un valor añadido

*Inés Cano*  
Sparber Group

**BERNARDINO ABAD**  
GRUPO LOGÍSTICO

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

## HOW HAS THE CUSTOMER RELATIONSHIP IN THE NEW SCENARIO?



**Inés Cano**  
Heavy lift-project & logistics network manager de Sparber Group

There has been a very positive change in the relationship with the domestic customer, especially in a sector that is fortunately becoming smaller and smaller. The change is fundamentally with clients who saw us as a cost factor, a link in their chain that cost them money, with those who did not see us as adding value; in short, not viewing us as a partner and an ally in the project cargo world adventure.



**Igor Muñiz**  
General manager de Erhardt Projects

We are living in turbulent times in which, paradoxically, long-term relationships and a shared vision with clients coexist with spot operations, characterised by major tension at all levels and between all the participants in the chain.

Reliability, operational transparency, flexibility, responsiveness and price are now the keys to business competitiveness.



**Rodrigo Jaime**  
Managing director de Martin Bencher Projects Spain

We do see some apprehension among our clients over uncertainty, but as I mentioned before, we also see that the client-forwarder relationship is getting stronger.



The change is fundamentally with clients who saw us as a cost factor, a link in their chain that cost them money, with those who did not see us as adding value



*Inés Cano*  
Sparber Group



### CARGAS DE PROYECTO | GARANTÍA, VIABILIDAD Y SEGURIDAD



-  **NOS ENCARGAMOS DE TODA LA LOGÍSTICA NECESARIA, INCLUSO POR AEREO**
-  **SECTORES: OIL & GAS, INFRAESTRUCTURAS, ENERGÍA, RENOVABLES, MINERÍA, ETC.**
-  **TRANSPORTE ESPECIAL: RO-RO, LO-LO, BREAK BULK, HEAVY-LIFT, MPV**

-  **SOLUCIONES INTEGRALES PUERTA A PUERTA CON TODAS LAS GARANTIAS**
-  **SUPERVISAMOS LA EJECUCIÓN Y EMITIMOS TODOS LOS DOCUMENTOS NECESARIOS**
-  **DISPONEMOS DE ACUERDOS EXCLUSIVOS CON CARRIERS ESPECIALIZADOS QUE OPERAN EN WAF**

 **AVDA BRASIL 29-1. 28020 MADRID**
 **COMERCIAL@ZAZULOGISTICS.COM**
 **+34 91 192 00 16**
 **WWW.ZAZULOGISTICS.COM**

## ¿CUÁL ES POSICIÓN DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS EN EL MERCADO GLOBAL DEL PROJECT CARGO?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group*

Las empresas transitarias de carga de proyecto nacionales son altamente cualificadas. Me refiero a las que se dedican a la carga de proyecto en cuerpo y alma, no a ciertas transitarias sin experiencia que ponen en peligro la ejecución de los mismos. Algunos clientes han entendido que lo barato en este sector sale a veces muy caro. Recientemente ha desaparecido una de las mejores transitarias que se dedicaba en exclusiva a realizar grandes proyectos. Otra víctima de la crisis mundial.

De las empresas nacionales que seguimos dedicándonos a esta maravillosa y no siempre agradecida profesión, destacaría su alta profesionalidad y su resiliencia, trabajando en condiciones adversas, compitiendo con las mayores transitarias internacionales y sus respectivas propietarias, las navieras.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain*

España tiene un gran potencial a nivel global y las grandes ingenierías siguen ejecutando megaproyectos en muchas zonas del mundo, pero al momento de cotizar vemos que son muy cautos y tratan de cuidarse aún más que antes en cuanto a posibles subidas de precios. Sacando lo que son las grandes ingenierías, también vemos a otras empresas, pequeñas y medianas, que nos consultan aún más que antes por el futuro del mercado y lo que esperamos nosotros como forwarders.



**Igor Muñiz**  
*General manager  
de Erhardt  
Projects*

La posición española en el mercado global es ciertamente importante, con fabricantes en diversos sectores que son una referencia a nivel mundial, con ejemplos claros como los de energía eólica onshore y offshore o determinados "epecistas" que continúan escalando puestos en sus respectivos sectores y realizan grandes proyectos en mercados emergentes como Asia, Middle East o Sudamérica.

En este sentido, en Erhardt Projects hemos tomado la decisión de acompañar a nuestros clientes nacionales, convirtiéndonos en una empresa de servicios logísticos integrados, globales enfocada a conectar y simplificar la cadena de suministro de nuestros clientes.



España tiene un gran potencial a nivel global y las grandes ingenierías siguen ejecutando megaproyectos en muchas zonas del mundo, pero al cotizar vemos que son muy cautos en cuanto a posibles subidas de precios

**Rodrigo Jaime**  
*Martin Bencher Projects Spain*



## WHAT IS THE POSITION OF SPANISH COMPANIES IN THE GLOBAL PROJECT CARGO MARKET?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project & logistics network manager de Sparber Group*

Spanish project cargo forwarding companies are highly skilled. I am referring to those that deal with project cargo in body and soul, not to certain inexperienced freight forwarders that jeopardise project cargo delivery. Some clients have realised that cheap in this sector is sometimes very expensive. Recently, one of the best freight forwarders, dedicated exclusively to large projects, has disappeared.

Another victim of the global crisis.

Of the Spanish companies that continue to work in this wonderful but not always appreciated profession, I would highlight their outstanding professionalism and resilience, working in adverse conditions, competing with major international freight forwarders and their respective owners, the shipping companies.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director de Martin Bencher Projects Spain*

Spain has great potential at world level and the large engineering companies continue to execute mega-projects in many areas of the world, but when quoting they are very cautious and try to be even more careful than before in terms of possible price increases. Apart from the large engineering companies, we also see other small and medium-sized

companies consulting us even more than before about the future of the market and what we expect as forwarders.



**Igor Muñiz**  
*General manager de Erhardt Projects*

The Spanish position in the global market is clearly significant, with world-class manufacturers in various sectors, especially in onshore and offshore wind energy and certain EPC contractors who continue to climb the ranks in their respective industries by carrying out major projects in emerging markets such as Asia, the Middle East and South America.

In this sense, at Erhardt Projects we have taken the decision to accompany our national clients, becoming an integrated, global logistics services company focused on connecting and simplifying our clients' supply chain.



Spain has great potential at world level and the large engineering companies continue to execute mega-projects in many areas of the world, but when quoting they are very cautious

**Rodrigo Jaime**  
*Martin Bencher Projects Spain*



## EL OPTIMISMO SE ABRE PASO ENTRE LA INCERTIDUMBRE

### EN EL CASO CONCRETO DE SU EMPRESA, ¿ES OPTIMISTA EN EL CORTO Y MEDIO PLAZO?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group*

Por supuesto, tenemos muchos motivos para ser optimistas. En nuestro caso concreto y viendo el desarrollo de nuestro grupo, la división de Proyectos genera, asimismo, muchas oportunidades de trabajo al resto de áreas del grupo. La experiencia adquirida a lo largo de los años nos permite atender proyectos, llave en mano, de gran envergadura en los cinco continentes. Estamos especializados en países muy complicados para operar logísticamente, en países donde muchas multinacionales transitarias no operan debido a la complejidad estructural de algunos destinos muy delicados políticamente. A diferencia de otras empresas del sector, nuestros servicios son personalizados, trajés a medida, somos un extra beneficioso al producto de nuestro cliente. Somos sus socios logísticos.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain*

En Martin Bencher Group estamos comenzando un gran año con muchos proyectos interesantes. En el caso particular de Martin Bencher Spain, iniciamos nuestro tercer año en el mercado español, tras un comienzo que fue turbulento dado que abrimos nuestra oficina en Bilbao a finales del año 2019, poco antes de la pandemia, y no ha sido fácil poder desarrollar el lado comercial, al menos no como esperábamos.

De todas maneras, hemos podido ejecutar desde nuestros comienzos interesantes proyectos, habiendo tenido la posibilidad de trabajar en la mayoría de los puertos de España y también de Portugal. A diferencia de los dos primeros años, tuvimos la suerte de que comenzamos un 2022 con mucha actividad, y esperamos que a pesar de las dificultades del mercado, podamos seguir así en lo que resta del año. Aún nos queda mucho camino por recorrer, mucho trabajo por delante y sin duda que no ha sido fácil, pero nuestro equipo sigue con el mismo espíritu positivo que cuando comenzamos.



**Igor Muñiz**  
*General manager  
de Erhardt  
Projects*

La compañía ve el futuro con optimismo, contamos con el apoyo de los clientes que están refrendando nuestra visión de empresa de nicho superespecializada. Durante los últimos tres años la compañía ha encaminado sus esfuerzos en introducir las mejores prácticas del sector de la carga de proyectos, incorporando los mejores profesionales en sus áreas, sellando relaciones de largo plazo con clientes y proveedores en el ámbito internacional y acometiendo la digitalización de la operativa.

El hecho de estar integrada en Erhardt, grupo logístico con 140 años de experiencia nos aporta una visión de largo alcance, impulsando la generación de valor en el largo plazo sin perder nunca de vista la necesaria gestión del riesgo en el corto plazo.



Erhardt Projects ve el futuro con optimismo, con el apoyo de los clientes

**Igor Muñiz**  
*Erhardt Projects*

## OPTIMISM IN THE MIDST OF UNCERTAINTY

### IN YOUR COMPANY'S CASE, ARE YOU OPTIMISTIC IN THE SHORT AND MEDIUM TERM?



**Inés Cano**  
*Heavy lift-project  
& logistics network  
manager de  
Sparber Group*

Of course, we have many reasons to be optimistic. In our specific case and based on the growth of our group, the Projects Division also generates many job opportunities for other areas in Sparber. The experience we have gained over the years means we can handle large turnkey projects on all five continents. We are specialised in countries that are logistically very complicated to handle, where many multinational forwarding companies do not operate due to the structural complexity of some very politically sensitive destinations. Unlike other companies in the sector, our services are personalised, tailor-made, we are an added bonus to our client's product. We are their logistics allies.



**Rodrigo Jaime**  
*Managing director  
de Martin Bencher  
Projects Spain*

The year is getting off to a great start at the Martin Bencher Group with many exciting projects underway. In the particular case of Martin Bencher Spain, this is our third year in the domestic market. We got off to a turbulent start as we opened our office in Bilbao at the end of 2019, shortly before the pandemic, and it has not been easy to build up the commercial side of the business, at least not as we had hoped.

However, we have carried out some interesting projects since our inception and have had the opportunity to work in most of the ports in Spain and in Portugal. Unlike the first two years, we have been fortunate to start 2022 with lots of business on the table, and we hope that things will continue to go well for the rest of the year, despite market difficulties. We still have a long way to go, a lot of work ahead of us and things have certainly not been easy, but our team still has the same positive outlook as when we started.



**Igor Muñiz**  
*General manager  
de Erhardt  
Projects*

The company is optimistic about the future, thanks to the support of our clients who endorse our vision of us as a super-specialised niche organisation. In the last three years, the company has focused its efforts on introducing best practices in the project cargo sector, incorporating the best professionals, sealing long-term relationships with clients and suppliers at international level and digitally transforming its operations.

Being part of Erhardt, a logistics group with 140 years of experience, gives us a broad vision, promoting the generation of long-term value without ever losing sight of short-term risk management.



Erhardt Projects is optimistic about the future, thanks to the support of our clients

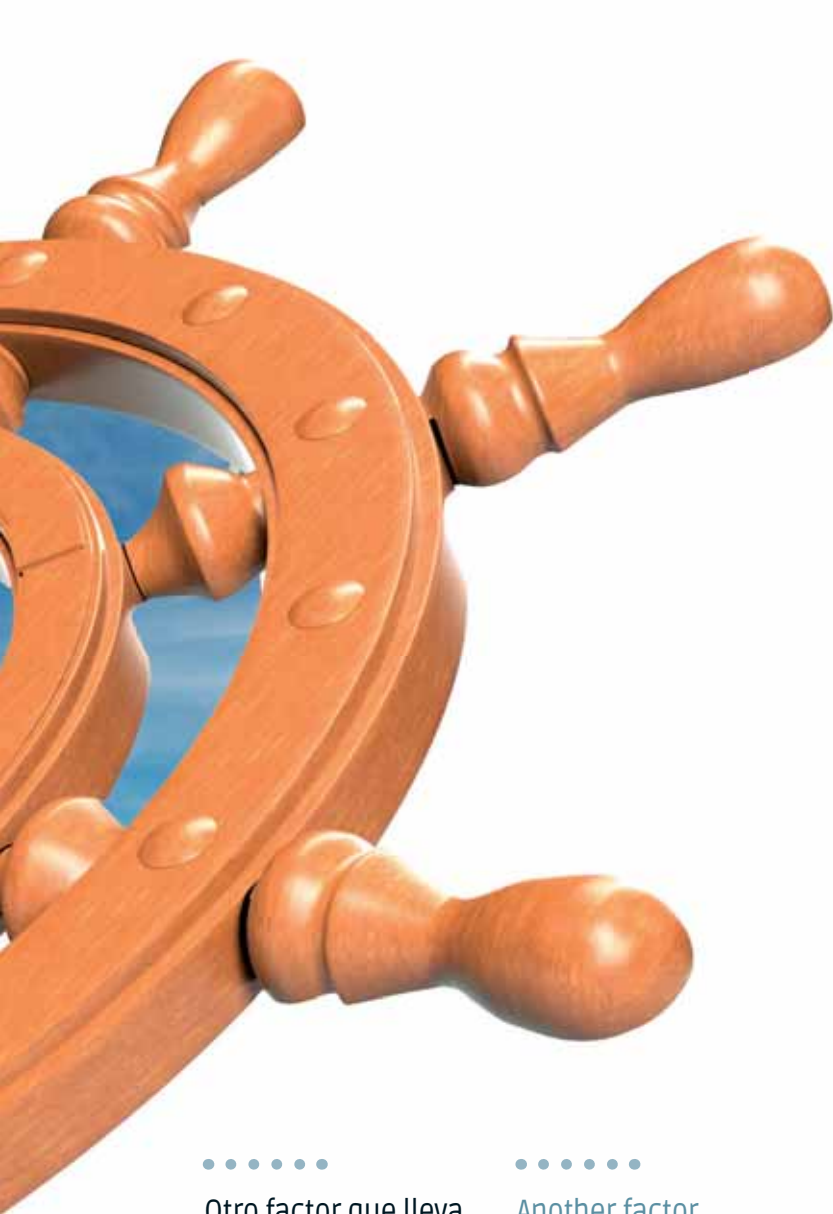
**Igor Muñiz**  
*Erhardt Projects*



# LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA MARCA EL RUMBO

THE ENERGY  
TRANSITION SETS  
THE PACE





**JAIIME PINEDO**

Una de las grandes evoluciones a la que asistimos actualmente a escala mundial es la relacionada con la transición energética, cuyo enorme impacto estamos sintiendo a todos los niveles. Obviamente, para las cadenas de suministro globales y especialmente para la industria del project cargo y brealbulk, así como para terminales y puertos, esta transición energética tiene un impacto enorme, por cuanto la actividad relacionada con la carga de proyectos energéticos representa un elevado porcentaje.

A medida que las industrias que dependen de especialistas logísticos para mover sus proyectos de una parte a otra del mundo han ido creciendo, también lo han hecho los desafíos a los que se enfrenta el project cargo.

Durante los años anteriores a la pandemia, se experimentó un crecimiento sostenido de la demanda de estos servicios de ingeniería logística por parte de sectores como el aeroespacial, Oil&Gas y energético en su conjunto, pero la crisis de la COVID-19 provocó la mayor caída de la inversión energética mundial de la historia y entidades como la Agencia Internacional de la Energía (AEI) preveían que el gasto se desplomaría en todos los sectores importantes, desde los combustibles fósiles hasta las energías renovables.



**JAIIME PINEDO**

One of the major developments we are currently witnessing on a global scale is related to the energy transition, the enormous impact of which we are feeling at all levels. Obviously, for global supply chains, and especially for the project cargo and breakbulk industry, as well as for terminals and ports, this energy transition has a huge impact, as project cargo activities related to energy projects play a major role.

To the extent that industries relying on logistics specialists to move their projects from one part of the world to another have grown, so have the challenges facing project cargo.

In the years leading up to the pandemic, there was steady growth in demand for these logistics engineering services from the aerospace, oil & gas and energy sectors as a whole. However, the COVID-19 crisis has triggered the largest slump in global energy investment in history and organisations such as the International Energy Agency (IEA) have predicted a huge drop in spending across all major sectors, from fossil fuels to renewables.



Otro factor que lleva el gasto en energía a nuevos máximos es la inflación global de los precios de los materiales, los costos laborales y las tarifas de flete causadas por la pandemia y las sanciones a Rusia



Another factor driving energy spending to new highs is global inflation in in raw material prices, labour costs and freight rates caused by the pandemic and the sanctions imposed on Russia



Los puertos son infraestructuras esenciales para la gestión de proyectos industriales y energéticos. 

Ports are essential infrastructures for the management of industrial and energy projects.

#### GUERRA DE UCRANIA

La sucesión de acontecimientos ha hecho olvidar prácticamente la pandemia, a medida que han ido surgiendo nuevos desafíos por el camino. El cambio de modelo energético impulsado por las acciones de los gobiernos ante la crisis climática, junto con la propia crisis energética global, avivada por la invasión de Ucrania por parte de Rusia y las consiguientes sanciones impuestas a una potencia energética mundial como es la Federación Rusa, tiñen de incertidumbre el comportamiento de la industria energética y con ello de la industria global de la carga de proyecto.

Por si esto fuera poco, la guerra entre Rusia y Ucrania podría ralentizar el crecimiento económico mundial al 2,5% este año y al 0,7% en 2023, según la firma Wood Mackenzie, que ha dibujado un escenario a la baja asumiendo los grandes efectos indirectos del conflicto entre Rusia y Ucrania, con interrupciones de los flujos de energía y productos básicos, y un impacto en el precio de la energía con consecuencias directas en la Unión Europea y Estados Unidos.

En medio de esta incertidumbre, la OCDE estima que el crecimiento económico mundial podría ser más de 1 punto porcentual más bajo este año que lo proyectado antes del conflicto, mientras que la inflación, que ya era alta a principios de año, podría ser más alta de lo que hubiera sido si la guerra hubiera terminado al menos otros 2,5 puntos porcentuales en el agregado entre países.

#### THE WAR IN UKRAINE

The recent sequence of events has virtually pushed the pandemic into oblivion, with new challenges emerging along the way. The change of energy model driven by governments' actions in the face of the climate crisis, together with the current global energy crisis itself, fuelled by Russia's invasion of Ukraine and the resulting sanctions imposed on a world energy power such as the Russian Federation, have cast uncertainty over the behaviour of the energy sector and with it the global project cargo industry.

As if this were not enough, the war between Russia and Ukraine could slow global economic growth to 2.5% this year and 0.7% in 2023, according to the firm Wood Mackenzie, which has painted a gloomy scenario based on the major indirect effects of the conflict between Russia and Ukraine, with disruptions to energy and commodity flows, and a huge impact on energy prices with direct consequences in the European Union and the United States.

In the light of this uncertainty, the OECD estimates that global economic growth could be more than one percentage point lower this year than the figure forecast before the conflict, while inflation, which was already high at the beginning of the year, could be higher than it would have been if the war had ended by at least another 2.5 percentage points in the aggregate across countries.







Port de Barcelona

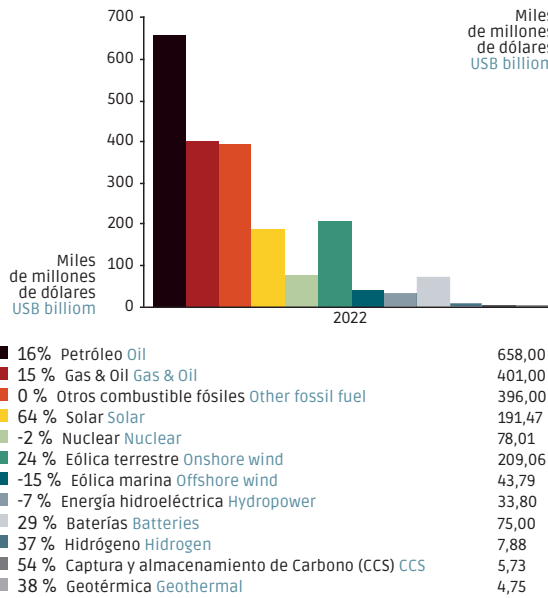
## Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía.  
Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria.  
Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

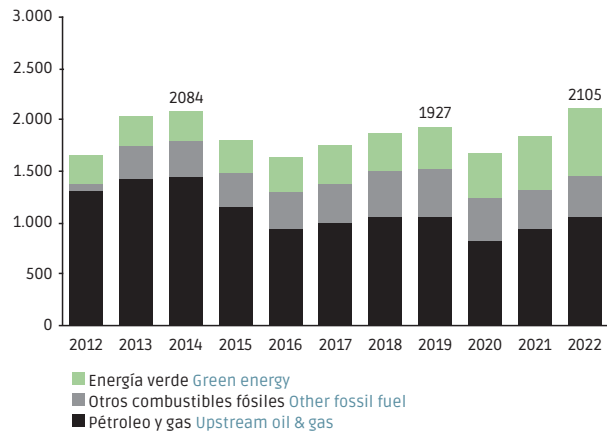
Súmate: Avanzamos juntos.



### GASTO ENERGÉTICO INDUSTRIAL PREVISTO EN 2022 POR SUBSECTORES FORECAST INDUSTRIAL ENERGY SPENDING IN 2022 BY SUB-SECTORS



### GASTO ENERGÉTICO INDUSTRIAL PREVISTO ESECTOR ENERGY INDUSTRY SPENDING BY SECTOR



Fuente: Rystad Energy - Source: Rystad Energy

#### GASTO ENERGÉTICO

El aumento de los precios del petróleo, el gas y la energía, junto con los objetivos de la Unión Europea (UE) de ser menos dependiente de los suministros rusos y la inflación posterior a la pandemia, lanzarán el gasto mundial en energía este año hasta la cantidad récord de 2,1 billones de dólares, según una investigación de Rystad Energy.

Una de las mayores preocupaciones en los mercados energéticos es que la guerra de Ucrania desbarate el proceso de transición energética, aunque los datos más recientes indican que el gasto en energías verdes crecerá más rápido que en el sector de los combustibles fósiles. Sin embargo, sin la guerra, habría habido menos crecimiento en las inversiones en petróleo y gas y la participación de las energías verdes en el gasto energético mundial sería ligeramente superior al 31% actual.

Ahora se proyecta que el gasto en exploración y producción de petróleo y gas crezca un 16%, hasta los 142.000 millones de dólares, en comparación con el año pasado, ya que los productores de petróleo y gas de todo el mundo aumentan sus presupuestos de inversión para aumentar la producción. Para la energía verde, según la actual cartera de proyectos, la capacidad global crecerá en 2022 a 250 gigavatios (GWac) dentro de la energía eólica y solar, y hará que el gasto en energía verde crezca un 24%, equivalente a 125.000 millones de dólares.

#### ENERGY SPENDING

Rising oil, gas and energy prices, along with European Union (EU) goals to become less dependent on Russian imports, and post-pandemic inflation will push global energy spending this year to a record \$2.1 trillion, according to research by Rystad Energy.

One of the biggest concerns in the energy markets is that the Ukraine war will derail the energy transition process, although the latest data indicate that spending on green energy will grow faster than in the fossil fuel sector. However, without the war, there would have been less growth in oil and gas investments and the share of green power in global energy spending would have been slightly higher than the current 31%.

Spending on oil and gas exploration and production is now expected to grow by 16% to \$142 billion compared to last year, as oil and gas producers around the world ramp up their investment budgets to increase production. Green energy, based on current portfolio projects, will see global capacity grow to 250 gigawatts (GWac) in 2022 in wind and solar power, whilst spending on green energy is set to grow by 24%, i.e., to \$125bn.

# Be Where the PROJECT is, **FIRST**

Find out more at [erhardtprojects.com](http://erhardtprojects.com)

an **Erhardt** company



INVERSIÓN EN OIL&GAS EN 2022  
**142.000 MILLONES**  
**+16%**



OIL & GAS INVESTMENT IN 2022  
**€142 BILLION**  
**+16%**

COSTES PROYECTOS OIL & GAS  
**+10%-20%**



OIL & GAS PROJECT COSTS  
**+10%-20%**

COSTES PROYECTOS ENERGÍA SOLAR  
**+10%-35%**

SOLAR ENERGY PROJECT COSTS  
**+10%-35%**

Fuente: Rystad Energy - Source: Rystad Energy.

#### INFLACIÓN EN LAS MATERIAS PRIMAS

Otro factor importante que impulsa el gasto en energía a nuevos máximos es la inflación global de los precios de los materiales, los costos laborales y las tarifas de flete causadas por la pandemia y las sanciones impuestas a Rusia. En comparación con los niveles de 2020, los costes de los proyectos de petróleo y gas han aumentado entre un 10% y un 20%, debido en gran medida a las subidas del precio del acero y a un mercado más ajustado entre los proveedores.

Dentro de las energías renovables, el litio, el níquel, el cobre y el polisilicio, que son todos materiales importantes en la fabricación de baterías y energía solar fotovoltaica, han aumentado los costos de los proyectos renovables entre un 10% y un 35% en el mismo período de tiempo.

"El mundo ahora está gastando en energía más que nunca. El año 2014 fue la última vez que vimos números similares. Se puede ver un cambio importante en la cantidad de gasto en energía verde, que ha aumentado, con una caída en el gasto en petróleo y gas. Sin embargo, el gasto en otros combustibles fósiles, como el carbón, se ha mantenido constante", dice Audun Martinsen, director de Investigación de Servicios Energéticos de Rystad Energy.



El gasto mundial en energía alcanzará un récord de 2,1 billones de dólares en 2022, liderado por el petróleo y el gas

#### COMMODITY INFLATION

Another major factor driving energy spending to new highs is global inflation in raw material prices, labour costs and freight rates caused by the pandemic and the sanctions imposed on Russia. Compared to 2020 levels, oil and gas project costs have risen by 10-20%, largely due to steel price increases and a tighter market among suppliers.

Within renewables, lithium, nickel, copper and polysilicon, which are all important materials in battery and solar PV manufacturing, have led to hikes in renewable project costs by 10-35% over the same time period.

"The world is now spending more on energy than ever before. 2014 was the last time we saw similar numbers. There is a major shift in the amount of spending on green energy, which has increased, and a drop in oil and gas expenditure. However, spending on other fossil fuels, such as coal, has remained constant," says Audun Martinsen, Head of Energy Service Research at Rystad Energy.



Global energy spending set to hit a record \$2.1 trillion in 2022, driven by oil and gas





# SOLUTIONS TO PROTECT YOUR CARGO

SOLUCIONES PARA PROTEGER TU CARGA



## YOU SHIP **WE PROTECT**

### CARGO PROTECTION SYSTEMS

C/ Narcís Monturiol, 25 - P.I. Salelles II - 08253 St. Salvador de Guardiola  
Tel. (+34) 93 835 59 59 - [info@j2servid.com](mailto:info@j2servid.com)

[j2servid.com](http://j2servid.com)





## OBJETIVO UNIÓN EUROPEA 2030 45% DE RENOVABLES COMO ENERGÍA PRIMARIA CAPACIDAD INSTALADA TOTAL 1.600 GWAC

### EUROPA QUIERE CAMBIAR SU MIX ENERGÉTICO

El abastecimiento de combustibles fósiles de proveedores alternativos a Rusia es solo una solución temporal, ya que la Unión Europea alberga un objetivo claro de reducir la dependencia de la energía de combustibles fósiles en general. La energía verde, a través de la energía solar y eólica, junto con iniciativas de hidrógeno y CCS, será clave para mejorar la seguridad energética, pero también para cumplir con los objetivos de transición energética de los países miembros.

El pasado mes de marzo, la Comisión Europea dio a conocer un plan para hacer que Europa sea independiente del gas ruso y el organismo REPowerEU de la Comisión ha establecido un marco para alcanzar una participación del 45% de las energías renovables en la energía primaria para 2030. El marco exige una capacidad instalada total de 1.600 GWac en Europa para 2030. En 2022, según la actual cartera de proyectos, la capacidad global crecerá a 250 GWac y permitirá que el gasto en energía verde crezca un 24%, o 125.000 millones de dólares.

## EUROPEAN UNION 2030 TARGET 45% OF RENEWABLES AS PRIMARY ENERGY TOTAL INSTALLED CAPACITY 1,600 GWAC

### EUROPE AIMING TO CHANGE ITS ENERGY MIX

Sourcing fossil fuels from other suppliers as an alternative to Russia is only a temporary solution, as the EU clearly aims to reduce its overall energy dependence on fossil fuels in general. Green energy, through solar and wind power, along with hydrogen and CCS initiatives, will be key to improving energy security, but also to meeting member states' energy transition targets.

In March, the European Commission unveiled a plan to make Europe independent of Russian gas and the Commission's REPowerEU agency has set out a framework for achieving a 45% share of renewables in primary energy by 2030. The framework calls for a total installed capacity of 1,600 GWac in Europe by this date. In 2022, based on the current project portfolio, overall capacity will grow to 250 GWac and enable spending on green energy to grow by 24%, i.e., \$125 billion.

### PETRÓLEO Y GAS

El desglose del gasto, los gastos de capital y operativos en 2022 por subsector revela que todavía es el petróleo upstream el que domina el panorama energético, con un gasto de 658.000 millones de dólares y un crecimiento del 16% para producir 99,6 millones de barriles por día (bpd) en suministro de líquidos.

Sin embargo, el sector de gas y gas natural licuado (GNL) también experimenta un fuerte crecimiento, con un aumento del 15% en el gasto, aumentando la producción a 396 millones de pies cúbicos por día (MMcfd) desde 390 MMcfd. Dentro de las energías verdes, son la solar, la captura y almacenamiento de carbono (CCS), el hidrógeno y la geotérmica las que más crecen, con entre un 40% y un 60% de crecimiento. Sin embargo, es principalmente la energía solar a gran escala y la eólica las que agregan una capacidad adicional significativa de alrededor de 140 GWac y 110 GWac, respectivamente.

### OIL AND GAS

The breakdown of spending, capital and operating expenditures in 2022 by sub-sector reveals that it is still upstream oil that dominates the energy landscape, with outlays of \$658bn and a growth rate of 16% to produce a liquid supply of 99.6 million barrels per day (bpd).

However, the gas and liquefied natural gas (LNG) sector is also undergoing strong growth, with a 15% jump in spending, increasing production to 396 million cubic feet per day (MMcfd) from 390 MMcfd. Solar, carbon capture and storage (CCS), hydrogen and geothermal are the fastest growing green energies, rising by between 40% and 60%. However, it is mainly utility-scale solar and wind power that are contributing significant additional capacity of around 140 GWac and 110 GWac, respectively.

## VÍA LIBRE A LAS ENERGÍAS LIMPIAS

El gasto destinado por los gobiernos a las energías limpias en respuesta a la crisis de la COVID-19 ha aumentado un 50% en los últimos cinco meses y ahora supera los 710.000 millones de dólares en todo el mundo, aunque existen desequilibrios entre las regiones, según la última actualización del Rastreador de Recuperación Sostenible de la Asociación Internacional de la Energía (AIE).

Este gasto sin precedentes es un 40% mayor que el gasto verde global recogido en los paquetes de estímulo que los gobiernos lanzaron tras la crisis financiera mundial en 2008. Las economías avanzadas representan la mayor parte de este esfuerzo, con más de 370.000 millones de dólares destinados para su gasto antes del fin de 2023, un nivel de gasto gubernamental a corto plazo que ayudaría a mantener la puerta abierta para el objetivo de la AIE de cero emisiones netas en 2050.

Sin embargo, en las economías emergentes y en desarrollo, la cantidad total de recursos financieros que se dedican a medidas de recuperación sostenible es una décima parte de la de las economías avanzadas, lo que refleja estados financieros y económicos muy diferentes. Es poco probable que la brecha se reduzca en el corto plazo, ya que estos gobiernos enfrentan el reto de mantener los precios de los alimentos y el combustible a niveles razonables dado el fuerte aumento de los precios de las materias primas tras la invasión de Ucrania por parte de Rusia.

### APOYO DE LOS GOBIERNOS

Incluso en las economías avanzadas, algunos de los fondos asignados corren el riesgo de no llegar al mercado dentro de los plazos previstos. Los retrasos en la creación de programas gubernamentales, las continuas interrupciones de la cadena de suministro, la escasez de mano de obra y la incertidumbre financiera han afectado a las carteras de proyectos.

El aumento de los precios de los combustibles fósiles, que se ha visto disparado por la invasión rusa de Ucrania, ha empujado a los gobiernos tanto a adoptar medidas inmediatas para hacer que la energía sea más asequible como a explorar esfuerzos para reducir la dependencia de los combustibles fósiles. Pero muchas de las medidas más efectivas para reducir la demanda de petróleo y gas aún no han recibido el nivel necesario de apoyo gubernamental.

Con Rusia suministrando alrededor del 19% del gas natural del mundo y el 11% del petróleo, los precios de la energía han aumentado de forma alarmante. Europa, en particular, depende en gran medida del gas y el petróleo rusos. Los precios al contado del gas en Europa ahora son más de 10 veces más altos que hace un año, mientras que el costo del petróleo casi se ha duplicado durante el mismo período.

## PAVING THE WAY FOR CLEAN ENERGY

Government spending on clean energy in response to the COVID-19 crisis has increased by 50% in the last five months and now exceeds \$710 billion globally, although there are imbalances between regions, according to the latest update from the International Energy Association's (IEA) Sustainable Recovery Tracker.

This unprecedented outlay is 40% higher than the global green spending contained in the stimulus packages that governments launched after the global financial crisis in 2008. Advanced economies account for the lion's share of this push, with more than \$370 billion earmarked for spending by 2023, a level of short-term government expenditure that would help keep the door open to the IEA's goal of zero net emissions by 2050.

However, in emerging and developing economies, the total amount of financial resources allocated to sustainable recovery measures is one tenth that of advanced economies, reflecting very different financial and economic realities. The gap is unlikely to narrow in the short term, as these governments are struggling to keep food and fuel prices at reasonable levels given the sharp rise in raw material prices in the wake of Russia's invasion of Ukraine.

### GOVERNMENT SUPPORT

Even in the advanced economies, some of the funds allocated are at risk of not reaching the market on time. Delays in setting up government programmes, ongoing supply chain disruptions, labour shortages and financial uncertainty have affected project portfolios.

Rising fossil fuel prices, which have been triggered by Russia's invasion of Ukraine, have pushed governments to take immediate steps to make energy more affordable and to pursue ways to reduce their dependence on fossil fuels. However, many of the most effective measures to reduce the demand for oil and gas have yet to receive the necessary degree of government support. With Russia supplying around 19% of the world's natural gas and 11% of its oil, energy prices have risen alarmingly. Europe, in particular, is heavily dependent on Russian gas and oil. Spot gas prices in Europe are now more than 10 times higher than a year ago, while the cost of oil has almost doubled over the same period.



# LAS RENOVABLES, ANTE SUS RETOS LOGÍSTICOS

JAIME PINEDO

Las energías renovables representarán un gran porcentaje de la nueva generación de energía mundial. Pero la demanda mundial de esta energía limpia se enfrenta ante una de las situaciones más complicadas en la cadena de suministro global y ante uno de los mercados de transporte más imprevisibles de la historia. Mike Short y Jim Mancini, presidente de Global Forwarding y vicepresidente de Transporte Terrestre USA, respectivamente, de C.H. Robinson, repasan los cinco retos clave para el project cargo relacionados con las energías renovables y la forma de superarlos.



La escasez de semiconductores que afecta a la industria de automoción se ha convertido en un problema para el sector de las energías renovables porque los semiconductores son necesarios para convertir la energía eólica y solar en electricidad



# RENEWABLES: LOGISTICS CHALLENGES AHEAD

*JAIME PINEDO*

**R**enewable energies are set to represent a large share of the world's new power generation. Yet world demand for this clean energy is facing one of its most complicated situations ever in the global supply chain and one of the most unpredictable transport markets in history. Mike Short and Jim Mancini, President of Global Forwarding and Vice President of North American Surface Transportation, respectively, at C.H. Robinson, review the five key challenges looming for renewable energy project cargo and how to overcome them.

•••••

The semiconductor shortage affecting the automotive industry has now also become an issue for the renewable energy industry because semiconductors are needed to convert wind and solar energy into electricity





## PRESUPUESTOS AJUSTADOS

El coste de la energía eólica y solar ha disminuido en relación con los combustibles fósiles durante años, lo que las hace más atractivas para un mayor número de inversores. Esta buena noticia para combatir el cambio climático se enfrenta, sin embargo, a nuevos factores que podrían cambiar esa tendencia.

La escasez de semiconductores que afecta a la industria de automoción también se ha convertido en un problema para el sector de las energías renovables, porque los semiconductores son necesarios para convertir la energía eólica y solar en electricidad. La escasez de acero está elevando los precios de las turbinas eólicas y los sistemas de montaje que apuntan los paneles solares hacia el sol. El polisilicio, un bloque de construcción esencial para los paneles solares, es el segundo elemento más abundante del mundo, pero el costo se ha cuadruplicado.

El aumento de los costes de los materiales y las tarifas de flete históricamente altas pueden reducir la rentabilidad de los proyectos de energía renovable, lo que hace que

sea aún más importante evitar costes inesperados en la logística de los proyectos.

La cadena de suministro de los parques eólicos y solares es amplia y compleja, ya que comienza en las minas de metales preciosos y culmina en algunos de los lugares más remotos del planeta. Para asegurarse de cumplir con el presupuesto, es preciso elegir un proveedor de logística de proyectos que tenga un conocimiento profundo y específico de la industria.

Además, se trata de proyectos con un riesgo financiero demasiado alto como para dejarlos en manos de múltiples proveedores. Un proveedor experimentado puede ofrecer una logística de proyecto de principio a fin, lo que permite asegurarse a los fabricantes del proyecto la obtención de materias primas de manera fiable y anticipar todas las contingencias posibles para mitigar las interrupciones en el transporte, lo que incluye la tecnología necesaria para rastrear la ruta de cada pieza del equipo hasta el lugar de instalación.

# ALTIUS PROJECTS DIVISION

“ The Project Division of Altius guarantees the safe and successful execution of the most complex operations with an exceptionally well prepared and wide experienced team in the transport of project cargoes ”



SPAIN → ARGENTINA → PERU → BOLIVIA → CHILE → USA

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

### TIGHT BUDGETS

The cost of wind and solar power has been falling for years compared to fossil fuels, making them increasingly attractive to a broader range of investors. However, this good news for combating climate change is encountering new obstacles that could reverse this trend.

The semiconductor shortage affecting the automotive industry has now also become an issue for the renewable energy industry, because semiconductors are needed to convert wind and solar power into electricity. Steel shortages are driving up the prices of wind turbines and mounting systems that direct solar panels towards the sun. Polysilicon, an essential building block for solar panels, is the second most abundant element in the world, but the cost has quadrupled.

Rising material costs and record freight rates may reduce the profitability of renewable energy projects, making it all

the more important to avoid unexpected costs in project logistics.

The supply chain for wind and solar farms is broad and complex, starting in precious metal mines and culminating in some of the most remote locations on the planet. Ensuring that budgets are met requires choosing a project logistics provider that has in-depth, industry-specific knowledge.

In addition, the financial risk of these projects is too high to leave them in the hands of multiple suppliers. An experienced provider can offer end-to-end project logistics, enabling project manufacturers to ensure reliable sourcing of raw materials and anticipate all possible contingencies to mitigate transportation disruptions, including the technology to track the route of each piece of equipment to the installation site.



## Your Multipurpose Terminal in Bilbao

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



## IMPREDECIBILIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

La mayoría de los fabricantes de equipos solares se encuentran en China, Vietnam, Tailandia y Malasia, mientras que cuatro empresas acaparan más de la mitad de la fabricación de turbinas eólicas, con la mayor parte de la producción en Asia.

Hace unos años, el transporte de mercancías en contenedor fuera de Asia era de gran volumen, bajo coste y constante. Para la carga breakbulk era posible reservar espacio en un barco para la semana siguiente. Pero ese mundo, en el que era posible planificar semana a semana, ha desaparecido.

Ahora, la capacidad de los barcos es escasa y exponencialmente más costosa debido a la concentración de las líneas navieras y la escasez mundial de contenedores. La congestión portuaria dificulta saber cuándo podrán atracar los barcos hasta el punto de que la fiabilidad de los schedules se ha reducido de aproximadamente el 80%, al 5%.

Las nuevas interrupciones pueden hacer que sea aún más complicado tener todo lo necesario para el proyecto de energía renovable en el lugar y el tiempo preciso. La congestión en el puerto chino de Yantian es un ejemplo de ello, con retrasos masivos en los servicios a Norteamérica, Sudamérica, Europa y Oceanía, lejos aún de solucionarse. Cuando la capacidad es tan limitada, es necesaria una mayor previsión en la planificación. Para transportar los componentes de un parque eólico se debe reservar un barco con hasta 180 días de antelación y confiar en un proveedor de logística de proyectos con un conjunto global de servicios para que no se quede sin suficientes remolques para mover las turbinas y palas tras su llegada a puerto.

Pero cuando el mercado es tan volátil, no es suficiente con un plan. El buque puede omitir un puerto programado y escalar en el siguiente, dejando la carga más lejos de lo esperado del emplazamiento del proyecto.

## SHIPPING UNPREDICTABILITY

Most solar equipment manufacturers are located in China, Vietnam, Thailand and Malaysia, while four companies account for more than half of wind turbine manufacturing, with the lion's share of production concentrated in Asia.

A few years ago, containerised freight out of Asia was high-volume, low-cost and consistent. Breakbulk cargo could be booked on a ship for the following week. However, that world, where week-to-week planning was feasible, has disappeared off the face of the Earth.

Now, ship capacity is scarce and increasingly more expensive due to the concentration of shipping lines and the global shortage of containers. Port congestion makes it difficult to know when ships will be able to berth, to such an extent that schedule reliability has plummeted from around 80% to 5%.

New disruptions in the supply chain may make it even more difficult to deliver everything needed for renewable energy projects in the right place and at the right time. Congestion at China's Yantian port is a case in point, with massive delays in services to North America, South America, Europe and Oceania still a long way from being resolved.

When capacity is so limited, more planning foresight is required. To transport wind farm components, a ship must be booked up to 180 days in advance and rely on a project logistics provider with a comprehensive set of services to ensure that it does not run out of sufficient trailers to move turbines and blades after they arrive in port.

However, when the market is so volatile, a plan is not enough. The vessel may skip one scheduled port and call at the next, leaving the cargo further away from the project site than expected.





#industrialbulk

Reference  
player in  
**multimodal  
logistic  
services**

[bergelogistics.com](http://bergelogistics.com)

**BERGÉ**  
Moved by Logistics






## VISIBILIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO

Nadie desea que su cadena de suministro sea opaca, especialmente cuando incluye piezas y equipos de todo el mundo que deben unirse en un solo lugar en el orden correcto y en el momento adecuado. Para ello es necesario que el cliente determine junto a su proveedor logístico la "entrega perfecta" con estudios de ruta y emplazamiento detallados, así como detalles de todos los puntos críticos como el puerto, en patio de depósito, la carga, la instalación, etc. Pero el mayor aliado del proyecto es el aprovechamiento de la tecnología de visibilidad en tiempo real para extraer datos y actualizaciones del estado de todos los participantes de la cadena de suministro, además de la monitorización del clima, el tráfico y las condiciones geopolíticas, para una visión en tiempo real de la cadena de suministro.



Embarque de una turbina eólica Haliade X de General Electric en el puerto francés de Nantes. 



*We Deliver Value*

价值·因运而生



VASCO CATALANA  
DE CONSIGNACIONES

VASCO



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



⬆ Shipment of a General Electric Haliade X wind turbine in the French port of Nantes.

## SUPPLY CHAIN VISIBILITY

No one wants their supply chain to be opaque, especially when it includes parts and equipment from around the world that must be brought together in one place in the right order and at the right time. This requires the customer to work with its logistics provider to design the 'perfect delivery' with detailed route and location studies, as well as comprehensive information about all of the critical points such as the port, depot, loading and installation. However, the project's greatest ally is the use of real-time transportation visibility technology to extract data and obtain status updates on all the participants in the supply chain, as well as to monitor the weather, traffic and geopolitical conditions, for a real-time overview of the supply chain.

# COMISMAR

C O N T R O L

## 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)



### EQUIPOS ESPECIALES

Los aerogeneradores siguen creciendo en tamaño y algunas alcanzan la altura de un edificio de 85 pisos con un área de barrido de las palas de más de 4.000 metros cuadrados. Mover estas piezas de gran tamaño requiere experiencia y equipos especiales. El transporte de un solo aerogenerador requiere de nueve transportes: la torre debe moverse en tres secciones, normalmente en un remolque doble o individual diseñado para torres eólicas. Cada una de las palas se transporta por separado en un remolque diseñado solo para palas. El cabezal del aerogenerador se transporta en un tipo específico de remolque de 13 ejes y el resto de componentes se trasladan en camiones de plataforma.

Los equipos solares, por su parte, tienen componentes electrónicos sensibles y vidrios que se dañan fácilmente. Esta es otra área donde el conocimiento de la cadena de suministro es importante.



C.H. Robinson ha ayudado a sus clientes de energía solar a reducir sus daños al 1%.



**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 | portsur@portsurcastellon.com

**SEATRANS MARITIME, S.A.**  
Shipping and transport

*The preferred Agent*

**SEATRANS, una compañía a su medida que les ofrece:**

- Líneas Regulares (Convencional y Contenedores)**
- Agentes Marítimos | Brokerage**
- Consignatarios de Buques | Fletamentos | Aduanas**
- Almacenaje | Proyectos llave en mano**
- Cargas de proyecto, pesadas y extradimensionadas, cargas IMO**
- Estibas. Manipulación portuaria**

**Bilbao:** Alameda. Urquijo 28 - 1º - 48010 - Tel.: 94 425 59 47  
**Madrid:** Av. Leonardo Da Vinci, 8. Of. 112 - P.E. La Carpetania 28906 Getafe (Madrid) -Tels.: 911 610 151 - 680 797 415  
 seatrans@sea-trans.net - www.sea-trans.net





### SPECIAL EQUIPMENT

Wind turbines continue to grow in size, with some being as tall as an 85-storey building with a blade sweep of more than 4,000 square metres. Moving these large pieces of equipment requires expertise and special equipment. Transporting a single wind turbine requires nine trucks: the tower must be moved in three sections, usually on a double or single trailer designed for wind towers. Each of the blades is transported separately on a trailer designed for blades only. The wind turbine head is transported on a specific type of 13-axle trailer and the rest of the components are transported on flatbed trucks.

Solar equipment, on the other hand, has sensitive electronic components and glass that is easily damaged. This is another area where supply chain knowledge is important.

↑ C.H. Robinson has helped its solar customers reduce damages to 1%.



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

# IPCCargo

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)




## PLAZOS ESTRICTOS

En el ámbito del cambio climático, con empresas que hacen promesas de sostenibilidad con límites de tiempo e inversores que intentan cumplir con los plazos de los créditos fiscales, existen muchas buenas razones para ganar en agilidad a la hora de completar los proyectos de energía renovable.

El tamaño y la complejidad añaden, por sí solos, riesgo a los plazos. El proveedor, contratista o instalador que presta servicio a un desarrollador de energía renovable no puede pagar los daños y perjuicios, ni las sanciones contempladas en el contrato por retrasos. La mejor estrategia para completar el proyecto a tiempo es la gestión centralizada a través de un proveedor de logística de proyectos con servicios integrales. La consultoría, la planificación de contingencias y la reducción anticipada de riesgos dan sus resultados.



Un proveedor experimentado puede ofrecer una logística de proyecto de principio a fin. 

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)

**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@frachttag-bs.ch  
operations@frachtpain.es



### TIGHT DEADLINES

In the climate change arena, with companies making deadline-driven sustainability pledges and investors trying to meet tax credit deadlines, there are many good reasons to gain agility in completing renewable energy projects.

Size and complexity alone add risk to timelines. The supplier, contractor or installer serving a renewable energy developer cannot pay damages and contract penalties for delays. The best strategy for on-time project completion is centralised management through a full-service project logistics provider. Consultancy, contingency planning and early risk reduction pay off.

↑ An experienced supplier can offer end-to-end project logistics.

**noatum**

Your project is our motivation

Highly specialized logistics solutions for industrial clients

Visit us at Breakbulk Europe  
17-19 May - Rotterdam Ahoy  
Hall 1 / 1D11-E10

EXCELLENCE IN MARITIME, LOGISTICS AND PORT OPERATIONS SERVICES

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



# MÁS ALLÁ DE LA ENERGÍA

## BEYOND ENERGY





Transporte de Mammoet de equipos para una mina en Australia.

Mammoet transports equipment for a mine in Australia.



JAIME PINEDO

JAIME PINEDO

**E**l sector energético, junto con los de infraestructuras, maquinaria y bienes de equipo, construcción, minería y material de transporte forman la columna vertebral de la carga de proyecto. De su mejor o peor evolución dependen un gran número de profesionales y empresas que ofrecen el soporte necesario a su actividad.

**T**he energy industry, together with the infrastructure, machinery and capital goods, construction, mining and transport equipment sectors are the backbone of project cargo. A large number of professionals and companies that provide the necessary support for its activities depend on how well or badly it performs.



**MOVEMOS TUS CARGAS POR TODO EL MUNDO**

- Soluciones logísticas para proyectos industriales y cargas especiales
- Transporte y manipulación de carga sobredimensionada y extra pesada de la A a la Z
- Gestión de documentos y coordinaciones de los transportes
- Entrega profesional y segura. Comunicación efectiva

**MARTIN BENCHER**  
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

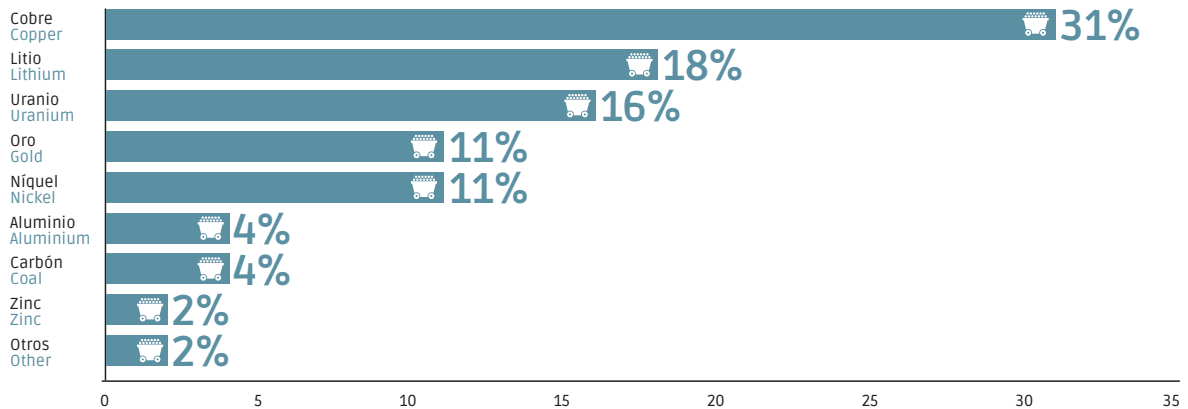
*logistics made easy*

[www.martin-bencher.com](http://www.martin-bencher.com)

AUSTRALIA | BRASIL | CANADA | CHINA | DINAMARCA | FINLANDIA | EMIRATOS ARABES UNIDOS | FRANCIA | LOS PAISES BAJOS | INDIA | INDONESIA | MALASIA | NORUEGA | POLONIA | SINGAPUR | ESPAÑA | REINO UNIDO | SUECIA | Tailandia | TURQUÍA | ALEMANIA | ESTADOS UNIDOS | VIETNAM



## ¿QUÉ COMMODITY ES MÁS PROBABLE QUE SEA EL GRAN GANADOR EN 2022? WHAT WILL BE THE BEST PERFORMING COMMODITY IN 2022?



Fuente: Encuesta de confianza del mercado de minería y metales de White & Case 2022.

Source: White & Case 2022 Mining & Metals market sentiment survey.

En el caso de la industria minera, según la consultora Fitch Solutions, tras un año 2021 de rentabilidad e ingresos récord, las previsiones para las empresas mineras y metalúrgicas sigue siendo positiva para el presente ejercicio. La producción mundial de minerales y metales aumentará y el gasto de capital seguirá su tendencia de recuperación. Aunque Fitch Solutions pronostica que la mayoría de los precios de los metales promediarán a la baja en 2022, seguirán siendo muy elevados según los estándares históricos.

China fue el mayor impulsor de los precios en 2020 y 2021, y seguirá siendo su principal factor de influencia. El gigante asiático es un importante generador de riesgo para los mercados y los precios de los metales, siendo probable que aumente el apoyo gubernamental a las industrias pesadas

## MINERÍA: PRODUCTIVA Y RENTABLE

a medida que el crecimiento sigue su desaceleración.

Las empresas mineras seguirán siendo muy rentables durante este ejercicio y se espera que los ingresos caigan por un pequeño margen, ya que los precios de los metales se estabilizan mientras la producción mantiene una tendencia alcista. Las inversiones en metales verdes aumentarán considerablemente, y las del carbón se ralentizarán, manteniendo sus altos precios este año y un mantenimiento del consumo por parte de los mercados emergentes durante al menos una década más.

La mayoría de los proyectos de energía basados en carbón que se aprobaron en la última década continuarán operando, mientras que los nuevos que ya han sido aprobados o que han comenzado su construcción seguirán en funcionamiento el próximo año, especialmente en Asia.



### MINING: PRODUCTIVE AND PROFITABLE

According to the consultancy firm Fitch Solutions, after a year of record profitability and revenues in 2021, the outlook for the mining and metals industry remains positive for the current financial year. Global mineral and metal output is set to rise, and capital spending will continue to recover. Although Fitch Solutions forecasts that most metal prices will be lower on average in 2022, they will still remain very strong by historical standards. China was the biggest price driver in 2020 and 2021 and will continue to be its main lever. The Asian giant is a major risk generator for metal markets and prices, with government support for heavy industry likely to increase as growth continues to slow.

Mining companies will remain highly profitable this year and revenues are expected to fall only narrowly as metal prices stabilise while production remains buoyant. Investment in green metals will rise sharply, and coal investment will slow, with prices remaining high this year and consumption in emerging markets continuing for at least another decade.

Most coal-based power projects that were approved in the last decade will continue to operate, while new ones that have already been approved or have started construction will continue to be brought into service next year, especially in Asia.



La producción mundial de minerales y metales aumentará y el gasto de capital seguirá su tendencia de recuperación



Global mineral and metal output is set to rise, and capital spending will continue to recover



Puerto Hub líder en graneles agroalimentarios



1.000.000 m<sup>2</sup>

Más de 1M de m<sup>2</sup> de superficie disponible  
Calados superiores a 20 metros  
1.500 metros de línea de atraque



Objetivo 0% emisiones


### 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. Sigamos avanzando juntos hacia el futuro.

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





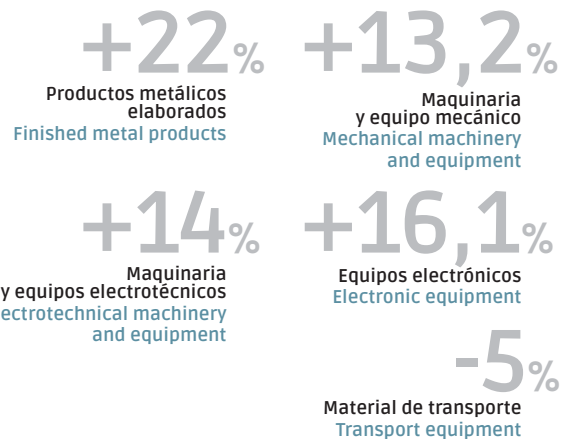
Instalaciones de aguas en la central térmica de Güiria (Venezuela) realizada por la empresa Ecnor, miembro de SERCOBE. 

Water installations at the Güiria thermal power plant (Venezuela) carried out by SERCOBE member Ecnor.

## BIENES DE EQUIPO CAPITAL GOODS

Exportaciones Bienes  
de Equipo de España 2021  
Spanish capital goods exports 2021

**+11%** **43.301**  
MILLONES  
DE EUROS



Fuente: SERCOBE - Source: SERCOBE.

### BIENES DE EQUIPO: FORTALEZA EXPORTADORA

El comercio exterior de España de Bienes de Equipo, según el ámbito arancelario considerado por SERCOBE, la Asociación Nacional de Fabricantes de Bienes de Equipo, durante el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2021, evolucionó de forma positiva. Las exportaciones aumentaron un 11,9% respecto al mismo periodo del año anterior, alcanzando 43.301 millones de euros, con tasas positivas en cuatro de los cinco subsectores: productos metálicos elaborados (23%), maquinaria y equipo mecánico (13,2%), maquinaria y equipos electrotécnicos (14%), equipos electrónicos (16,1%), mientras que el material de transporte registra una tasa negativa (-5%). Las exportaciones a la Unión Europea aumentaron un 4,2%,

alcanzando el 55,9% del total del sector. Las destinadas a EEUU y Canadá, segundo cliente de España, con un peso del 9,8% sobre el total global, aumentan un 9,5%.

El valor de las importaciones fue de 56.443 millones de euros, un 13,3% más. Sólo mostró tasas negativas el subsector de material de transporte (-17,2%), mientras que los restantes mostraron tasas positivas: productos metálicos elaborados (28,3%), maquinaria y equipo mecánico (15,5%), maquinaria y equipos electrotécnicos (16,3%) y equipos electrónicos (12,4%). Las compras a la Unión Europea ascendieron un 8,5%, un 58,3% del total. La segunda área geográfica origen de las importaciones fue Asia, con un 23,5% del total y una subida del 20,8%.



### CAPITAL GOODS SYNONYMOUS WITH STRONG EXPORTS

Spain's foreign trade in capital goods recorded positive growth during the period from January to December 2021, according to the tariff area established by SERCOBE, the National Association of Capital Goods Manufacturers. Exports increased by 11.9% compared to the same period in the previous year to €43.30 billion, with gains in four of the five subsectors: finished metal products (23%), mechanical machinery and equipment (13.2%), electrotechnical machinery and equipment (14%), and electronic equipment (16.1%), while transport equipment dropped by 5%. Exports to the European Union increased by 4.2%, representing 55.9% of the sector's total. Exports to

the USA and Canada, Spain's second largest market with a share of 9.8% of the global total, increased by 9.5%.

The value of imports stood at €56.44 billion, up 13.3%. Only the transport material subsector posted negative figures (-17.2%), while the other subsectors recorded gains: finished metal products (28.3%), machinery and mechanical equipment (15.5%), electrotechnical machinery and equipment (16.3%) and electronic equipment (12.4%). Purchases from the European Union rose by 8.5% to 58.3% of the total. The second geographical area for imports was Asia with 23.5% of the total, up by 20.8%.



Las exportaciones de Bienes de Equipo de España a la Unión Europea aumentaron un 4,2%, alcanzando el 55,9% del total del sector



Spanish exports of capital goods to the European Union increased by 4.2%, representing 55.9% of the sector's total.





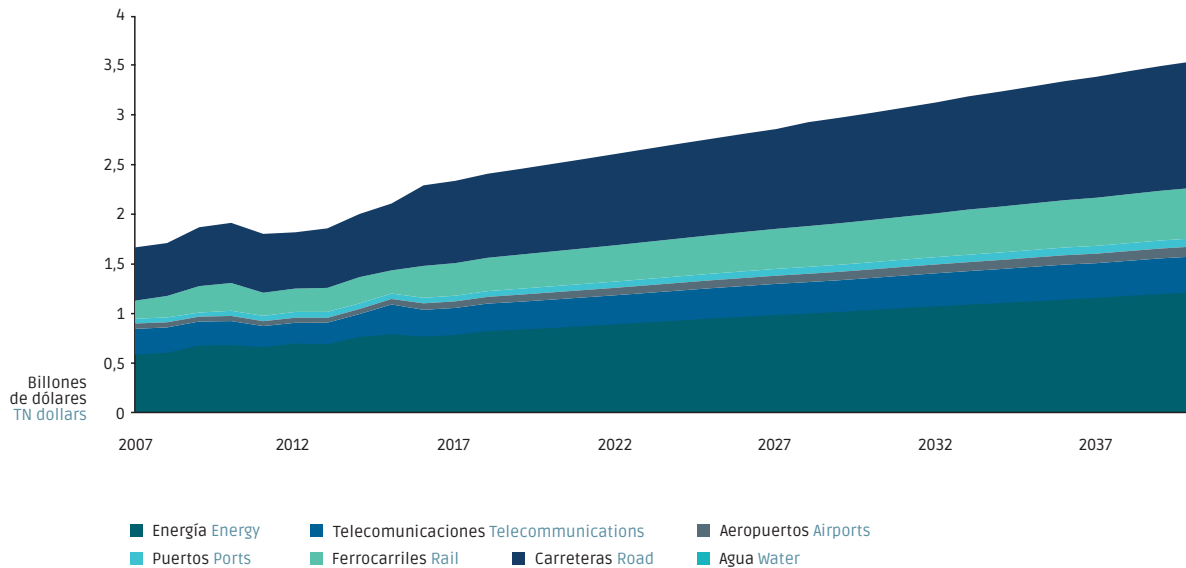
**+ DE 30 AÑOS NOS AVALAN:**  
**Mejor relación calidad/precio en todo tipo de cargas y proyectos especiales**  
**Terminal marítima privada con línea propia de atraque**

**CARBÓN-PUERTO, S.A**  
 Ctra. del Copero, s/n - 41012 SEVILLA  
 Tel. 954 296 670 - M. 638 016 501  
[logistica@carbonpuerto.com](mailto:logistica@carbonpuerto.com)  
[www.carbonpuerto.com](http://www.carbonpuerto.com)





## INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS SEGÚN LAS TENDENCIAS ACTUALES DE CADA SECTOR INFRASTRUCTURE INVESTMENT ACCORDING TO CURRENT TRENDS IN EACH AREA



Fuente: DC Advisory. Source: DC Advisory.

### INFRAESTRUCTURAS: EN CONTINUA EVOLUCIÓN

El sector mundial de las infraestructuras se fortaleció en 2021 a pesar del carácter disruptivo y las incertidumbres del pasado ejercicio. Así, dicho sector registró un crecimiento global del 12% en valor, una trayectoria de crecimiento que se espera que continúe a pesar de una disminución marginal del 1,8% en el volumen de negocios en comparación con el resiliente 2020, según DC Advisory. A medida que transcurre este 2022, se está evidenciando que las infraestructuras

se están innovando y desarrollando constantemente. Con la infraestructura digital y los aspectos sociales y medioambientales de gobernanza en vanguardia, ahora el énfasis recae en los inversores para decidir cómo capitalizar mejor la evolución continua del sector: adoptar tecnologías nuevas e innovadoras, impulsar la nueva ola de energías alternativas o dar el paso en activos de mayor riesgo para obtener mayores rendimientos.

### INFRASTRUCTURE CONTINUES TO MOVE FORWARD

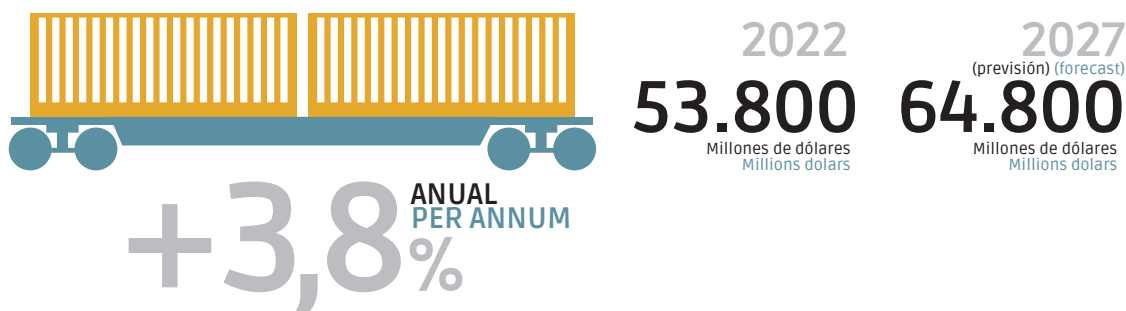
The global infrastructure sector gained ground in 2021 despite the disruptive nature and uncertainties of the year. The sector recorded global growth of 12% in value terms, an upward trend that is expected to continue despite a minor decline of 1.8% in turnover compared to the robust year of 2020, according to DC Advisory. As 2022 picks up steam, it is becoming clear that infrastructure

is constantly innovating and moving forward. Led by digital infrastructure and the social and environmental aspects of governance, the emphasis is now on investors to decide how best to capitalise on the sector's ongoing progress, i.e., whether to embrace new and innovative technologies, drive the new wave of alternative energy or take the plunge into riskier assets to earn higher returns.

## MATERIAL TRANSPORTE TRANSPORT EQUIPMENT

### Tamaño del mercado mundial de material rodante

#### Global rolling stock market size



## MATERIAL DE TRANSPORTE: SOBRE RUEDAS

El mercado de la movilidad y el material de transporte vive su momento más álgido. La demanda de los gobiernos y las autoridades locales para reducir su huella de carbono mediante la introducción de sistemas de transporte público más ecológicos está aumentando rápidamente. Asimismo, el transporte de material rodante alimentado por baterías e hidrógeno también se está convirtiendo en un tema importante en el sector.

La mayor dependencia del transporte de mercancías por ferrocarril también ha creado una mayor demanda de locomotoras y vagones de mercancías a nivel mundial. En particular, esta industria ha crecido aproximadamente un 30% durante la pandemia y mientras se ha producido interrupciones de la cadena de suministro, habiendo recibido los principales fabricantes de vagones un número

récord de pedidos en los últimos nueve meses.

Según Marketsandmarkets.com, se prevé que el tamaño del mercado mundial de material rodante crezca de 53.800 millones de dólares en 2022 a 64.800 millones en 2027, con un crecimiento anual del 3,8%. Este crecimiento se puede atribuir a factores como el aumento de la urbanización y de la congestión del tráfico, la creciente demanda de viajes cómodos y la preferencia por viajes más cortos.

Además, la demanda de material rodante depende de otros factores, como la sustitución de material rodante antiguo, nuevos proyectos ferroviarios y la expansión de las rutas ferroviarias. También se espera que la creciente electrificación de las redes ferroviarias fomente el crecimiento del mercado de material rodante a nivel mundial.

## TRANSPORT EQUIPMENT - RUNNING LIKE CLOCKWORK

The market for mobility and transport equipment is experiencing all-time highs. The demand from governments and local authorities to reduce their carbon footprint by introducing greener public transport systems is rising rapidly.

Battery and hydrogen-powered rolling stock transport is also becoming an important focus in the industry.

The increased reliance on rail freight transport has also created greater demand for locomotives and freight wagons worldwide. In fact, this sector grew by approximately 30% during the pandemic and when there were supply chain disruptions, with major wagon manufacturers receiving a

record number of orders in the last nine months.

According to Marketsandmarkets.com, the global rolling stock market size is forecast to grow from \$53.8bn in 2022 to \$64.8bn in 2027, with year-on-year growth of 3.8%. This increase can be attributed to factors such as increasing urbanisation and traffic congestion, growing demand for comfortable travel and a preference for shorter journeys.

In addition, demand for rolling stock depends on other factors, such as the replacement of old rolling stock, new rail projects and the expansion of rail routes. Increasing electrification of rail networks is also expected to foster the growth of the global rolling stock market.



# BUENOS VIENTOS

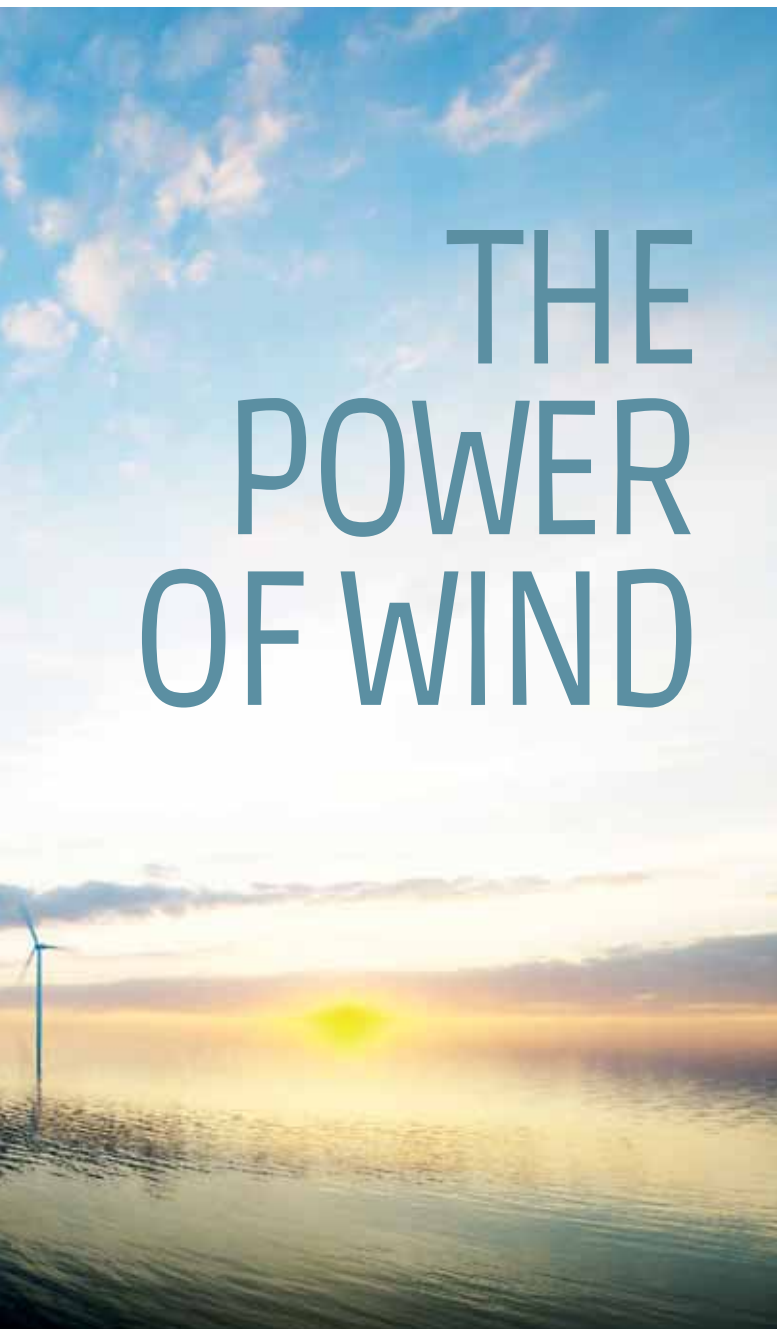
*JAIME PINEDO*

**L**a energía eólica desempeña un papel cada vez mayor en la generación de energía, lo que exige una demanda no solo de más aerogeneradores, sino, lo que es más importante, de aerogeneradores más grandes, ya que mientras muchas industrias miden el crecimiento por el número de unidades producidas, la industria eólica mide el crecimiento por la capacidad de generación de energía.

*JAIME PINEDO*

**W**ind power is playing an ever-increasing role in power generation, which demands not only more wind turbines, but more importantly, larger wind turbines. While many industries measure growth by the number of units produced, the wind industry measures growth by power generation capacity.





# THE POWER OF WIND

Por ello, a medida que la industria eólica continúa creciendo, es preciso identificar y resolver las restricciones logísticas para evitar cuellos de botella en la cadena de suministro y el proceso de instalación.

La infraestructura que sustenta la industria eólica abarca todas y cada una de las fases del proceso de fabricación e instalación de aerogeneradores. Ello incluye la selección de la ubicación de la planta de producción; el apropiado diseño del aerogenerador; la adquisición de todos los materiales necesarios para la producción y fabricación; fabricar cada componente; transportar componentes de gran tamaño a los emplazamientos donde se instalarán; instalar los componentes de turbinas; conectar la turbina a la red eléctrica y el mantenimiento de cada componente a lo largo de la vida útil del aerogenerador.

Uno de los principales retos que afronta la industria eólica es el gran tamaño y las dimensiones de los componentes de los aerogeneradores. Por ello, dado que los componentes requieren generalmente una manipulación especial durante su transporte, la fabricación se realiza mejor de forma local.

Therefore, as the wind industry continues to grow, logistics constraints need to be identified and resolved to prevent bottlenecks in the supply chain and installation process.

The infrastructure surrounding the wind industry encompasses each and every stage of the wind turbine manufacturing and installation process. This includes selecting the location of the production plant; the right wind turbine design; procuring all the materials needed for production and manufacturing; constructing each component; transporting large components to the sites where they will be installed; installing the turbine components; connecting the turbine to the grid; and the maintenance of each component throughout the lifetime of the wind turbine.

One of the main challenges facing the wind industry is the large size and dimensions of wind turbine components. Therefore, as the components generally require special handling during transport, manufacturing is best done locally.



Se prevé que Alemania instalará la mayor capacidad eólica nueva entre 2022 y 2026, con 25 GW, la mayor parte onshore



Germany is expected to install the largest amount of new wind capacity between 2022 and 2026, with 25 GW, mostly onshore.

## EL DATO

81%

De las instalaciones eólicas en 2021 procedieron de eólica onshore o terrestre.

En este sentido, destacan iniciativas como la protagonizada por la compañía Haizea Wind en el puerto de Bilbao, donde tiene una planta de producción de torres eólicas de 48.800 metros cuadrados y crecerá 56.000 metros cuadrados hasta superar los 100.000 metros cuadrados para fabricar monopilotes para la eólica offshore, aprovechando las ventajas de su ubicación a pie de muelle

Si bien las torres que soportan las aerogeneradores se elevan hacia el cielo, su ancho también es un factor importante a considerar. El transporte de los componentes de la torre a menudo enfrenta a serios impedimentos cuando su

## FACTS AND FIGURES

81%

Of wind installations in 2021 were onshore.

In this sense, it is worth highlighting initiatives such as that of the company Haizea Wind in the Port of Bilbao, which has a wind tower production plant of 48,800 square metres that is set to grow by 56,000 square metres to over 100,000 square metres in order to manufacture monopiles for offshore wind power installations, taking advantage of its location right on the quayside.

While the towers supporting the wind turbines scrape the sky, their width is also an important factor to consider. Transporting tower components often faces serious impediments when their diameter does not fit under bridges

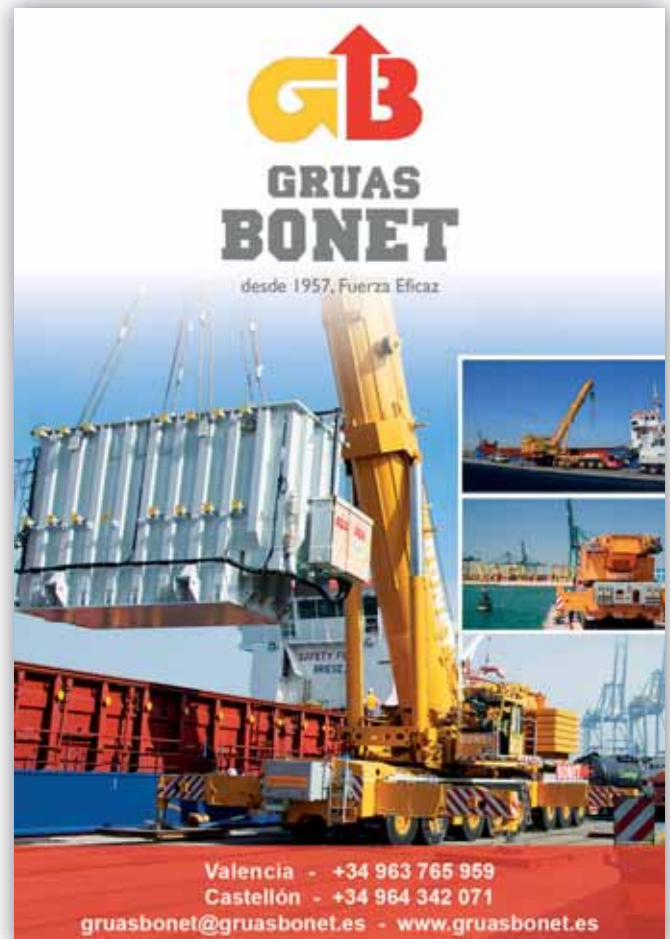


**GRUPO Embalán3 EPACK3**

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

<b>GIPUZKOA</b> San Juan Auzoa, Larramendi Industrialdea, Partzele I-1 20570 Bergara (Gipuzkoa) Tel.: 943 829 483	<b>BIZKAIA</b> Zeramillo -Balmaseda, km 11 C/ Lezkao, 5 48820 Guernio (Bizkaia) Tel.: 944 360 774
---	---

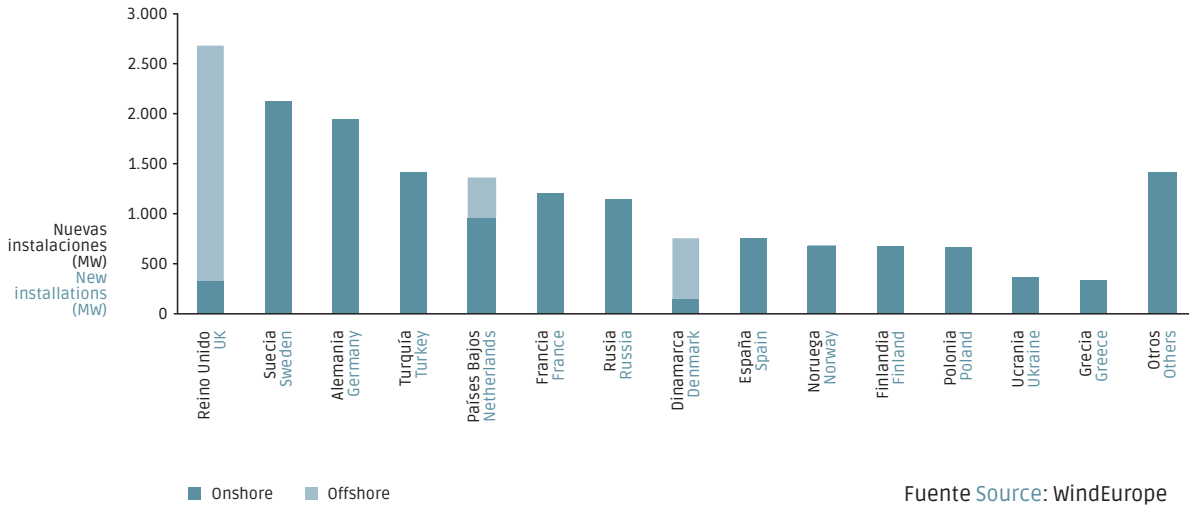
[www.embalan3.com](http://www.embalan3.com)      [www.epack3.com](http://www.epack3.com)



**GRUAS BONET**  
desde 1957. Fuerza Eficaz

Valencia - +34 963 765 959  
Castellón - +34 964 342 071  
[gruasbonet@gruasbonet.es](mailto:gruasbonet@gruasbonet.es) - [www.gruasbonet.es](http://www.gruasbonet.es)

## NUEVAS INSTALACIONES EÓLICAS TERRESTRES Y MARINAS EN EUROPA EN 2021 NEW ONSHORE AND OFFSHORE WIND INSTALLATIONS IN EUROPE IN 2021



Fuente Source: WindEurope

**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





Con 107 metros de longitud, las palas del aerogenerador Haliade-X 12MW de GE Renewable Energy son las mayores del mundo. 

The blades of GE Renewable Energy's Haliade-X 12MW wind turbine are the largest in the world at 107 metres long.

diámetro no cabe bajo puentes o pasos elevados. Asimismo, la fabricación y el transporte de las palas de los aerogeneradores, que pueden alcanzar incluso los 100 metros de longitud no es un proceso sencillo. Una vez que está completamente construida, una pala no se puede doblar ni plegar, lo que limita tanto la ruta que puede tomar un camión como su radio de giro, lo que a menudo hace que sean necesario alargar la ruta para evitar los núcleos urbanos.

#### MÁS AEROGENERADORES

Europa instaló 17 GW de nueva capacidad de energía eólica en 2021, de los que 11 GW correspondieron a la Europa de los 27. Aún así, dicha cifra no es ni la mitad de lo que la UE debería estar construyendo para estar en camino de cumplir sus objetivos climáticos para 2030.



Se estima que España habrá instalado 750 MW en 2021, un 56% menos que en 2020, lo que se debe principalmente a la falta de subastas entre 2018 y 2020

or overpasses. Likewise, the manufacture and transport of wind turbine blades, which can reach up to 100 metres in length, is not a straightforward process. Once fully constructed, a blade cannot be folded or bent, which limits both the route a truck can take and its turning circle, often making it necessary to lengthen the route to avoid urban centres.

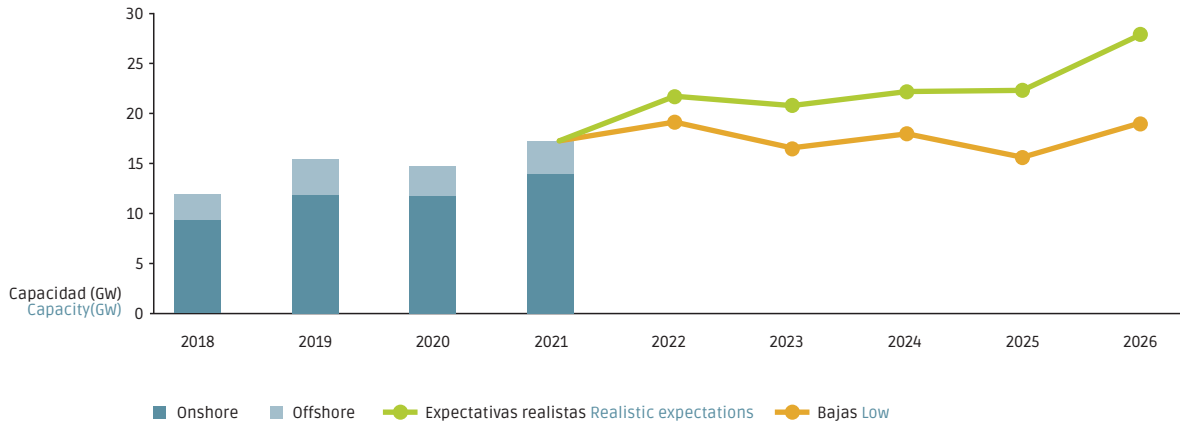
#### MORE WIND TURBINES

Europe installed 17 GW of new wind power capacity in 2021, with the EU-27 accounting for 11 GW of this figure. However, this is not even half of what the EU should be building to get on track to meet its 2030 climate targets.



Spain is estimated to have installed 750 MW in 2021, down 56% on 2020, mainly due to the lack of auctions between 2018 and 2020.

**2022-2026 NUEVAS INSTALACIONES EÓLICAS ONSHORE Y OFFSHORE INSTALADAS EN EUROPA-ESCENARIOS DE WINDEUROPE**  
**2022-2026 NEW ONSHORE AND OFFSHORE WIND INSTALLATIONS IN EUROPE. WINDEUROPE SCENARIOS**



Fuente Source: WindEurope



**Visit us at Breakbulk Europe!**  
 17 - 19 May, Rotterdam  
 Stand #2B24-C25

# WE MAKE IT HAPPEN


Höegh Autoliners is a global leader in deep sea RoRo transportation services. To transport wider, longer and higher breakbulk and project cargo, we have developed specialised handling equipment to ensure your cargo's smooth and safe transportation. With over 90 years of experience from shipping, we can safely say that we know what we're doing, and we do it well.



www.hoeghautoliners.com





La ubicación de las plantas de fabricación de torres eólicas a pie de muelle es un factor clave de competitividad, como es el caso de Haizea Bilbao en el puerto vizcaíno. 

The location of wind tower manufacturing plants on the quayside is a key factor for competitiveness. This is the case of Haizea Bilbao in the Biscay port.

Según datos de Wind Europe, la Asociación Europea de Energía Eólica, el 81% de las nuevas instalaciones eólicas en Europa el año pasado fueron terrestres. Suecia, Alemania y Turquía generaron la mayor cantidad de energía eólica terrestre, mientras que Reino Unido tuvo el mayor número de nuevas instalaciones eólicas, porque representaron la mayoría de las nuevas instalaciones marinas u offshore. En la actualidad, Europa tiene 236 GW de capacidad eólica instalada.

Wind Europe prevé que Europa instalará 116 GW de nuevos parques eólicos durante el período 2022-2026, un promedio de 23 GW anuales. Tres cuartas partes de estas nuevas incorporaciones de capacidad serán eólicas terrestres. Entretanto, la UE-27 podría construir un promedio de 18 GW de nuevos parques eólicos entre 2022 y 2026, para lo que se necesitan 32 GW al año para cumplir con el nuevo objetivo de energía renovable del 40% de la UE.

Estas expectativas para el período 2022-2026 implican que los gobiernos cumplan con los compromisos adquiridos para agilizar la concesión de permisos para nuevos parques eólicos. Pero si no lo hacen y continúan restringiendo los requisitos, Europa instalaría solo 89 GW en estos próximos cinco años. En cualquier caso, los gobiernos deben simplificar y acelerar considerablemente la autorización de proyectos eólicos para que Europa cumpla sus objetivos para 2030.

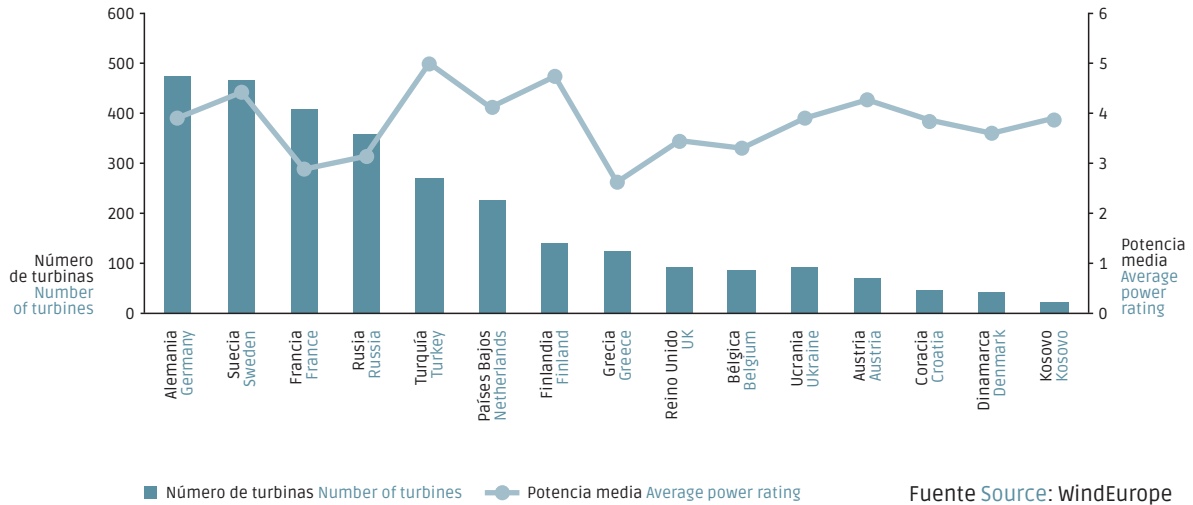
According to data from Wind Europe, the European Wind Energy Association, 81% of new wind installations in Europe last year were onshore. Sweden, Germany and Turkey generated the most onshore wind power, while the UK had the highest number of new wind installations, because it accounted for the majority of new offshore wind farms. Europe currently has 236 GW of installed wind capacity.

Wind Europe forecasts that Europe will install 116 GW of new wind farms during the period 2022-2026, an average of 23 GW per year. Three quarters of these new capacity additions will be onshore. Meanwhile, the EU-27 could build an average of 18 GW of new wind farms between 2022 and 2026, though 32 GW per year would be required to meet the EU's new 40% renewable energy target.

These forecasts for 2022-2026 imply that governments will have to deliver on the commitments they have made to speed up the permits for new wind farms. But if they fail to do so and continue to tighten up requirements, Europe will install only 89 GW in the next five years. In any case, governments must significantly simplify and accelerate the authorisation of wind projects if Europe is to meet its 2030 targets.



**NÚMERO DE AEROGENERADORES INSTALADOS EN 2021 Y SU POTENCIA MEDIA**  
**NUMBER OF TURBINES INSTALLED IN 2021 AND THEIR AVERAGE POWER RATING**



## Ship Agents

Valencia, Sagunto, Gandía & Castellón





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

## ESPAÑA PLANEA INSTALAR 3 GW DE EÓLICA FLOTANTE PARA 2030

España aprobó el pasado mes de diciembre su primera hoja de ruta para marina u offshore con el objetivo de tener operativos hasta 3 GW para el año 2030. Dada la geografía de España, será energía eólica marina flotante en su totalidad. Los puertos y astilleros de España juegan un papel clave en la cadena de suministro de energía eólica offshore en el resto de Europa y la nueva hoja de ruta estimulará un mayor desarrollo de su cadena de suministro.

España ya es el segundo país más importante de Europa en energía eólica terrestre, con 27 GW de capacidad instalada. Para ello, ha construido una importante industria eólica, que aporta más de 3.000 millones de euros al PIB nacional y genera más de 27.500 puestos de trabajo.

Los puertos y astilleros españoles fabrican cimientos, buques, amarres y otros equipos para proyectos de energía eólica offshore en toda Europa. Ahora, el plan del Gobierno ofrece a esta cadena de suministro un mercado interno. Los parques eólicos offshore españoles serán flotantes dada la profundidad del mar tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo.

Europa tiene actualmente tres pequeños parques eólicos flotantes en funcionamiento y tendrá 300 MW en total para fines de 2023, y es razonable alcanzar 7 GW en 2030, con proyectos que ahora se están desarrollando y planificando en Noruega, Italia, Grecia, Portugal, el Reino Unido e Irlanda, así como en Francia y España.

La energía eólica flotante sigue siendo más cara que la offshore tradicional, pero WindEurope espera que los costes caigan a un rango de 53-76 €/MWh una vez que se construyan los primeros 7 GW. Además, espera que la flotante cueste lo mismo que la offshore fija para 2040.

### INDUSTRIA EÓLICA EN ESPAÑA

**3.000**

MILLONES  
€ PIB

**27.500**  
EMPLEOS

### WIND INDUSTRY IN SPAIN

**€3**

BILLION  
GDP

**27,500**  
JOBS

## SPAIN PLANS TO INSTALL 3 GW OF FLOATING WIND POWER BY 2030

Last December, Spain approved its first roadmap for offshore wind energy aimed at bringing up to 3 GW into service by 2030. Given Spain's geography, this will be entirely floating offshore wind energy. Spanish ports and shipyards play a key role in Europe's offshore wind supply chain and the new roadmap will stimulate further development of its supply chain.

Spain is already the second largest country in Europe for onshore wind power, with 27 GW of installed capacity. To this end, it has built up an important wind industry, which contributes more than €3 billion to national GDP and provides more than 27,500 jobs.

Spanish ports and shipyards manufacture foundations, vessels, moorings and other equipment for offshore wind energy projects across Europe. Now, the Spanish Government plan affords this supply chain a domestic market. Spanish offshore wind farms will be floating given the depth of the sea in both the Atlantic and the Mediterranean.

Europe currently has three small floating wind farms in operation and will have a total of 300 MW by the end of 2023, and it is reasonable to expect 7 GW by 2030, with projects now being developed and planned in Norway, Italy, Greece, Portugal, the UK and Ireland, as well as in France and Spain.

Floating wind is still more expensive than traditional offshore wind power, but WindEurope expects costs to fall to the €53-76/MWh range once the first 7 GW are built. It also expects floating wind power to cost the same as fixed offshore by 2040.



Los puertos son instalaciones vitales para el desarrollo de la energía marina flotante. El Puerto de Bilbao acoge el desarrollo del proyecto Demosath.

Ports are essential facilities for the development of floating marine energy. The Port of Bilbao is playing host to the Demosath project.

Se prevé que Alemania instalará la mayor capacidad eólica nueva entre 2022 y 2026, con 25 GW, la mayor parte onshore. El Reino Unido seguirá con 15 GW, la mayor parte offshore. Francia, España y Suecia serán los siguientes mayores contribuyentes.

Germany is expected to install the largest amount of new wind capacity between 2022 and 2026, with 25 GW, mostly onshore. The UK will follow with 15 GW, mostly offshore. France, Spain and Sweden will be the next largest contributors.




# TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS  
ALICANTE  
BARCELONA  
BILBAO  
GIRONA  
LA JONQUERA  
IRÚN  
MADRID  
TARRAGONA  
VALENCIA

**S** **salvatlogística®**  
www.salvatlogistica.com





Navantia realiza en su astillero de Fene el ensamblaje de jackets para parques eólicos marinos.   
Navantia assembles jackets for offshore wind farms at its Fene shipyard.

#### EL TAMAÑO IMPORTA

El tamaño y el tipo de aerogeneradores instalados en Europa variaron significativamente entre países. Los más onshore más potentes se instalaron en Turquía, con una potencia media de 5,1 MW y según los datos disponibles de 14 países, la potencia nominal promedio de los aerogeneradores onshore fue de 4 MW.

Por parte, en 2021 la capacidad nominal media de los nuevos aerogeneradores offshore fue de 8,5 MW, frente a los 8,3 MW en 2020. El Reino Unido tuvo la potencia nominal promedio más alta de 9,3 MW.

#### EXPECTATIVAS REALISTAS

El escenario de expectativas realistas de WindEurope ofrece la mejor estimación de la capacidad instalada en Europa durante

#### SIZE MATTERS

The size and type of wind turbines installed in Europe varies significantly from country to country. The most powerful onshore wind turbines were installed in Turkey, with an average capacity of 5.1 MW, and according to available data from 14 countries, the average rated capacity of onshore wind turbines was 4 MW. On the other hand, in 2021, the average rated capacity of new offshore wind turbines was 8.5 MW, compared to 8.3 MW in 2020. The UK had the highest average rated capacity at 9.3 MW.

#### REALISTIC EXPECTATIONS

WindEurope's Realistic Expectations Scenario provides the best estimate of installed capacity in Europe over the next five years. Total installations are expected

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 Usarios - Puerto de Castellón  
Tel.: 964 73 70 49 - Fax: 964 28 85 33 - 12100 Castellón  
tmg@tmg.com.es

**TMG**  
TERMINAL MARÍTIMA DEL GRADO

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

**Come see us in Rotterdam at Breakbulk Europe!**  
Stop by our booth located at 1F31 in Hall 1 and say hello!

**BREAKBULK EUROPE**  
a Hove event

17-19 May 2022  
Rotterdam, Netherlands

los próximos cinco años. Así, se prevé que las instalaciones totales crezcan año tras año. Las onshore supondrán el 76% de todas las nuevas instalaciones durante los próximos cinco años y alcanzarán su punto máximo en 2022 con 18,3 GW. Luego disminuirán levemente a una tasa promedio de 17,3 GW durante los próximos años hasta 2026.

Las instalaciones onshore crecerán con fuerza en Alemania, España y Reino Unido, pero su crecimiento se verá contrarrestado por la disminución de las instalaciones en Suecia y Finlandia, ateniéndose a la curva de instalaciones terrestres de 2023 a 2026.

Aproximadamente el 39% de las instalaciones onshore europeas procederán del Reino Unido gracias a en gran parte a su excelente esquema de apoyo de Contratos por Diferencia (CfD).

España será uno de los mayores mercados de Europa para instalaciones eólicas. Después de un año irregular en 2021, se espera que las instalaciones se recuperen debido al esquema de subastas CfD, que se ejecuta anualmente. Además, el mercado PPA (Power Purchase Agreement) y el mercado comercial están en auge en España, lo que permite que los volúmenes anuales superen la capacidad subastada anual de 1,5 GW. En general, Wind Europe espera que se instalen 10,3 GW en el período de cinco años, lo que da una tasa de instalación promedio de 2,1 GW al año.

to grow year on year. Onshore is set to account for 76% of all new installations over the next five years and will peak in 2022 at 18.3 GW. Installations will then fall slightly to an average rate of 17.3 GW over the next few years until 2026.

Onshore installations will grow strongly in Germany, Spain and the UK, but their growth will be offset by a declining number of installations in Sweden and Finland, in line with the onshore curve from 2023 to 2026.

Approximately 39% of European onshore installations will take place in the UK, thanks in large part to its excellent Contracts for Difference (CfD) support scheme.

Spain will be one of Europe's largest markets for wind installations. After an irregular year in 2021, installations are expected to recover due to the CfD auction scheme, which is run annually. In addition, the PPA (Power Purchase Agreement) and the merchant markets are booming in Spain, enabling per annum volumes to exceed the annual auctioned capacity of 1.5 GW. Overall, Wind Europe expects 10.3 GW to be installed over the five-year period, providing an average installation rate of 2.1 GW per year.



**TRINCAJES DE MERCANCIAS**  
**PROTECCIÓN TOTAL**




**www.sea-trincajes.com**

- TRINCAJES EN BUQUES, CONTENEDORES Y CAMIONES
- TRINCAJES DE MAQUINARIA Y ACCESORIOS EN GENERAL, EMBALAJES, PALETIZADOS, GRANDES VOLÚMENES, ETC.
- ACONDICIONAMIENTOS ESPECIALES EMBALAJE / TRINCAJE
- SUMINISTRO DE EMBALAJES Y DERIVADOS
- TRANSPORTES Y CARGAS ESPECIALES
- CERTIFICADOS, INFORMES E INSPECCIONES
- ASESORES MARÍTIMOS
- COMISARIOS DE AVERÍAS

**¿NUESTRA GARANTÍA?:**  
MÁS DE 40 AÑOS DE EXPERIENCIA Y 50.000 OPERATIVAS REALIZADAS CON 0 RECLAMACIONES



Ronda del Port, 519  
Ed. Tersaco, planta 1ª - Of. 106  
08039 BARCELONA  
Tel.: 93 223 51 70  
sea@sea-trincajes.com  
www.sea-trincajes.com



# EL MERCADO MULTIPROPÓSITO REBAJA SU OPTIMISMO



JAIME PINEDO

**L**a guerra en Ucrania y los nuevos confinamientos por el COVID-19 en Shanghái han empañado las positivas expectativas para el transporte marítimo en el mercado de los buques multipropósito (MPV) que están generando “efectos dominó” que impactan en la economía global y debilitan la demanda, según la consultora Drewry.

JAIME PINEDO

**T**he war in Ukraine and the new COVID-19 lockdowns in Shanghai have dampened the optimistic outlook for shipping in the multipurpose vessel (MPV) market which is having knock-on effects that are impacting the global economy and weakening demand, according to the consultancy firm Drewry.



# DAMPER ON MULTIPURPOSE MARKET OPTIMISM



“En nuestro último informe de previsiones, a finales de 2021, reconocíamos ser cautelosamente optimistas, pero en los últimos tres meses, y más concretamente en este último mes, dicho optimismo se ha visto rebajado considerablemente debido a la creciente incertidumbre en el mercado”, explica Susan Oatway, analista senior de transporte marítimo Multipropósito & Breakbulk, quien menciona las energías renovables y la energía eólica marina, en particular, como fuentes de demanda que podrían aliviar los problemas derivados de la crisis.

El Consejo Mundial de Energía Eólica (GWEC) ha proyectado un aumento del 6,6% en la capacidad de energía eólica durante los próximos cinco años, impulsado en parte por las promesas hechas durante la COP26, pero también por las crecientes preocupaciones mundiales sobre la seguridad energética que han sido desencadenadas por el conflicto.

“When we last wrote our forecast report at the end of 2021, we described ourselves as ‘cautiously optimistic,’ but “in the last three months - really in the last month - that has waned considerably. And it is all to do with the uncertainty in the market”, explains Susan Oatway, a Senior Analyst for Multipurpose & Breakbulk Shipping, who cites renewable energies, and offshore wind in particular, as sources of demand that could mitigate the impact of the crisis. The Global Wind Energy Council (GWEC) has predicted a 6.6% increase in wind power capacity over the next five years, driven in part by pledges made during COP26, but also by growing global concerns about energy security that have been triggered by the conflict.

Las energías renovables y la energía eólica marina, en particular, se configuran como fuentes de demanda que podrían aliviar los problemas derivados de la crisis

Renewable energies, and offshore wind energy in particular, are emerging as sources of demand that could mitigate the impact of the crisis

“Ello empujará al mundo todavía más hacia la búsqueda de nuevas fuentes de energía y eso es muy positivo para este sector”, dice Oatway.


### BÚSQUEDA DE ESPACIO

Según Drewry, la demanda de carga seca, compuesta por carga fraccionada, en contenedor y carga general, se recuperó en 2021 con un aumento del 4,5% y se espera que la demanda disminuya en los próximos dos años, pero aún con un crecimiento promedio del 3,5% anual.

“Gran parte de la recuperación que hemos visto durante 2021 tiene más que ver con la crisis de la cadena de suministro en los sectores de la competencia que con cualquier aumento significativo de volumen y el sector multipropósito se ha beneficiado de la búsqueda desesperada de espacio, lo que ha resultado en que las cargas que antes estaban en contenedor regresen a buques breakbulk”, dice la analista de Drewry.

“Esperamos que ese efecto se debilite durante la segunda mitad de este año y hasta 2023”, añade. Mientras tanto, es probable que las tarifas de flete de MPV se estabilicen durante la primera mitad de 2022. Las interrupciones en la cadena de suministro han hecho que los fletes se hayan disparado un 43% durante el último año y un 78% desde marzo de 2020, según Drewry.



BBC Chartering, la naviera líder mundial en el sector del project cargo y heavy-lift, incorporó hace unos meses a su flota el buque “BBC Ukraine”. 

(+34) 962 699 060  
 info@saguntoti.com  
 Muelle Norte 2, s/n · 46520  
 Puerto de Sagunto (Valencia)

**ist**  
Intersagunto Terminales

▼

**La terminal polivalente más moderna del arco mediterráneo español**



ISO 9001 · 14001 · 50001 · 45001  
[www.saguntoti.com](http://www.saguntoti.com)

  
 www.mlb-sunship.de

**SHIPPING PERSONALIZED SOLUTIONS  
 TRUST IN EXPERIENCE**

- Shipowners & Operators
- Brokers & Contractors
- Industrial Projects, Heavy Lift & Overdimensional cargoes
- Agency and Stevedoring



Alameda Urquijo, 28 1º D - 48010 Bilbao  
 Tel. 94 444 11 05  
[spain@mlb-sunship.de](mailto:spain@mlb-sunship.de) - [www.mlb-sunship.de](http://www.mlb-sunship.de)





⬆ BBC Chartering, the world's leading project cargo and heavy-lift shipping company, added the vessel BBC Ukraine to its fleet a few months ago.

"That is only going to push the world further towards seeking out those new energy sources, because of those concerns. And that is a positive for this sector", says Oatway.

**THE SEARCH FOR SPACE**

According to Drewry, demand for dry cargo, made up of bulk cargo, containerised cargo and general cargo, bounced back in 2021 with a 4.5% increase and although demand is expected to decline over the next two years, growth is still forecast to average 3.5% per annum.

"Much of the recovery we have seen over 2021 is more to do with the supply chain crunch in the competing sectors than it is with any significant volume increases. The multipurpose sector has benefited from the desperate search for space, which has resulted in cargoes that were previously containerised moving back into breakbulk vessels", says the Drewry analyst.

"We do expect that effect to weaken over the second half of this year and into 2023", she added. Meanwhile, MPV freight rates are expected to plateau during the first half of 2022. Disruptions in the supply chain have seen freight rates soar by 43% over the past year and 78% since March 2020, according to Drewry.





**TRANSPORTES**  
*toramo*

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

---

toramo@toramo.com | 963 30 27 07  
[www.toramo.com](http://www.toramo.com)



## NIVELES DE FLETE “SÓLIDOS” EN EL NEGOCIO MPV

La tarifa media diaria de fletamento por tiempo para un buque multipropósito de 12.500 tpm tipo F aumentó hasta los 22.764 dólares a principios de abril, según el shipbroker de Hamburgo Toepfer Transport, que elaborado el Índice multipropósito Toepfer (TMI), que representa la tarifa promedio mensual de fletamento por tiempo para un fletamento de 6 a 12 meses basado en una buque tipo F, de unas 12.500 tpm y una capacidad de elevación combinada de entre 240 y 500 toneladas. Este valor representa un aumento mensual del 2,02% y la previsión es que en seis meses la tasa baje un 1,93%. En 12 meses, Toepfer espera que la tasa disminuya en un 11,76%.

“Los niveles de las tarifas de fletamento por tiempo son sólidos, pero debido a la continua incertidumbre causada por la guerra de Ucrania y el empeoramiento de las perspectivas de la economía mundial, la euforia que reinaba no solo en el sector multipropósito ha dado paso a un enfoque más cauteloso en general, que se refleja en las evaluaciones a plazo TMI-P6 y TMI-P12”, explica el shipbroker.

“La demanda de tonelaje en el sector multipropósito es continua y fundamental, ya que se puede esperar que la transición energética global se acelere mucho más con la necesidad esencial, particularmente en la UE, de independizarse de los recursos fósiles de Rusia”, añade.

### CONTRATOS A LARGO PLAZO

Según Toepfer, las tarifas de fletamento continúan aumentando en el sector multipropósito y los armadores están suscribiendo contratos de fletamento a largo plazo para mantener el alto nivel de precios.

Los mercados de carga de proyectos y heavy-lift pesadas se mantienen muy firmes y estables y los cargadores de eólicos están firmando contratos de transporte marítimo a largo plazo para asegurarse espacio suficiente.

Asimismo, Toepfer señala como problemas añadidos a los del COVID-19 y congestión portuaria, la falta de prácticos, de conductores de grúas y estibadores, lo que está obligando a los barcos a esperar más tiempo antes de navegar. Los costos de detención se están disparando y superan incluso las tarifas de flete marítimo, lo que lleva al abandono de la primera carga y al bloqueo del espacio.

## ‘ROBUST’ FREIGHT LEVELS IN THE MPV BUSINESS

The average daily time charter rate for a 12,500 dwt F-type multipurpose vessel increased to USD 22,764 at the beginning of April, according to Hamburg-based shipbroker Toepfer Transport, which compiles the Toepfer Multipurpose Index (TMI), representing the average monthly time charter rate for a 6-12 month charter based on an F-type vessel of about 12,500 dwt and a combined lifting capacity of between 240 and 500 tonnes.

This represents a monthly increase of 2.02%. In six months, the Index is expected to fall by 1.93%, while in a 12 month period, Toepfer expects the Index to decrease by 11.76%. “The time charter rate levels are robust but due to continued uncertainty caused by the Ukraine war and the worsened outlook for the world economy, the euphoria which reigned not only in the MPP sector has given way to a more cautious approach in general, which is reflected in the forward TMI-P6 and TMI-P12 assessments”, the shipbroker explained.

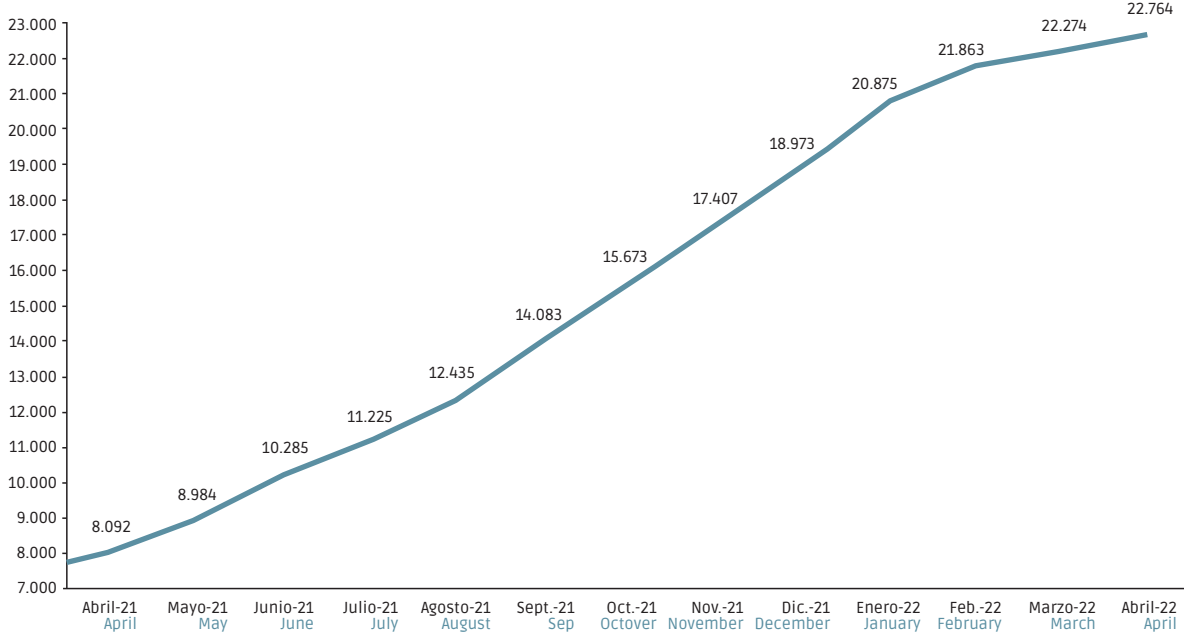
“The demand for tonnage in the multipurpose sector is ongoing and critical as the global energy transition is likely to accelerate much faster with the essential need, particularly in the EU, to achieve independence from Russia’s fossil resources”, it added.

### LONG-TERM CONTRACTS

According to Toepfer, charter rates continue to rise in the multipurpose sector and shipowners are entering into long-term charter contracts to maintain high price levels.

The heavy-lift and project cargo markets remain very strong and stable and wind cargo shippers are signing long-term shipping contracts to secure sufficient space. On top of COVID-19 and port congestion, Toepfer also cites a shortage of pilots, crane drivers and stevedores as additional problems, which are forcing ships to wait longer before sailing. Detention costs are skyrocketing and even exceeding ocean freight rates, leading to cargo abandonment and space blockage.

ÍNDICE MULTIPROPÓSITO TOEPFER (TMI) TOEPFER MULTIPURPOSE INDEX (TMI)



Fuente Source: Toepfer Transport

**LLINAS**

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

Our facilities are located in the **Port of Barcelona**.

+34 932 235 275 | edmon@llinas.org | www.llinas.org

llinas Llinas e Hijos, S.L. Cal Marçà nº 11 - 13, Pol. Ind. ZAL - PRAT, 08020 El Prat de Llobregat, Barcelona.

**S.L.P.** ■ Servicios Logísticos Portuarios, SLP

**AGENCIA**  
+34 94 424 99 87  
agency@slp.es

**ESTIBA**  
+34 94 424 99 87  
slp@slp.es

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

Gran Vía, 40 bis, 7º  
48009 BILBAO


www.slp.es

### INCERTIDUMBRE Y CONFIANZA

El índice Drewry Multipurpose Time Charter disminuyó ligeramente durante marzo a 11.170 dólares por día, lo que representa una caída de solo el 0,2% en comparación con el aumento del 1,8% observado en el mes anterior. La invasión de Ucrania por parte de Rusia podría no tener un impacto claro en las operaciones de MPV, excepto quizás en el mercado del norte de Europa, pero el impacto en la confianza mundial, el aumento de los precios de las materias primas y los sectores competidores, han provocado que el reciente aumento de los fletes se detenga. Drewry espera que esta tendencia de debilitamiento continúe hasta abril, con una caída del índice tal vez un 0,5% superior, hasta los 11.100 dólares diarios.

La analista advierte que el sector multipropósito continúa adoleciendo de la falta de desarrollo e inversión en nuevas construcciones, con los astilleros prácticamente ocupados con pedidos de buques portacontenedores. "Aunque la perspectiva a corto plazo sigue siendo débil, esperamos que las nuevas construcciones aumenten marginalmente después de 2023, cuando haya espacio disponible y también cuando la necesidad de buques más sostenibles se haga más apremiante", comenta Susan Oatway.




Las navieras Jumbo y SAL unieron sus fuerzas con el apoyo de una flota de 30 buques especializados en project cargo y heavy-lift. 

The shipping lines Jumbo and SAL joined forces with a fleet of 30 specialised project cargo and heavy-lift vessels

### UNCERTAINTY AND CONFIDENCE

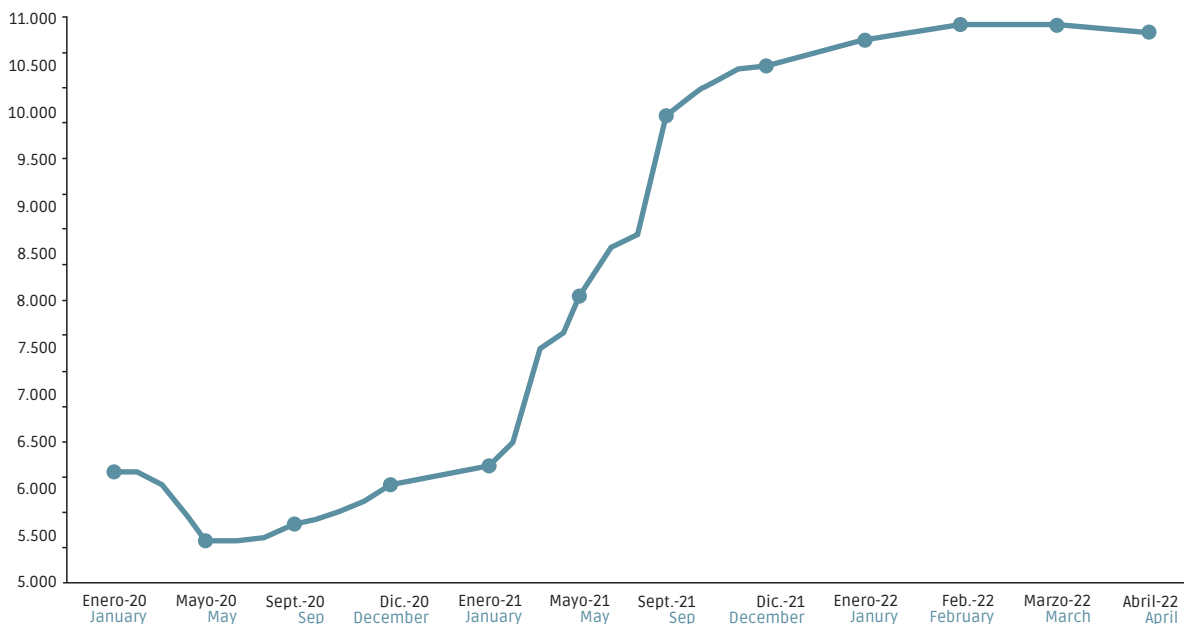
The Drewry Multipurpose Time Charter Index declined slightly during March to \$11,170 per day, representing a drop of just 0.2% compared to the 1.8% increase seen in the previous month. Russia's invasion of Ukraine may not have a clear impact on MPV rates, except perhaps in the Northern European markets, but the impact on global confidence, rising commodity prices and the competing sectors have caused the recent rise in freight rates to stall. Drewry expects this weakening trend to continue into April, with the index falling by perhaps another 0.5% to \$11,100 per day.


The analyst warned that the multipurpose sector continues to suffer from a lack of newbuild development and investment, with shipyards almost fully booked with orders for container ships. "Although the short-term outlook remains weak, we do expect newbuilds to pick up marginally post-2023, when there is space available and also as the need for more eco-conscious vessels will become more pressing", said Susan Oatway.

1921  Ignazio Messina & C.

[www.messinaline.it](http://www.messinaline.it)





El índice Drewry Multipurpose Time Charter disminuyó ligeramente en marzo a 11.170 dólares por día. 

The Drewry Multipurpose Time Charter Index decreased slightly in March to \$11,170 per day

**LAMAIGNERE CARGO**

**Especialistas en Carga de Proyectos.**

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

**NEPTUNE LINES**  
[www.neptunelines.com](http://www.neptunelines.com)

**RORO SERVICE MEDITERRANEAN – BLACK SEA  
ATLANTIC – NORTH EUROPE**

PLAÇA EUROPA 17-19, 4<sup>2</sup>º - 08907 HOSPITALET DE LLOBREGAT (BARCELONA)  
Tel: +34 93.317.00.05 - [neptunebcn@neptune-bcn.com](mailto:neptunebcn@neptune-bcn.com)

# LA NECESARIA ARMONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE ESPECIAL



JAIME PINEDO


**E**l transporte por carretera de piezas pesadas y extra-dimensionadas constituye una parte esencial de la cadena logística del project cargo para el movimiento una gran variedad de cargas, desde palas de aerogeneradores o vigas de puentes, hasta cargas indivisibles excepcionalmente grandes y pesadas, como casas prefabricadas, transformadores eléctricos y reactores petroquímicos.

JAIME PINEDO

**R**oad transport of heavy and oversized components is an essential part of the project cargo logistics chain when handling a wide variety of loads, from wind turbine blades and bridge girders to exceptionally large and heavy indivisible loads such as prefabricated houses, electrical transformers and petrochemical reactors.

# THE NEED FOR HARMONISATION IN SPECIAL TRANSPORT



Los transportistas se enfrentan a una gran variedad y complejidad de normas y procedimientos antes de poder obtener un permiso de transporte especial. 

Hauliers are confronted with a myriad of complex rules and procedures before they can obtain a special transport permit.

Por ello, las empresas de transporte especial tienden a trabajar principalmente en los sectores de energías renovables, ingeniería civil e infraestructura, petróleo y gas, industria pesada y generación de energía, utilizando vehículos que recorren a menudo largas distancias, en muchos casos, a través de fronteras nacionales, por lo que al no cumplir con los requisitos legales europeos generales sobre pesos y dimensiones de los vehículos, necesitan una exención o permiso previo a la realización de una operación de transporte especial por carretera.

Las autoridades correspondientes deben verificar que las estructuras de los puentes en la ruta prevista permiten el paso de los vehículos y que las carreteras sean apropiadas para el tamaño de la carga que se mueve.

Actualmente, en ausencia de una armonización europea, los transportistas internacionales se enfrentan a una gran variedad y complejidad de normas y procedimientos antes de poder obtener un permiso de transporte especial. Estas reglas y procedimientos unificados podrían cubrir aspectos como las escoltas de los vehículos; franjas horarias permitidas y velo-

As a result, specialised transport companies tend to work mainly in the renewable energy, civil engineering and infrastructure, oil and gas, heavy industry and power supply sectors, using vehicles that often travel long distances, in many cases across national borders, and therefore do not comply with general European legal requirements on vehicle weights and dimensions, meaning that they need an exemption or permit prior to transporting these oversized or abnormal loads.

The relevant authorities must verify that the bridge structures on the intended route are suitable for vehicles to cross and that the roads can cater for the size of the load being moved.

Currently, in the absence of European harmonisation, international hauliers are confronted with a myriad of complex rules and procedures before they can obtain a special







Ton Klijn, director de la Asociación Europea de Transportes Excepcionales en Carretera y Grúas Móviles (ESTA).   
 Ton Klijn, Director of the European Association of Abnormal Road Transport and Mobile Cranes (ESTA).

ciudades autorizadas; requisitos de iluminación; documentos informativos del vehículo y formularios de solicitud de transporte especial por carretera.

Los cambios en las reglas y los procedimientos varían de un país a otro, y a veces incluso de una región a otra, lo que a menudo genera demoras y dificultades para que los transportistas realicen los necesarios cálculos de costos o cumplan con sus obligaciones contractuales con cargadores y clientes.

#### CAMBIOS EN MARCHA

El director de la Asociación Europea de Transportes Excepcionales en Carretera y Grúas Móviles (ESTA), Ton Klijn, repasa algunos de los problemas a los que se enfrenta el sector del transporte por carretera especial en Europa y los importantes cambios que se avecinan.

Klijn dice que el sector del transporte especial siente a menudo que los líderes políticos no toman en serio sus preocupaciones, ya sea en los gobiernos nacionales o en la Comisión Europea en Bruselas. "A pesar de la importancia de nuestro trabajo para el bienestar de la sociedad, hemos luchado por ser escuchados. Somos, ciertamente, una industria pequeña. Nuestros transportes especiales representan alrededor del 2,5% de todos los movimientos de transporte

transport permit. The standardisation of rules and procedures would help with aspects such as vehicle escorts, permitted time slots and authorised speeds, lighting requirements, vehicle information documents, and abnormal load transport application forms.

Changes in rules and procedures vary from country to country, and sometimes even from region to region, often resulting in delays and making it difficult for hauliers to make the necessary cost calculations or fulfil their contractual obligations to shippers and customers.

#### CHANGES AHEAD

Ton Klijn, the Director of the European Association of Abnormal Road Transport and Mobile Cranes (ESTA) looks at some of the issues facing this transport segment in Europe and discusses the major changes that are on the horizon.

Klijn says the abnormal load transport sector often feels that its concerns are not taken seriously by political leaders in national governments and at the European Commission in Brussels. "Despite the importance of our work which centres on the wellbeing of society, we struggle to be heard. Admittedly, we are a small sector, with the special transport market representing about 2.5% of total haulage



ESTA denuncia el exceso y la innecesariedad de muchas regulaciones nacionales sobre transportes especiales, que las autoridades utilizan a menudo “con fines proteccionistas”

de mercancías, pero en términos de impacto económico y social, estamos muy por encima de este porcentaje ya que sin transporte especial no se podrían construir aerogeneradores, centrales eléctricas, instalaciones industriales o infraestructuras de transporte”, explica.

Sin embargo, matiza que tal vez esta percepción esté comenzando a cambiar ya que tanto las empresas como los políticos han interiorizado la necesidad de reducir la huella ambiental y mejorar el desempeño económico del sector del transporte por carretera.

ESTA ha venido denunciado largo tiempo el exceso y la innecesariedad de muchas regulaciones nacionales sobre transportes especiales, que las autoridades correspondientes han utilizado a menudo “con fines proteccionistas”.



ESTA criticises the excessive and unnecessary nature of many national special transport regulations, which are often used by the authorities “for protectionist purposes”.

transport operations but in terms of economic and social impact, we pull a lot more weight. Without abnormal road transport, wind turbines, power plants, industrial installations and transport infrastructures could not be built”, he explained.

However, he went on to say that this perception may be shifting as companies and politicians alike have taken on board the need to reduce the environmental footprint and improve the economic performance of the haulage industry.

ESTA has consistently criticised the excessive and unnecessary nature of many national special transport regulations, which have often been used by the relevant authorities “for protectionist purposes”.

**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


**PORTCASTELLÓ**  
Asociación Portuaria de Castellón

**PortCastelló,  
liderando el futuro**

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





El energético es uno de los principales sectores clientes del transporte especial.   
 Energy is one of the main customer sectors for the transportation of abnormal loads.

#### ESTÁNDARES ARMONIZADOS

“Durante años, hemos pedido a la Comisión Europea que haga cumplir unos estándares armonizados para los transportes especiales en todos sus estados miembros, por lo que apoyamos firmemente los recientes movimientos de la Comisión Europea para revisar la directiva que regula los pesos y dimensiones de los vehículos comerciales y esperamos poder aprovechar al máximo las oportunidades que esto presenta”, comenta Ton Klijn, quien dice que, a pesar de parecer un problema puramente técnico, “si se manejan correctamente, los cambios considerados en la Directiva 96/53 podrían cambiar las reglas de juego”.

#### HARMONISED STANDARDS

“We have been calling on the European Commission to enforce harmonised standards for special haulage transport operations in all its member states for years, so we strongly support the European Commission’s recent moves to revise the directive regulating the weights and dimensions of commercial vehicles and look forward to taking advantage of the opportunities this offers”, says Ton Klijn, who stated that although this may seem to be a merely technical matter, “if handled correctly, carefully considered changes to Directive 96/53 could be a game-changer”.



EL DATO

2,5%

Los transportes especiales representan el 2,5% de todos los movimientos de transporte de mercancías.

ESTA ha solicitado a la Comisión Europea que garantice que las reformas aprovechen las tecnologías de la información y la comunicación para garantizar el cumplimiento de los permisos nacionales y las limitaciones de acceso por carretera. La experiencia dice que, en otras partes del mundo, en particular, Estados Unidos y Australia, la introducción de sistemas de permisos online diseñados de manera efectiva lleva a un aumento en el número de solicitudes de permisos de transporte y, al mismo tiempo, reduce los costos de las autoridades emisoras, además de una reducción notable en el número de incidentes de daños a la infraestructura.

FACTS AND FIGURES

2.5%

Abnormal load transport accounts for 2.5% of all haulage operations.

ESTA has called on the European Commission to ensure that reforms take advantage of information and communication technologies to secure compliance with national permits and road access limitations. Experience shows that in other parts of the world, notably the United States and Australia, the introduction of effectively designed online permit systems has led to an increase in the number of transport permit applications and, at the same time, a reduction in costs for issuing authorities, as well as a notable decline in the number of infrastructure damage incidents.



**SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES**

**OFICINAS EN EUROPA - AMÉRICA - ASIA**

**BIG DELICATE SPECIAL CUSTOM HEAVY**

PROJECT CARGO  
LIFTING EQUIPMENT  
FOR ANY SPECIAL CARGO

teccontainer.com

“Nada de esto es innovador, ya que estos sistemas ya están en uso en otras partes del mundo, pero la única razón por la que no los usamos en Europa es por las barreras regulatorias a nivel nacional”, dice Ton Klijn.

Pero si las recientes comunicaciones de Bruselas son motivo para un prudente optimismo, las noticias de Francia y Alemania no son tan buenas y contienen una importante lección. “En Francia vemos ya un rechazo a transportes de más de 120 toneladas GVW en 11 departamentos, además de una denegación directa de tránsito para el transporte especial en varias regiones bajo el argumento del mal estado de la infraestructura de la red viaria, mientras en Alemania las autoridades introdujeron por última vez un nuevo sistema de permisos online llamado VEMAGS”, apunta el director de ESTA.

#### COORDINACIÓN

ESTA reclama que en lugar de actuar unilateralmente, las autoridades deben consultar al sector del transporte especial y otras organizaciones europeas e internacionales. “Necesitamos una normativa que sea, en la medida de lo posible, la misma en todos los estados europeos porque ello nos haría más eficientes, reduciría costes y mejoraría la seguridad, al tiempo que ayudaría a reducir el impacto ambiental”, dice su director.

“Cuando todas las cuestiones anteriores se combinan con la gama de reformas que ya se están introduciendo a través del Paquete de Movilidad y las iniciativas verdes de la Comisión Europea, queda claro que el transporte especial en Europa se enfrenta a su propia revolución industrial. Por el lado positivo, vemos que las necesidades y opiniones del sector del transporte pesado y especial por fin se toman más en serio; sin embargo, existe una necesidad clara y urgente de consultas detalladas y de una coordinación adecuada si queremos realizar las mejoras de una manera y dentro de unos tiempos que el sector del transporte pueda manejar. El cambio es esencial y está llegando, nos guste o no. Pero es crucial saber cómo se manejará ese cambio”, finaliza Ton Klijn.



“Necesitamos una misma normativa en todos los estados europeos para ser más eficientes, reducir costos, mejorar la seguridad y reducir el impacto ambiental”, dice Ton Klijn, director de ESTA

“None of this is ground-breaking – the systems we describe are already in use in various parts of the world. The only reason we are not using them in Europe is because of regulatory barriers at a national level”, said Ton Klijn.

However, while recent communications from Brussels are cause for cautious optimism, the news from France and Germany is not so good and contains an important lesson. “In France we are already seeing loads of more than 120 tonnes GVW being rejected in 11 regions, as well as the outright refusal of special transport transit in several regions on the grounds of the poor state of the road network infrastructure, while in Germany the authorities have recently introduced a new online permit system called VEMAGS,” says the ESTA Director.

#### COORDINATION

ESTA argues that instead of acting unilaterally, authorities should consult with the special transport sector and other European and international organisations. “We need regulations that are the same in all European states as far as possible to be more efficient, lower costs, improve safety, and reduce environmental impact”, says its Director.

“When all of the above issues are combined with the range of reforms already being introduced through the Mobility Package and the European Commission’s Green Deal initiatives, it is clear that abnormal load transport in Europe is facing its own industrial revolution. On the positive side, we see that the needs and views of the heavy and special transport sector are at last being taken more seriously. However, there is a clear and urgent need for detailed consultation and proper coordination if improvements are to be made constructively and within a timeframe that the transport sector can handle. Change is essential and it is on its way, whether we like it or not. However, it is crucial to know how this change will be handled”, concludes Ton Klijn.



“We need the same regulations in all European states to be more efficient, lower costs, improve safety and reduce environmental impact”, says Ton Klijn, ESTA’s Director.



VEMAGS es el sistema online alemán para la solicitud y aprobación de transportes pesados y extradimensionados.

VEMAGS is the German online system for the application and approval of heavy and oversized transport loads.

## VEMAGS Y EL CASO ALEMÁN

VEMAGS es el sistema online alemán para la solicitud y aprobación de transportes pesados y extradimensionados en los 16 estados federales. Las nuevas reglas tenían como objetivo hacer que el sistema fuera más eficiente, pero según ESTA están generando "mayores costos, burocracia innecesaria y mayores demoras". Como ejemplo, pone el caso de una de las nuevas reglas, según la cual los permisos solo se pueden solicitar a la autoridad regional donde comienza el transporte o donde la empresa de transporte tiene su sede o una sucursal principal. Esto deja a las empresas de transporte extranjeras con menos puntos en su solicitud y se ha reducido el número de autoridades de las que una empresa de transporte puede obtener un permiso para un transporte pesado, estando algunas autoridades desbordadas por la demanda, especialmente en las fronteras más transitadas.

Además, el coste de obtención de permisos bajo las nuevas regulaciones también ha aumentado, en algunos casos significativamente y diferentes autoridades cobran a menudo cantidades dispares por permisos idénticos. Una prueba realizada por los colegas alemanes de ESTA mostró desviaciones de hasta un 200% en los costos de permisos para el mismo transporte.

La situación se vuelve aún más compleja por cuanto el Ministerio de Transporte alemán ha anunciado que priorizará el desvío de los transportes especiales de las carreteras al ferrocarril o vías navegables por razones ambientales, lo que plantea otro tipo de cuestiones.

## VEMAGS AND THE GERMAN CASE

VEMAGS is the German online system for the application and approval of heavy and oversized transport loads in the 16 federal states. The new rules were intended to make the system more efficient, but according to ESTA they are leading to "higher costs, unnecessary bureaucracy and longer delays". As an example, it cites the case of one of the new rules, according to which permits can only be requested from the regional authority where the transport starts or where the transport company has its headquarters or a main branch. This means foreign transport companies end up with fewer points in their application and the number of authorities from which a transport company can obtain a permit for heavy load transport has been reduced, with some authorities being overwhelmed by demand, especially at busy borders.

In addition, the cost of obtaining permits under the new regulations has also increased, in some cases significantly, and different authorities often charge wildly differing amounts for identical permits. A test conducted by German ESTA colleagues showed variations of up to 200% in permit costs for the same transport operation.

The situation is made even more complex by the fact that the German Ministry of Transport has announced that it will prioritise the diversion of abnormal load transport from roads to rail and inland waterways for environmental reasons, which raises another set of concerns.





# 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.





## COMISMAR CONTROL: SURVEYOR EN EL TRANSPORTE DE CATAMARANES DE ALASKA A ESPAÑA

Comismar Control tomó parte, como Marine Warranty Surveyor, en el transporte de dos catamaranes sobre un buque semisumergible desde Alaska a España. La principal dificultad de la operativa era la sensibilidad de los cascos de las mercancías al estar contruidos con aluminio.

La compleja relación calidad, cantidad y disposición de los puntos de apoyo y elementos de trincaje exigieron lo mejor de las partes implicadas, incluido el surveyor, no sólo como técnico sino como elemento de conexión y mediador en beneficio de la seguridad del transporte. El servicio fue completado con la supervisión de la operativa en destino.

Cuando un cargo surveyor es designado como Marine Warranty Surveyor su implicación como inspector trasciende

en el contrato del seguro de transporte cuyo clausulado requerirá a una determinada operativa logística de la aprobación preliminar del surveyor y, posteriormente, su correcta ejecución para mantener la garantía de daños durante el transporte. De no ser así, la aseguradora podría suspender tal cobertura. Por otro lado, considerar la figura del MWS con las aseguradoras es un beneficio directo para las empresas logísticas en el coste de la prima.

Comismar Control es la empresa de inspección y control de mercancías durante su producción, manipulación o procesos, que tiene transferidos del Grupo Comismar el equipo de especialistas en Risk Management y Project Cargo Surveys en cualquier parte del mundo.

## COMISMAR CONTROL: SURVEYOR IN THE TRANSPORT OF CATAMARANS FROM ALASKA TO SPAIN

Comismar Control was the Marine Warranty Surveyor in the transport of two catamarans on a semi-submersible vessel from Alaska to Spain. The main difficulty of the operation was the sensitive nature of the catamaran hulls as they were made of aluminium.

The complex relationship between quality, quantity and positioning of the support points and lashing elements demanded the best from the parties involved, including the surveyor, not only as an expert but also as a liaison officer and facilitator in the interests of maximum transport safety. The service was completed with the supervision of the operation at destination. When a Marine Warranty Surveyor is appointed, their involvement as a

surveyor extends to the transport insurance contract, whose clauses will require the preliminary approval of a specific logistics operation and, subsequently, its correct handling in order to maintain the damage warranty during transport. If this is not the case, the insurer could suspend this cover. In addition, the figure of the MWS brings direct benefits for logistics companies with insurers in terms of better premium costs.

Comismar Control is the company that inspects and controls goods during production, handling and processes, and has a team of risk management and project cargo survey specialists transferred from the Comismar Group all over the world.



## EMBALAJES CANTABRIA: EMBALAJE Y TRASLADO DE MAQUINARIA DE GRAN TONELAJE

La delegación de Valencia de Embalajes Cantabria realizó en las instalaciones del cliente una operativa de envío de maquinaria de gran tonelaje para la empresa INREMA, especializada en ingeniería integral de máquinas. La máquina embalada y transportada era un torno para grafito.

La operativa consistió en la creación de una caja de madera, con base de vigas laminadas para mayor refuerzo, colocando y trincando el torno encima de la base y posterior cerrado con bolsa aluminio al vacío, para su mejor protección ante las inclemencias del medio ambiente marino.

En el embalaje se realizan escotillas en tapa para un izado directo desde propio torno, (tanto en la carga, como en su posterior descarga en destino) mediante cables de acero trenzado, dando así mayor seguridad a los movimientos propios de la carga y descarga. Del mismo modo, se realizan escotillas laterales, desde donde aparecen grilletes ensamblados a una estructura fabricada para ello, para su correcto trincaje en la bodega.

Las medidas del embalaje fueron de 10.500x5.000x4.000 mm con unas 60 toneladas. Para los procesos de carga en casa del cliente se emplearon grúas giratorias de 160 toneladas y se requirió un transporte especial con escolta hasta el puerto de Valencia. El destino final era China y se realizó con la naviera COSCO Shipping.



## EMBALAJES CANTABRIA: PACKAGING AND RELOCATION OF HEAVY MACHINERY

The Valencia branch of Embalajes Cantabria carried out an operation at a client's facilities for the shipment of heavy machinery for the company INREMA, which specialises in integrated machine engineering. The machine packed and transported was a graphite lathe.

The operation consisted of creating a wooden box, with a base of reinforced laminated beams, placing and lashing the lathe on top of the base and then closing the box with a vacuum aluminium bag for greater protection against the elements at sea.

Hatches were made in the box lid for direct lifting from the winch itself (during loading and subsequent unloading at

destination) using twisted steel cables, thus providing greater safety in the loading and unloading operations. Similarly, side hatches were made, from which shackles were attached to a structure manufactured for this purpose to ensure correct lashing in the hold.

The box dimensions were 10,500 x 5,000 x 4,000 mm and weighed 60 tonnes. 160-tonne slewing cranes were used for loading at the customer's premises, and abnormal load road transport with an escort was used to take the shipment to the Port of Valencia. The machine's final destination was China. It was transported using COSCO Shipping.





## EMBALAJES GRACIA: EMBALAJE Y TRANSPORTE DE CUADROS ELÉCTRICOS CON DESTINO A HONDURAS

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 Honduras.

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, ha desarrollado la operativa de transporte de unos 40 cajones de 400 cm de largo, 250 de ancho y 280 de altura, capaces de soportar 14 toneladas de peso. 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 ELECTRICAL SWITCHBOARDS TO HONDURAS

The Valencian company Embalajes Gracia, with more than 60 years of experience in the sector, recently successfully completed a project for the packaging and transport of large goods from Valencia to Honduras.

The company, which specialises in customised wooden packaging for shipping and land transport and is an expert in

the management of logistics and maritime services, arranged the transport of around 40 crates measuring 400 cm long, 250 cm wide and 280 cm high, which were capable of supporting 14 tonnes in weight. The operation required special vehicles and professionals with experience in the transport of large goods.



## EMBALEX: NUEVO RÉCORD DE FABRICACIÓN DE EMBALAJE MARÍTIMO SOBREDIMENSIONADO

Embalex, empresa de referencia en el sector del embalaje industrial para transporte marítimo, aéreo y terrestre, ha batido recientemente su récord absoluto de embalaje marítimo sobredimensionado mediante la fabricación de una caja de madera para exportación de cerca de 20 metros de longitud.

En concreto, el mayor embalaje fabricado por Embalex hasta la fecha con casi 20 metros de largo, unos 4,50 metros de ancho y 4,70 metros de alto, ha servido para acomodar un autoclave de 86 toneladas de peso neto que ha viajado, junto a su material auxiliar correspondiente, hasta Texas (Estados Unidos).

La delicada manipulación y embalaje de todo el proyecto se ha realizado en la plataforma logística que la empresa Gesica, del Grupo Embalex y especializada en el trincaje y acondicionamiento de cargas, tiene en la ZAL del Port de Barcelona. En esta ubicación de 11.000 metros cuadrados, el grupo dispone de personal altamente cualificado y la infraestructura idónea, incluidos puentes grúa, para la manipulación todo tipo de mercancía de grandes dimensiones y pesos.

El embalaje de madera es el que ofrece más resistencia y está preparado para soportar su manejo en el transporte, la desestiba y las posibles inclemencias meteorológicas, cumpliendo con todos los requisitos necesarios para la exportación, según normativa NIMF-15.



## EMBALEX: NEW RECORD IN THE MANUFACTURE OF OVERSIZED MARITIME PACKAGING

Embalex, a leading company in the industrial packaging sector for sea, air and land transport, has recently beaten its all-time record for oversized maritime packaging by manufacturing a wooden box for export that was nearly 20 metres long.

In fact, it was the largest box manufactured by Embalex to date, at almost 20 metres long, 4.50 metres wide and 4.70 metres high, and was used to house an 86-tonne net weight autoclave that was sent to Texas (United States) along with its corresponding ancillary material.

The delicate packaging and handling of the entire project was

carried out at the logistics platform that the company Gesica, a specialised cargo lashing and packaging firm which is part of the Embalex Group, has at the Port of Barcelona's Logistics Activities Area (ZAL). This 11,000-square-metre facility has highly qualified personnel and the ideal infrastructure, including gantry cranes, for handling all types of large and heavy goods.

Wooden packaging is the most resistant and is ideal for withstanding handling during transport, unloading and possible bad weather, complying with all the necessary requirements for export, according to ISPM-15 regulations.



## ERHARDT PROJECTS: DE MUMBAI A ARABIA SAUDÍ PARA LA INDUSTRIA DEL OIL & GAS

El pasado mes de abril, Erhardt Projects embarcó tres Gas Slug Catchers de 1.250 toneladas cada uno, lo que supone alcanzar un nuevo récord por peso de piezas individuales transportadas por la compañía. Las piezas de 46,280 x 8,80 x 8,70 metros (L x W x H) fueron cargadas en el puerto de Mumbai (India) desde una barcaza al buque de carga pesada "Fairmaster" de la naviera Jumbo.

Los Gas Slug Catchers se utilizan en las refinerías de petróleo para el procesamiento de hidrocarburos y actúan como un separador primario de las fases gaseosa y líquida del gas. Las unidades cargadas en Mumbai tienen como

destino Arabia Saudita y son parte de la primera fase de un proyecto que culminará en el mes de mayo con el embarque de otros cuatro Gas Slug Catchers con mismo destino.

El cliente necesitaba de un partner que facilitara la visibilidad necesaria al proyecto, integrando proveedores, gestionando la totalidad de la cadena de suministro y con soluciones especializadas en Oriente Medio y Asia. Erhardt Projects empleó un equipo completamente dedicado y con presencia física en cada una de los puntos de la cadena para ofrecer una solución a la medida del proyecto.

## ERHARDT PROJECTS: FROM MUMBAI TO SAUDI ARABIA FOR THE OIL & GAS INDUSTRY

In April, Erhardt Projects shipped three gas slug catchers each weighing 1,250 tonnes, setting a new record for the weight of individual parts transported by the company. The 46.280 x 8.80 x 8.70 metre (L x W x H) pieces were loaded at the Port of Mumbai (India) from a barge onto the heavy lift vessel Fairmaster belonging to the Jumbo shipping line. Gas slug catchers are used in oil refineries for processing hydrocarbons and act as a primary separator of the gas and liquid phases of the gas. The units loaded in Mumbai were

bound for Saudi Arabia and were part of the first phase of a project that will culminate in May with the shipment of four more gas slug catchers to the same destination.

The client needed a partner to give the necessary visibility to the project, integrating suppliers, managing the entire supply chain and providing specialised solutions in the Middle East and Asia. Erhardt Projects deployed a fully dedicated team that was physically present at each point in the chain to provide a tailored solution for the project.







## HOEGH AUTOLINERS: TRANSPORTE DE UNA PALA DE 45 METROS PARA UN PROYECTO EÓLICO EN AUSTRALIA

Cuando DSV Projects Portugal necesitó transportar tres palas de aerogenerador de 45 metros de largo desde Portugal para un parque eólico en Australia, confió su transporte a Höegh Autoliners. Las palas del rotor eran muy largas y delicadas, por lo que necesitaban una solución personalizada para garantizar su transporte seguro. Debido a la fecha límite del proyecto, el servicio de línea de Höegh desde España a Australia ofreció al cliente la mejor solución. Además, los buques New Horizon de esta ruta ofrecen más capacidad de rampa que otros buques y una estiba segura bajo cubierta, lo cual es una ventaja cuando se transportan este tipo de cargas.

Por otro lado, debido a la longitud de las palas, no fue posible transportarlas en los rolltrailers de Höegh. La solución fue introducir las palas del rotor a bordo con el remolque del camión. Una vez dentro, se colocarían directamente sobre la cubierta del buque.

Con la experiencia del experto equipo de operaciones de carga, la buena coordinación con la terminal y la rampa de 12 metros de ancho de los buques de clase New Horizon, las palas se cargaron de forma segura a bordo del "Höegh Trotter", donde se añadieron amarres adicionales para asegurar su transporte desde Santander a Melbourne (Australia).

## HOEGH AUTOLINERS: TRANSPORTING 45-METRE BLADES FOR A WIND PROJECT IN AUSTRALIA

When DSV Projects Portugal needed to transport three 45-metre long wind turbine blades from Portugal to a wind farm in Australia, they entrusted Höegh Autoliners with the job. The rotor blades were very long and fragile, so they needed a customised solution to ensure they were transported safely.

Due to the project deadline, Höegh's liner service from Spain to Australia offered the customer the best solution. In addition, the New Horizon vessels on this route offer more ramp capacity than other vessels and can secure stowage below deck, which is an advantage when transporting this

type of cargo.

However, due to the length of the blades, they could not be transported on Höegh's roll trailers. The solution was to bring the rotor blades on board with a truck trailer. Once on the ship, they were placed directly on the vessel deck.

Thanks to the expertise of the experienced cargo operations team, excellent coordination with the terminal and the 12-metre wide ramp of the New Horizon class vessels, the blades were safely loaded on board the Höegh Trotter, where additional lashings were added to secure their transport from Santander to Melbourne (Australia).



## INTERSAGUNTO TERMINALES: OPERATIVA DE PROJECT CARGO CON MOLDES EÓLICOS PROCEDENTES DE SHANGHAI

Intersagunto Terminales, la terminal polivalente de Grupo Alonso en Sagunto, ha acogido una compleja operativa de project cargo, con la descarga de un buque, consignado por Trans Ocean Transits, con moldes de palas de generadores eólicos procedente de Shanghai (China).

La mercancía destacaba por sus grandes dimensiones y la necesidad de mantener determinados ángulos de elevación entre sus puntos de enganche. El desembarco de carga fraccionada necesitó hasta 20 horas de trabajo y dos grúas en tándem con distintos separadores. Una de las principales dificultades de descarga fue la morfología irregular de cada pieza, alguna de 41 metros, y a la separación entre los puntos de izado. Para evitar imprevistos, se discutió un plan de trabajo

y una memoria técnica con los importadores de la mercancía. Este tipo de proyectos que entrañan gran complejidad, se analizan desde el departamento de Planificación de Intersagunto Terminales. El mayor reto es programar correctamente los pasos a seguir atendiendo la naturaleza de las mercancías y ofrecer el servicio que requiere cada cliente. Intersagunto Terminales, como una de las terminales más modernas del Mediterráneo español opera un amplio parque de maquinaria para cualquier mercancía. Además, dispone de personal con amplia experiencia, que en estrecha colaboración con importadores y exportadores, aseguran la correcta manipulación con altos niveles en calidad y de eficiencia.

## INTERSAGUNTO TERMINALS: PROJECT CARGO OPERATION WITH WIND MOULDS FROM SHANGHAI

Intersagunto Terminals, the Alonso Group's multipurpose terminal in Sagunto, carried out a complex project cargo operation which consisted of unloading a vessel, consigned by Trans Ocean Transits, of wind generator blade moulds from Shanghai (China). The cargo was characterised by its large dimensions and the need to maintain certain elevation angles between its attachment points. The unloading of this breakbulk cargo took 20 hours and two tandem cranes with different spreaders were required.

One of the main unloading difficulties was the irregular shape of each piece, some of which were 41 metres long, and the spacing between the lifting points. To prevent any unexpected problems, a work plan and a technical report

were discussed with the importers of the goods.

These types of highly complex projects are analysed by Intersagunto Terminals' Planning Department. The biggest challenge is to correctly schedule the steps that must be followed according to the nature of the goods and to offer the service required by each client.

Intersagunto Terminals is one of the most modern terminals in the Spanish Mediterranean and works with a broad range of machinery and equipment to deal with all types of goods. In addition, it has staff with extensive experience who, in close collaboration with importers and exporters, ensure the cargo is correctly handled with high levels of quality and efficiency.





## JUMBO-SAL-ALLIANCE: ENTREGA DE MONOPILOTES Y PIEZAS DE TRANSICIÓN PARA EL PROYECTO HORNSEA 2

Jumbo-SAL-Alliance ha contribuido a la ejecución del proyecto de parque eólico marino HORNSEA 2, uno de los mayores del mundo. Aunque en un principio su participación podría considerarse como un mero contrato de fletamento de buques de "ida y vuelta", la realidad fue bien diferente, ya que la naviera aplicó en todo momento su enfoque "best-for-project" durante la planificación y ejecución del proyecto, lo que permitió optimizar cada una de las fases, incluyendo el transporte de 165 monopilotes (MP) y 135 piezas de transición (TP) desde Rostock (Alemania) y Aalborg (Dinamarca) a Eemshaven (Países Bajos).

Se trata del mayor volumen de MPs y TPs que Jumbo-SAL-Alliance ha gestionado en un único contrato. Su equipo de

ingenieros altamente especializados ejecutó la compleja estiba de la carga y optimizó los embarques para reducir así el número de embarques.

Las estructuras metálicas de trincaje fueron exclusivamente diseñadas para este proyecto, de cara a lograr la máxima protección posible de la carga. Además, Jumbo-SAL-Alliance convirtió el buque "Fairmaster" en una "navaja suiza" capaz de ofrecer espacio para MPs y TPs de gran diámetro, pero con la flexibilidad suficiente para transportar otras longitudes y diámetros. El transporte de todos los MPs y TPs requirió de 42 viajes consecutivos. Por todo ello, la aportación de Jumbo-SAL-Alliance contribuyó en gran medida al éxito de la conclusión del proyecto HORNEA 2.

## JUMBO-SAL-ALLIANCE: DELIVERY OF MONOPILES AND TRANSITION PIECES FOR HORNSEA 2 PROJECT

Jumbo-SAL-Alliance has contributed to the rollout of the HORNSEA 2 offshore wind farm project, one of the largest in the world. Although the firm's involvement may initially have been seen as a mere "round-trip" vessel chartering contract, the reality was quite different, as the shipping company applied its best-for-project approach throughout the planning and rollout of the contract, optimising each phase, including the transport of 165 monopiles (MPs) and 135 transition pieces (TPs) from Rostock (Germany) and Aalborg (Denmark) to Eemshaven (The Netherlands).

This is the largest volume of MPs and TPs that Jumbo-SAL-Alliance has ever handled in a single contract. Its team

of highly specialised engineers managed the complex stowage of the cargo and optimised the shipments to reduce their number.

The steel lashing structures were exclusively designed for this project, to maximise cargo protection and safety. In addition, Jumbo-SAL-Alliance turned the vessel Fairmaster into a 'Swiss army knife' capable of providing space for large diameter MPs and TPs, but with sufficient flexibility to transport other lengths and diameters. The transport of all the MPs and TPs required 42 consecutive voyages. Therefore, Jumbo-SAL-Alliance made an important contribution to the successful completion of the HORNSEA 2 project.





## KALEIDO: EMBARQUE EN VIGO DE 22 PATRULLERAS Y DOS CATAMARANES PARA ANGOLA

Kaleido ha ejecutado recientemente un proyecto consistente en dos embarques en los que a lo largo de cinco días de operaciones se han embarcado 33 patrulleras y 6 catamaranes en Kaleido Vigo Port Terminal para su transporte a Luanda, Angola. Las embarcaciones fueron construidas en el astillero Rodman Polyships. Las lanchas de alta velocidad modelo Rodman 33 y los catamaranes de pasajeros

modelo Rodman 84 prestarán servicio en el país africano. El Rodman 33 es uno de los modelos más versátiles y reconocidos del portfolio de Rodman Polyships. Cuenta con 10,7 metros de eslora y 3 metros de manga, con capacidad para navegar a 45 nudos. Por su parte, el modelo Rodman 84 es un catamarán, con capacidad para 350 pasajeros, de 25,5 metros de eslora, con capacidad para navegar a 27 nudos.

## KALEIDO: 22 PATROL BOATS AND TWO CATAMARANS FOR ANGOLA SHIPPED FROM VIGO

Kaleido recently took part in a project consisting of two shipments in which 33 patrol vessels and 6 catamarans were loaded at Kaleido Vigo Port Terminal during five days of operations and then subsequently transported to Luanda, Angola. The vessels were built at the Rodman Polyships shipyard. The Rodman 33 high-speed boats and Rodman 84

passenger catamarans are for use in the African country. The Rodman 33 is one of the most versatile, best-known models in the Rodman Polyships portfolio. It is 10.7 metres long and 3 metres wide, with a sailing speed of 45 knots. The Rodman 84 model is a catamaran for up to 350 passengers. It is 25.5 metres long and is capable of sailing at 27 knots.





## LAMAINERE: COORDINACIÓN DEL ENVÍO DE ESPAÑA A MÉXICO DE EQUIPOS PARA UN PROYECTO FERROVIARIO

Lamaignere ha dado un paso importante en la consolidación de su División de Proyectos con la gestión logística y el envío de una bateadora, perfiladora y estabilizador que forma parte de un megaproyecto que se está realizando en México para expandir la red nacional ferroviaria y cuyo comienzo operacional está previsto para finales de 2023.

El transporte de este tipo de equipamiento requiere siempre de un asesoramiento especial y un seguimiento muy exhaustivo, pues se trata mercancía que por su

naturaleza es sobredimensionada. La carga se realizó en Alcalá de Guadaíra, Sevilla. Posteriormente, el embarque se realizó en el puerto de Valencia, con escala en Italia y el puerto de Veracruz (México) fue el destino final.

Lamaignere tiene previsto realizar más proyectos de este tipo a lo largo de 2022. Para el transitario global con presencia en 13 países, proyectos de este tipo supone reafirmar su compromiso y capacidad para la gestión de proyectos globales que requieren el seguimiento y control de la mercancía tanto desde origen como destino.

## LAMAINERE: COORDINATION OF A RAILWAY EQUIPMENT PROJECT FROM SPAIN TO MEXICO

Lamaignere has taken an important step in the consolidation of its Project Division with the logistics management and shipment of a tamping machine, profiling machine and stabiliser that is part of a mega-project being carried out in Mexico to expand the national rail network, which is scheduled to start operations at the end of 2023.

The transport of this type of equipment always requires special guidance and comprehensive monitoring, given

the oversized nature of the goods involved. The equipment was loaded in Alcalá de Guadaíra, Seville, and then shipped out of the Port of Valencia, with a stopover in Italy. The final destination was the port of Veracruz (Mexico).

Lamaignere plans to carry out more projects of this type in 2022. For this global freight forwarder with a presence in 13 countries, projects of this type reinforce its commitment and capacity to manage global projects that require the tracking and control of goods at origin and destination.



## LIEBHERR: GRÚAS MARÍTIMAS PARA MANIPULACIÓN DE COMPONENTES PARA LA EÓLICA OFFSHORE

Liebherr contribuye de manera decisiva a la eficiencia de las operativas de carga de proyecto con grúas marítimas que ofrecen soluciones a medida para la manipulación de carga tanto en puerto como en la industria marina offshore. Cuando resulta necesario posicionar con exactitud mercancías que pesan toneladas, el operador debe poder confiar en el movimiento de su máquina. Así, tanto la estructura de la grúa como todos sus componentes cumplen los requisitos necesarios para su clasificación en el nivel de exigencia más alto.

Sistemas como el Vertical Line Finder y el Anti Sway se convierten en herramientas ventajosas para operar grandes cargas, aportando un nivel de operatividad y seguridad por encima de los estándares cada vez más exigentes de la industria.

Otro desarrollo de asistencia es el Sycatronic, que permite el manejo de dos grúas Liebherr en funcionamiento combinado en tándem. Un solo operador controla el movimiento de ambas máquinas, que están sincronizadas por medios electrónicos.

## LIEBHERR: MARITIME CRANES FOR COMPONENT HANDLING IN THE OFFSHORE WIND POWER INDUSTRY

Liebherr makes a decisive contribution to the efficiency of project cargo operations with maritime cranes that offer tailor-made solutions for cargo handling both in ports and in the offshore marine industry. When it is necessary to accurately position heavy goods weighing tonnes, operators must be able to rely on the precision movements of their machinery. Thus, crane structures and all their components must meet the necessary requirements for the highest level of performance.

Systems such as the Vertical Line Finder and the Anti Sway are advantageous tools for handling large loads, providing a level of operability and safety that exceeds the increasingly demanding standards of the industry.

Sycatronic is a further development which enables two Liebherr cranes to be operated in tandem. A single operator controls the movement of both cranes, which are electronically synchronised.







## MAMMOET: TRANSPORTE DE TRES GRÚAS STS DE AMBERES A HUELVA

Mammoet ha realizado el transporte marítimo de tres grúas portacontenedores Ship to Shore (STS) desde el puerto de Amberes (Bélgica) hasta el puerto de Huelva en un solo envío. Las grúas, con un peso de 1.225 toneladas cada una, fueron previamente reforzadas, tanto interna como externamente, mediante un sistema de trincado instalado y diseñado por Mammoet, con el fin de resistir las fuerzas del mar.

Los transportes de carga y descarga se realizaron por medio de 88 líneas de ejes SPMT y vigas de transporte.

Para la carga y descarga de las grúas se utilizaron rampas ro-ro, que sirvieron de pasarela entre el barco y el muelle.

Una vez en Huelva, la descarga se realizó de forma similar a la carga en Amberes, pero a la inversa. Una vez que se completó la descarga, las grúas STS se colocaron en su posición final sobre raíles. Finalmente, como los raíles estaban a un nivel diferente en Huelva que en Amberes, se realizó una operación de gateo para nivelar el pórtico de la grúa.

## MAMMOET: TRANSPORT OF THREE STS CRANES FROM ANTWERP TO HUELVA

Mammoet transported three Ship-to-Shore (STS) container cranes from the port of Antwerp (Belgium) to the port of Huelva in a single voyage. The cranes, each weighing 1,225 tonnes, were previously braced, both internally and externally, by means of a lashing system installed and designed by Mammoet to withstand the elements at sea. The loading and unloading operations were carried out using 88 SPMT axle lines and transport beams.

Ro-ro ramps were used to load and unload the cranes and served as gangways between the ship and the quay.

In Huelva, the unloading was carried out in a similar way to the loading in Antwerp, but in reverse. Once the STS cranes had been discharged, they were placed in their final position on rails. Finally, as the rails were on a different level in Huelva than in Antwerp, a crawling operation was performed to level the crane gantry.



## MARGUISA: SOLUCIONES GLOBALES DE PROJECT CARGO A TRAVÉS DE LA MARCA UML

Marguisa, naviera española experta en el servicio internacional de portacontenedor, es también especialista en carga de proyecto, servicio que ofrece a través de su marca United Marguisa Lines (UML), que nace en 2020 de la unión de dos empresas líderes del transporte marítimo como United Heavy Lift y Marguisa Shipping Lines.

UML, que ofrece soluciones globales de carga heavy-lift, de proyecto y breakbulk, cuenta actualmente con una flota de cuatro buques multipropósitos. Con salidas mensuales desde Europa y Mediterráneo, ofrece servicios de chartering, operaciones de cargas, así como soluciones

técnicas adaptadas a las necesidades de cada proyecto. Asimismo, ofrece la flexibilidad de operar buques de diversos tonelajes y capacidades de izada, para satisfacer las diferentes necesidades. UML crea soluciones innovadoras para múltiples industrias y atiende fábricas, puertos y almacenes para garantizar que la carga del proyecto se cargue y reciba de manera segura. Cuenta con una sólida trayectoria y años de experiencia en los sectores eólico y de Oil & Gas, además de un equipo de gestión de proyectos dedicado que cubre desde la licitación hasta la ejecución.

## MARGUISA: GLOBAL PROJECT CARGO SOLUTIONS THROUGH THE UML BRAND

Marguisa, a Spanish shipping expert in international container services, is also a specialist in project cargo, a service it offers through its brand United Marguisa Lines (UML), which was created in 2020 out of the merger of two leading shipping companies, United Heavy Lift and Marguisa Shipping Lines.

UML, which offers global heavy-lift, project and breakbulk cargo solutions, currently has a fleet of four multipurpose vessels. With monthly departures from Europe and the Mediterranean, it offers chartering services, cargo

operations, as well as technical solutions adapted to the needs of each project.

It also offers vessels of varying tonnage and lifting capacities to meet different needs. UML creates innovative solutions for multiple industries and serves factories, ports and warehouses to ensure that project cargo is safely loaded and received. It has a proven track record and years of experience in the wind and oil & gas industries, as well as a dedicated project management team that covers everything from tendering to delivery and completion.



## MLB: EMBARQUE DE MATERIAL FERROVIARIO EN ABU DHABI

La compañía alemana MLB (Manfred Lauterjung Befrachtung), con oficina en Bilbao, cuenta con una flota moderna de 40 embarcaciones, propias y charteadas, que incluye desde barcos de cabotaje, graneleros y portacontenedores, hasta portacoche (PCTC) y tweendeckers multipropósito. En función de las demandas del cliente, puede transportar automóviles, camiones, contenedores, cargas de proyecto, componentes eólicos e incluso carga a granel.

Con sede en Emden (Alemania) y oficinas en Dubái, Bilbao, Houston y Singapur, MLB cuenta con una amplia cartera de fletadores y clientes en todo el mundo, operativos en cualquier área geográfica. Una de sus operativas recientes consistió en un embarque de diversos equipos, especialmente ferroviarios, en el Puerto de Khalifa, en Abu Dhabi, a bordo del buque "Rudolf", en el que se cargaron unas 10.500 toneladas de mercancía a lo largo de cuatro días.



## MLB: SHIPMENT OF RAILWAY EQUIPMENT IN ABU DHABI

The German company MLB (Manfred Lauterjung Befrachtung), based in Bilbao, has a modern fleet of 40 owned and chartered vessels, ranging from domestic vessels, bulk carriers, and container ships to car carriers (PCTC) and multipurpose tweendeckers. It can transport cars, trucks, containers, project cargo, wind power components and even bulk cargo, depending on the customer's requirements.

Headquartered in Emden (Germany) with offices in Dubai, Bilbao, Houston and Singapore, MLB has a comprehensive portfolio of charterers and customers worldwide and operates around the globe. One of its recent projects consisted of a shipment of miscellaneous items of cargo, including railway equipment, in the Port of Khalifa, Abu Dhabi, on board the vessel Rudolf, which loaded around 10,500 tonnes of cargo over a period of four days.





## MULTITRADE SPAIN: ENTREGA EN LIVERPOOL DE PROYECTO INDUSTRIAL EMBARCADO EN RO-RO

Durante los últimos 35 años, Multitrade Spain ha adquirido una gran experiencia en el desarrollo de todo tipo de proyectos industriales. Con sus propios roll trailer, de entre 62 y 111 pies de tamaño, puede manejar carga de material rodante o carga estática OOG, aprovechando la red de transporte marítimo de SSS y buques ro-ro en toda Europa. Como ejemplo, recientemente ha entregado en Liverpool un lote 950 metros cúbicos de piezas OOG que formaban parte de una estructura de acero desmontada. Las piezas más grandes tenían una longitud de 27 metros y 17 toneladas, que a pesar de no suponer un reto en sí

mismo, al utilizar sus propios roll-trailers, Multitrade brindó una solución óptima para el cliente, evitando la incertidumbre de los barcos fletados o las normas viales del transporte especial por carretera en Europa, y utilizando transportistas con salidas de alta frecuencia y flexibilidad en el tamaño de cada envío.

La compañía dispone de todos los recursos habituales para el transporte de cargas de proyecto, con independientemente de la opción: transporte pesado, chárter completo o parcial, barcazas, buques rodantes o portacontenedores y, por supuesto, sus roll trailers.

## MULTITRADE SPAIN: DELIVERY IN LIVERPOOL OF INDUSTRIAL PROJECT SHIPPED ON A RO-RO VESSEL

Over the past 35 years, Multitrade Spain has acquired a wealth of experience in handling all types of industrial projects. With its own 62 to 111-foot roll trailers, it can handle rolling stock and static OOG cargo, taking advantage of the SSS shipping network and ro-ro vessels throughout Europe.

As an example, it recently delivered a 950 cubic metre batch of OOG parts from a dismantled steel structure to Liverpool. The largest parts were 27 metres long and weighed 17 tonnes which, while not a challenge in

itself, by using its own roll trailers, Multitrade provided an optimal solution for the customer, avoiding the uncertainty of chartered vessels or the road rules of abnormal load transport in Europe, and using carriers with high frequency departures and flexibility in the size of each shipment.

The company has all the usual resources for project cargo transport, irrespective of the nature of the project: heavy lift, full or partial charter, barges, roll-on/roll-off vessels or container ships and, of course, its roll trailers.





## NOATUM PROJECT CARGO: ENTREGA DE REACTORES PARA LA INDUSTRIA PETROLERA EN ESTADOS UNIDOS

El equipo de Noatum Project Cargo ha gestionado la entrega de reactores destinados a una nueva instalación de producción de alquilato en Pasadena (Texas, Estados Unidos). El equipo a transportar estaba compuesto por siete columnas, la mayor de las cuales medía 60,5 metros de largo y pesaba más de 440 toneladas.

Como parte de sus servicios integrales, el equipo de Noatum Project Cargo se encargó de la planificación, coordinación y ejecución de esta operación, un proceso

delicado y de suma importancia para la entrega segura de la carga en destino. Los reactores fueron transportados hasta el Puerto de Houston, en Texas. Una vez allí, las grandes dimensiones de la carga suponían un reto logístico para hacer llegar los equipos hasta su destino final, en la planta de alquilato en Pasadena.

Hasta completar el viaje, el trayecto final se realizó por carretera, para lo que se utilizaron sets de SPMTs. Esta solución contó con la aprobación del Estado para poder llevarse a cabo.

## NOATUM PROJECT CARGO: REACTOR DELIVERY FOR THE US OIL INDUSTRY

The Noatum Project Cargo team has managed the delivery of reactors destined for a new alkylate production facility in Pasadena (Texas, USA). The equipment to be transported consisted of seven reactor columns, the largest of which was 60.5 metres long and weighed more than 440 tonnes. As part of its comprehensive services, Noatum Project Cargo's team was responsible for the planning, coordination and implementation of this operation, a delicate process

of utmost importance for the safe delivery of the cargo at destination. The reactors were transported to the Port of Houston, Texas. Once there, the large dimensions of the cargo posed a logistics challenge to get the equipment to its final destination at the alkylate plant in Pasadena.

The final part of the journey was made by road, using sets of SPMTs. This solution had to be approved by the State of Texas before it could be carried out.



## PÉREZ Y CÍA.: LOGÍSTICA COMPLETA DE 30 PLATAFORMAS OFFSHORE AL NORTE DE EUROPA

Pérez y Cía. ha completado con éxito la operativa de carga, la estiba y el posterior transporte marítimo de 30 plataformas offshore en viajes consecutivos con destino al norte de Europa. Debido al alto peso de cada unidad (superior a las 300 toneladas), fue necesario para su manipulación la utilización de dos grúas trabajando en tándem y con una capacidad unitaria de 800 toneladas. La tipología de buque heavy-lift multipurpose es muy específica para la carga offshore e implica que un equipo

de ingeniería supervise la correcta maniobrabilidad en todo momento. El trincaje y la soldadura de las piezas a bordo ha implicado a 30 portuarios durante cuatro jornadas en cada viaje. Se utilizan materiales de alta resistencia y con ello se evita el corrimiento de las piezas en alta mar.

Desde hace ya años, Pérez y Cía. se ha especializado en el desarrollo de la logística offshore, siempre de la mano de los armadores representados.

## PÉREZ Y CÍA: END-TO-END LOGISTICS FOR 30 OFFSHORE PLATFORMS TO NORTHERN EUROPE

Pérez y Cía. has successfully completed the loading, stowage and subsequent shipping of 30 offshore platforms on consecutive trips to Northern Europe. Due to the high weight of each unit (over 300 tonnes), two cranes working in tandem with a unit capacity of 800 tonnes had to be used to move them.

Heavy-lift multipurpose vessels are particularly suited to offshore cargo and require an engineering team to

supervise the correct manoeuvrability of the vessel at all times. The lashing and welding of the parts on board took 30 dockers four days for each shipment. High-strength materials were used to prevent the parts from moving at sea.

Pérez y Cía. has specialised in offshore logistics for many years now, working side by side with the shipowners we represent.





## SEA TRINCAJES MARÍTIMOS: SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE TRITURADORES INDUSTRIALES

SEA Trincajes Marítimos intervino en el transporte de varios trituradores industriales de un peso aproximado de 20.000 kilos por unidad. En una operativa de estas características, en la que se han de transportar piezas de gran volumen, es esencial contar con una correcta inmovilización o trincaje de la mercancía para evitar serios accidentes o averías.

En el transporte de mercancía de menor envergadura, se suele utilizar equipo especial mafi, contenedores, etc. Estas operaciones precisan del mismo tratamiento que las de grandes volúmenes, dado que están sometidos a los mismos riesgos. En este caso, y por el ancho de las piezas (560 c. de diámetro), el cliente se enfrentaba a serios

problemas para poder bajarlas hasta el muelle. SEA, como empresa especialista, coordinó toda la operativa, desde la recepción en las instalaciones del puerto a la posterior carga, trincaje y transporte.

En origen, indicó como se debían de utilizar las orejeras necesarias para el izado y trincaje de los trituradores industriales. Finalmente se utilizaron cuatro contenedores trincados con cintas y enlazadores especiales con carga de rotura de 18 toneladas cada una.

SEA ofrece servicios complementarios a su actividad principal, disponiendo de colaboradores específicos para cada necesidad en el transporte.

## SEA TRINCAJES MARÍTIMOS: SAFE TRANSPORT OF INDUSTRIAL SHREDDERS

SEA Trincajes Marítimos was involved in the transport of several industrial shredders weighing approximately 20,000 kilos per unit. In an operation of these characteristics, in which large volume pieces have to be transported, it is essential to ensure the correct immobilisation and lashing of the goods in order to prevent serious accidents or breakdowns.

In the transport of smaller goods, special Mafi equipment, containers, etc. are usually used. These operations require the same treatment as those involving large volumes, given that they are subject to the same risks. In this case, and due to the width of the pieces (560 cm in

diameter), the client faced serious problems in getting them down to the quay. SEA, as a specialist company, coordinated the entire operation, from reception at the port facilities to subsequent loading, lashing and transport.

At origin, it explained how to use the lugs required to lift and lash the industrial shredders. In the end, four containers lashed with straps and special lashing lugs with a breaking load of 18 tonnes each were used.

SEA offers a series of additional services to its core business, with specific partners covering every transport need.



## SLP: CARGA DE MATERIAL EÓLICO EXTRADIMENSIONADO CON GRÚAS DE TIERRA EN EL PUERTO DE BILBAO

Afianzando su posición de operador de referencia del puerto de Bilbao en lo relativo a grandes componentes eólicos, SLP manipuló durante la primera quincena de abril cuatro buques con grúas de tierra, en los que llegó a cargar piezas de más de 235 toneladas, consideradas entre las más grandes de las operadas en Bilbao con este tipo de equipos.

SLP, estibadora especializada en granel, carga general, de proyecto y material eólico, opera en Bilbao desde hace más de 25 años y cuenta con equipamiento e instalaciones

que le permiten una gran versatilidad. En 2021 manipuló directamente más de 1,8 millones de toneladas y consignó 375 buques, lo que la convierte en uno de los mayores agentes del puerto vasco.

Con el fin de seguir avanzando en la prestación de una oferta eficiente, SLP ha solicitado recientemente a la Autoridad Portuaria el traslado y la ampliación de parte de sus concesiones. Tras la culminación de este proceso, SLP mejorará la calidad del servicio que brinda a sus clientes.

## SLP: LOADING OF OVERSIZED WIND ENERGY EQUIPMENT WITH ONSHORE CRANES IN THE PORT OF BILBAO

Strengthening its position as the reference operator in the Port of Bilbao for large wind power components, SLP handled four vessels with land cranes during the first fortnight of April, in which it loaded parts weighing over 235 tonnes, considered to be among the largest handled in Bilbao with this type of equipment.

SLP, a stevedoring company specialising in bulk, general cargo, project cargo and wind energy equipment, has been operating in Bilbao for more than 25 years and has

equipment and facilities that afford great versatility. In 2021, it directly handled more than 1.8 million tonnes of goods and acted as the shipping agent for 375 vessels, making it one of the largest players in the Basque port.

In order to improve efficiency, SLP has recently applied to the Port Authority to transfer and extend some of its concessions. Following the completion of this process, SLP will be able to enhance the quality of the service it provides to its clients.

## TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO: NUEVA MAQUINARIA PARA SER REFERENTE DEL PROJECT CARGO EN CASTELLÓN

Terminal Marítima del Grao cuenta con maquinaria especializada y adecuada para la carga y descarga de proyectos eólicos y cargas pesadas. Recientemente ha adquirido, además de la maquinaria que ya poseía (dos cuellos de cisne, dos plataformas y una reachstacker de capacidad de 45 toneladas), una grúa móvil LHM550 y dos reachstackers de capacidad de hasta 80 toneladas, con lo que TMG ha conseguido ser una empresa puntera en el tráfico de estas mercancías en el puerto de Castellón.

## TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO: NEW MACHINERY TO BECOME A PROJECT CARGO BENCHMARK IN CASTELLON

Terminal Marítima del Grao has specialist machinery for loading and unloading wind energy projects and heavy loads. In addition to this equipment (two goosenecks, two platforms and a reachstacker with a capacity of 45 tonnes), it has recently acquired an LHM550 mobile crane and two reachstackers with a capacity of 80 tonnes, making TMG a leading company in the traffic of these goods in the Port of Castellon.







## TRANSPORTES TORAMO: LOGÍSTICA INTEGRAL PARA PIEZAS ESPECIALES Y SOBREDIMENSIONADAS

Toramo maneja mercancías que por su naturaleza requieren de condiciones especiales para su transporte, manipulación y almacenamiento. La expresión ODC (outsized, oversized or overdimensional cargo) obedece a carga sobredimensionada y se trata de mercancías que por su dimensión superan los límites establecidos. Super heavy cargo es la carga super pesada que excede las restricciones de peso y ambos tipos de mercancías se definen como OOG (Out of Gauge) o mercancía que, por su geometría, dimensión y/o peso supera los límites IG (in gauge) para poder ser cargada en un contenedor cerrado. El servicio prestado OOG incluye la recogida de la pieza de

más de 30 toneladas en origen, realizando un trincaje para su transporte terrestre y recepción en las instalaciones de Transportes Toramo para su almacenaje. Posteriormente, se programa su estiba y un nuevo trincaje bajo el guion de las normas de transporte marítimo y, finalmente, se entrega en el puerto de Valencia para su viaje por mar hacia su destino. En este tipo de servicio, destaca la naturaleza del producto a transportar cuya forma es especial y sobredimensionada, teniendo en cuenta que debe ir sin embalar ateniendo a las medidas de protección para que no sufra alteración. Transportes Toramo es especialista en sobredimensiones y sobrepeso, con más de 15 años de experiencia.

## TRANSPORTES TORAMO: COMPREHENSIVE LOGISTICS FOR SPECIAL AND OVERSIZED PARTS

Toramo handles goods that require special conditions for transport, handling, and storage. The term ODC stands for overdimensional cargo and refers to goods that exceed standard limits due to their dimensions. Super heavy cargo exceeds weight restrictions and both types of goods are defined as OOG (Out of Gauge) or goods which, due to their shape, size and/or weight, exceed the IG (in gauge) limits to be loaded in a closed container.

The OOG service includes collecting parts weighing over 30 tonnes at origin, lashing them for overland transport and

taking them to Transportes Toramo's facilities for storage. Subsequently, they are stowed and lashed again according to shipping regulations and are finally delivered to the Port of Valencia for their sea voyage to their destination. The nature of the special and oversized shape of the products to be transported is important in this type of service, taking into account that they must be unpacked and comply with safety measures so that they are not damaged. Transportes Toramo is a specialist in overdimensional and heavy load transport, with more than 15 years of experience.





## TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS: SUMINISTRO Y TRANSPORTE DE PARTES SOBREDIMENSIONADAS DE NAVÍOS

Transcoma Global Logistics, con 200 años de experiencia en el sector del transporte internacional, se dedica desde su sección de Proyecto a la coordinación de envíos desde/hasta cualquier parte del mundo. Uno de sus últimos envíos multimodales estuvo dedicado al suministro y transporte de partes sobredimensionadas de navíos. Estos envíos se vieron sujetos a una planificación de las rutas, la elección del trincaje y los estudios pertinentes de capacidad de cada factor.

En estos envíos se vieron implicados varios países, legislaciones y sus pertinentes estudios de ruta, que la compañía solventó con éxito.

Del mismo modo, Transcoma Global Logistics lleva un año coordinando envíos relacionados con la ingeniería a diversos destinos de África e India, así como proyectos de estructuras metálicas para Centroamérica y Chile, apostando siempre por un servicio diferenciado en la implicación constante.

## TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS: SUPPLY AND TRANSPORT OF OVERSIZED SHIP PARTS

Transcoma Global Logistics, with 200 years of experience in the international transport industry, coordinates shipments from/to any part of the world through its Project Department. One of its latest multimodal shipments involved the supply and transport of oversized ship parts. This project entailed route planning, the choice of the most suitable lashing system and the relevant capacity studies for each load. These shipments involved calling in several

countries with different laws and their relevant routing studies, which the company successfully managed.

Similarly, Transcoma Global Logistics has been coordinating engineering-related shipments to various destinations in Africa and India for the last year, as well as metal structure projects for Central America and Chile, focusing on a differentiated service with constant hands-on involvement.



## ZAZU LOGISTICS: TRANSPORTE DE TANQUES DE GNL DE ASIA A ÁFRICA OCCIDENTAL

En verano de 2021, Zazu Logistics gestionó con éxito la operativa local en Guinea Ecuatorial para el transporte de tanques de GNL desde el puerto a la base en destino, necesitando para ello tres remolques modulares autopropulsados (SPMT) de 4 y 6 ejes para mover piezas de gran peso y dimensiones. La operativa necesitó meses de preparación para garantizar la viabilidad y seguridad de la carga, siendo la mayor dificultad del proyecto el movilizar al personal al país de destino para poder llevar a cabo la operación, debido a las restricciones impuestas por el gobierno local por la pandemia.

La compañía se encarga de toda la cadena logística necesaria para cargas de proyectos (Oil & Gas, Infraestructuras, Energía, Renovables, Minerías, entre otros), ofreciendo soluciones integrales puerta a puerta con las mejores garantías y supervisando la ejecución y emisión de todos los documentos necesarios. Zazu Logistics ofrece servicio para mercancías que requieran un transporte fuera de lo convencional: ro-ro, lo-lo, BreakBulk, Heavy-lift, y MPV (Multipurpose Vessels), disponiendo de acuerdos especiales con carriers especializados que operan con destino África Occidental.

## ZAZU LOGISTICS: TRANSPORT OF LNG TANKS FROM ASIA TO WEST AFRICA

In the summer of 2021, Zazu Logistics successfully managed a local operation in Equatorial Guinea for the transport of LNG tanks from the port to the destination location, requiring three 4- and 6-axle self-propelled modular trailers (SPMTs) to move large and heavy parts. The operation required months of preparation to guarantee the viability and safety of the cargo, with the greatest difficulty of the project being moving staff to the destination country to be able to carry out the operation, due to the restrictions imposed by the local government because of the pandemic.

The company handles the entire project cargo logistics chain (oil & gas, infrastructure, energy, renewables, mining, among others), offering comprehensive door-to-door solutions with maximum reliability and supervising the processing and issuance of all the necessary documents. Zazu Logistics offers services for goods that require unconventional transport: ro-ro, lo-lo, breakbulk, heavy lift, and MPV (multipurpose vessels), and has different agreements with specialised carriers that serve West Africa.



**COMISARIOS DE AVERIAS / PERITOS DE SEGUROS / INSPECTORES**  
**LOSS ADJUSTERS / INSURANCE SURVEYORS / INSPECTORS**
**ALICANTE****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

**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

**ASTURIAS****GRUPO COMISMAR****Ángel González**

DIRECTOR

Espigón II. Local 24. Puerto El Musel  
Tel. 985 357 943  
33212 Gijón  
www.comismar.es

gijon@comismar.es

**GRUPO COMISMAR****Ángel González**

DIRECTOR

Av. Conde de Guadalhorce, 43 - 2ªA  
Tel. 985 563 016  
33401 Avilés  
www.comismar.es

aviles@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

**BARCELONA****ADVANCE SURVEY GROUP****Javier de Balle**

DIRECTOR

Av. Corts Catalanes, 9-11, Desp. 14  
C - Tel. 935 530 881  
8173 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****Adrian Gútiez**

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.3ª of. 303.  
Ed. Tersaco - Tel. 662 193 216  
08039 Barcelona  
www.ocaglobal.com/es

carles.pica@ocaglobal.com

**BIZKAIA****CONTROL SYSTEM SURVEY****Zigor Alonso Garay**

RESPONSABLE CSS BILBAO

Regales, 75

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

**CÁDIZ****CONTROL SYSTEM SURVEY****Diego de los Reyes González**

RESPONSABLE CSS ALGECIRAS

Canovas del Castillo, no. 13,

Entreplanta - 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



**LAS PALMAS**

**GRUPO COMISMAR**



**Carmelo Quintana**  
 DIRECTOR  
 Eduardo Benot, 51, Ofic. 3ª 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

**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



**TARRAGONA**

**COMISARIOS DE AVERIAS / PERITOS DE SEGUROS / INSPECTORES**  
 LOSS ADJUSTERS / INSURANCE SURVEYORS / INSPECTORS

**CONTROL SYSTEM SURVEY**


**Francesco Sabini**  
 GENERAL CARGO PROJECT MANAGER  
 Gravina, 18, 1º 1ª  
 Tel. 616 519 270  
 43004 Tarragona  
 www.comisariosaverias.com

FS@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**


**Carles Pica Gubert**  
 MED REGIONAL MANAGER  
 Dique de Levante, Casetas 87 y 89  
 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

**OCA GLOBAL**


**Vicente Urquijo**  
 BUSINESS DEVELOPER  
 Av. Francia, 19, Escalera C, 1º, ofic. 1  
 Tel. 933 668 202  
 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. P.I. Belako (Elkartegia)  
 Tel. 946 092 859  
 48100 Mungia  
 www.debusman.es

jon.pastrana@debusman.es

**EMBALAJES / SUJECIÓN, TRINCAJES / CABLES / ESLINGAS / PALETS**  
 PACKAGING, FASTENING, LASHING, ROPES, SLINGS / PALLETS

**CORDSTRAP ESPAÑA**


**Adrian Costas**  
 COMMERCIAL MANAGER SPAIN & PORTUGAL  
 Pº de Gracia, 90, 4º 2º  
 Tel. 937 178 172  
 08008 Barcelona  
 www.cordstrap.com

comercial@cordstrap.com

**EFAUSA**


**Isaac Corrales**  
 PROJECT & SALES MANAGER  
 Carretera Nacional N-II, Km 571  
 Tel. 938 332 710  
 08294 El Bruc  
 www.efausa.es

icorrales@efausa.es



**EMBALAJES / SUJECCIÓN, TRINCAJES / CABLES / ESLINGAS / PALETS**  
**PACKAGING, FASTENING, LASHING, ROPES, SLINGS / PALLET**

**ELEBIA AUTOHOOKS**



**Óscar Fillol Vidal**  
 GERENTE  
 Pl.Pere Llauger Prim,Naus10-11  
 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. P.I. Can Bernades  
 Tel. 938 640 170  
 08130 Santa Perpètua de Mogoda  
 www.embalex.com

info@embalex.com

**FORANKRA ESPAÑA, S.L.**



**Fran Muñoz**  
 GERENTE  
 Av. Universidad Autónoma, 15. P.T.  
 del Vallés - Tel. 935 800 660  
 08290 Cerdanyola del Vallés  
 www.forankra.es

info@forankra.es

**GESICA CARGAS Y TRINCAJES**



**Carlos Pereira**  
 GERENTE  
 Cal Malet – Parcela 9. ZAL Port Prat  
 Tel. 932 230 484  
 08820 El PRAT de Llobregat  
 www.gesicatrincajes.com

gesica@gesicatrincajes.com

**J2 SERVID**



**Carles Font**  
 DIRECTOR  
 Pl. Salelles II, Narcis Monturiol, 25  
 Tel. 902 333 902  
 08253 Sant Salvador de Guardiola  
 www.j2servid.com

comercial@j2servid.com

**LPR, (LA PALETTE ROUGE)**



**Juan Manuel de Pablo Moralo**  
 DELEGADO ÁREA CATALUÑA  
 Cº 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

lluis.gay@palibex.com

**RAJA®**



**Antonio Reyes**  
 RESPONSABLE DE LOGISTICA  
 La Granja, 2-10 . P. I. El Martinet  
 Tel. 900 877 020  
 08291 Ripollet  
 www.rajapack.es

contacto@rajapack.es

**SEA TRINCAJES MARÍTIMOS**



**Pere Casaubón**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Ronda del Port, 519. Edif. Tersaco,  
 Desp. 106 - Tel. 932 235 170  
 08039 Barcelona  
 www.sea-trincajes.com

sea@sea-trincajes.com

**TM2**



**Mónica Jiménez**  
 DIRECTORA GENERAL  
 Calle Y, Port de Barcelona  
 Tel. 932 234 441  
 08040 Barcelona  
 www.tm2.es

tm2@tm2.es



**BIZKAIA**

**EMBALAJES CANTABRIA**



**Verónica Esteban**  
 RESPONSABLE  
 Elcano, 14-1º  
 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@embalan3.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

**LOGISTICA PORTUARIA BILBO**



**Kepa Población Unda**  
 DIRECTOR  
 C/ Padre Obispo Olaetxea, 51  
 Tel. 944 990 501  
 48903 Lutxana-Barakaldo  
 www.bilbologistic.com

logistica@bilbologistic.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

**TRINCAJES**



**Markel Acha Ventura**  
 DIRECTOR  
 Refradigas, 2. OF. 302  
 Tel. 628 834 892  
 48508 Zierbena  
 www.trincajesdecargas.com

info@trincajesdecargas.com

**EMBALAJES / SUJECIÓN, TRINCAJES / CABLES / ESLINGAS / PALETS**  
 PACKAGING, FASTENING, LASHING, ROPES, SLINGS / PALLETS

**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

**HTV HOOKS**


**Manuel Fiocchi**  
 RESPONSABLE COMERCIAL  
 Pol. de Raos. Edif. Puerta de  
 Santander - Tel. 942 369 389  
 39600 Camargo  
 www.hookshstv.com

sales@hookshstv.com

**RECICLADOS INDUSTRIALES  
 SANTANDER - RECINSA**


**Rafael Benavente del Río**  
 GERENTE  
 P.I. 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.P.I. Larramendi,  
 Partzela I-1 - Tel. 943 829 483  
 20570 Bergara  
 www.embalan3.com

embalan3@embalan3.com

**CARGOTRACK**


**Raúl Martín**  
 GERENTE  
 Los Frailes, 53. P.I. Los Frailes  
 Tel. 911 263 662  
 28814 Daganzo de Arriba  
 www.cargotrack.es

raul@cargotrack.es



**MADRID**

**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, P.I. 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 P.I.  
 Camporroso - Tel. 902 882 424  
 28806 ALCALÁ DE HENARES  
 www.es.palletways.com

pwiberia@palletways.com

**PALL-EX IBERIA**


**Sergi Tomás Blázquez**  
 DIRECTOR GERENTE  
 Cerrajeros, 25. P.I. 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

**CIESA**


**Vicente Masip**  
 CONTABILIDAD/GERENCIA  
 C/de la Bèmia, 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 / SUJECCIÓN, TRINCAJES / CABLES / ESLINGAS / PALETS**  
**PACKAGING, FASTENING, LASHING, ROPES, SLINGS / PALLETS**

**EMBALAJES ARECHAEDERRA, S.A.**



**Ildelfonso Arechaederra**  
 DIRECTOR  
 Parque Industrial Abra Industrial, P  
 1.3.7. - Tel. 946 399 136  
 48530 Ortuella  
 www.embaresa.com

**EMBALAJES CANTABRIA**



**Fernando Dominguez**  
 COMERCIAL  
 P. Ind Camí la Mar nº5  
 46500 Sagunto  
 www.embalajescantabria.com

logistica@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, S.LU**



**Elisa Castro**  
 GERENTE  
 Camí Braç del Forn 1  
 Tel. 963 212 101  
 46950 Xirivella  
 www.pbxvalencia.com

elisa.castro@pbxvalencia.com

**TOTALTRAILER LEVANTE**



**Manuel Alcalá Lasso**  
 GERENTE  
 Cº Canal, 91 local 27-Club Náutico  
 Valencia - Tel. 649 004 778  
 46024 Valencia  
 www.totaltrailerlevante.com

trafico@totaltrailerlevante.com

**TRANSPORTES Y TRINCAJES DEL MEDITERRÁNEO, S.L.**



**Inma**  
 DIRECTORA EJECUTIVA  
 Pz Manuel Azaña 4  
 Tel. 961 088 260  
 46500 SAGUNT  
 www.ttmediterraneo.com

inma@ttmediterraneo.com

**VIT LOGÍSTICA LEVANTE**



**Rafael Torrent**  
 DIRECTOR  
 Fontaneres, nº55 BIS. Of 3  
 Tel. 961 331 581  
 46014 Valencia  
 www.vitlogistica.com

rtorrent@vitlogistica.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.com

**MAQUINARIA PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO MACHINERY**



**ALICANTE**

**HYSTER**



**Alfredo Gómez Fuster**  
 DELEGADO  
 Pl. Las Atalayas, Av. del Yen, 165-  
 166 - Tel. 965 106 580  
 03114 Alicante  
 www.generaindustrial.com

info@generaindustrial.com



**BARCELONA**

**ABUS GRUAS**



**Josep Cirera**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Castellar, 9 - Pl. Gavarra  
 Tel. 660 666 999  
 08540 Centelles  
 www.abusgruas.es

info@abusgruas.es

**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

carne@linas.org

**KARBAR SOLUCIONES INDUSTRIALES**



**Jerónimo García**  
 RESPONSABLE  
 F. Duran i Reynals, P.Font del  
 Radium, Nave 5 - Tel. 937 812 042  
 8403 Granollers  
 www.karbar.es

jeronimo.garcia@karbar.es



**MAQUINARIA PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO MACHINERY**
**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

alexander@vibacar.com

**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

juancarlos.jimenez@liebherr.com

**VALENCIA**
**GRÚAS BONET**
**Rosendo Pérez**

CEO

 Av. Europa, s/n, Hornos de Alcedo  
 Tel. 963 765 959  
 46026 Valencia  
 www.gruasbonet.es

gruasbonet@gruasbonet.es

**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

juanvirrome@gmail.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

info@generaindustrial.com

**KONECRANES AND DEMAG  
 IBÉRICA, S.L.U.**
**Vicent Lladó**

GENERAL MANAGER, PORT SERVICE MEDITERRANEAN

 Carrer del Transport, 1-5  
 Tel. 902 419 420  
 46469 Beniparrell  
 www.konecranes.com

vicent.llado@konecranes.com

**CASTELLÓN**
**GRÚAS BONET CASTELLÓN**
**Rosendo Pérez**

CEO

 Holanda, Parcela176, Ciudad del  
 Transporte - Tel. 964 340 777  
 12006 Castellón  
 www.gruasbonet.es

gbcastellon@gruasbonet.es

**SEVILLA**
**SERVILIFT**
**Juan Francisco Azogue**

GERENTE

 Parsi 6, 88-90  
 Tel. 954 510 208  
 41016 Sevilla  
 www.servilift.com

juanazogue@servilift.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@grupochernaballester.com

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**



**GRUPO VERLIO**



**Enrique Oliver Payarols**  
 CONSEJERO DELEGADO  
 Ses Rafaletes, 1, Entlo. Edif.  
 Torremar - Tel. 971 400 611  
 07015 Palma de Mallorca  
 www.verlio.es

evoliver@verlio.es



**A. PÉREZ Y CÍA.**



**Mónica Quintana**  
 DIRECTORA  
 Vía Laietana, 33, 3º, 2º  
 Tel. 934 437 900  
 08003 Barcelona  
 www.perezycia.com

barcelona@perezycia.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

**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

**COSCO SHIPPING LINES (SPAIN), S.A.**



**Albert Oñate**  
 GENERAL MANAGER  
 Casanova, 2, 6º  
 Tel. 933 047 126  
 08011 Barcelona  
 www.coscospain.com

albert.onate@coscospain.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

**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

**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

**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-Nikolaij 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 Llobregat  
 www.neptunebarcelona.com

neptune@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.nykrooro.com

mcox@marmedsa.com

**SPLIETHOFF SPAIN S.L**



**Federico Delclós**  
 DIRECTOR  
 Muntaner 200, nº 6-6ª  
 Tel. 932 203 527  
 08036 Barcelona  
 www.spliohoff.com

f.delclos@spliohoff.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. Francisc Cambó, 21, 4º  
 Tel. 932 490 568  
 08003 Barcelona  
 www.2wgloba.com

2weubcnoceansales@2wgloba.com



**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**
**A. PÉREZ Y CÍA**

**Juan De Castro Chausson**

DIRECTOR  
 Barroeta Aldamar, 2, 1º Izda.  
 Tel. 944 569 101  
 048001 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  
 048001 Bilbao  
 www.bergelogistics.com

Ruth.alonso.p@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

**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  
 Ibañez de Bilbao, 28, planta 4  
 Tel. 944 355 030  
 48009 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, 5º, 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

**SPLIETHOFF SPAIN S.L**

**Federico Delclós**

DIRECTOR  
 Gran Vía 19-21, 22 plta  
 Tel. 944 830 524  
 48009 Bilbao  
 www.spliethoff.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**

**Ignacio Pérez**

DIRECTOR ZONA NORTE  
 Colón de Larreategui, 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 1ª  
 Tel. 944 231 765  
 48902 Barakaldo  
 www.transcomashipping.com

bilbao@transcoma.com

**VASCO CATALANA DE  
 CONSIGNACIONES**

**Pedro Medrano**

GENERAL MANAGER  
 Av. Iparraguirre, 59, 3º  
 Tel. 944 939 200  
 48980 Santurtzi  
 www.vascologistics.com

pedro.medrano@vascoa.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 Mº Durán Quintero**

GERENTE  
 P.I. 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-Nikolaj 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



**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Susana Uya Pedrosa**  
 DIRECTORA  
 Av. del Puerto, 1, 6º  
 Tel. 956 282 111  
 11006 Cádiz  
 www.suardiaz.com

suya@suardiaz.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

**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**

**DAVILA AGENCIAS Y SERVICIOS PORTUARIOS**



**Jorge López Guerra**  
 DIRECTOR  
 Antonio López, 24  
 Tel. 942 215 450  
 39009 Santander  
 www.grupodavila.es

jlopez@mdavila.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Juan Vicario Basterreche**  
 KEY ACCOUNT MANAGER  
 Emilio Pino 6 4ºG  
 Tel. 942 314 011  
 39002 Santander  
 www.suardiaz.com

jvicario@suardiaz.com



**CASTELLÓN**

**GIMENO LOGÍSTICA PORTUARIA**



**Julio Bolos Agut**  
 ADMINISTRADOR  
 Muelle Darsena Sur S/N - Apdo. 82  
 Tel. 964 282 410  
 12100 Grao Castellón  
 www.gimenologport.com

jbolos@gimenologport.com

**SIMÓN MONTOLIO Y CÍA, S.A.**



**Ignacio Montolio**  
 GERENTE  
 Muelle Serrano Lloberas, s/n. Pl.1º-  
 Local 1 - Tel. 962 679 911  
 12100 Castelló de la Plana  
 https://montolio.agency/

ignacio@montolio.agency

**SUCESORES DE SEBASTIÁN ROCA, S.A.**



**Carlos Giménez**  
 DIRECTOR  
 Paseo Buenavista, 15  
 Tel. 964 737 272  
 12100 Grao Castellón

cgimenez@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

castellon@transcoma.com



**GIPUZKOA**

**SOBRINOS DE MANUEL CÁMARA, S.A.**



**Amaia Dorronsoro**  
 DIRECTORA  
 Sorgintxulo, 1, 3-5  
 Tel. 943 344 270  
 20100 Rentería  
 www.bergelogistics.com

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

huelva@bernardinoabad.es

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Francisco Gómez**  
 DELEGADO HUELVA  
 Berdigón, Nº 1-3 (Entreplanta) - CHN  
 Tel. 959 802 970  
 21003 Huelva  
 www.suardiaz.com

vapores.suratlantico@suardiaz.com



**LAS PALMAS**

**ATLANSEA**



**José Mayor**  
 DIRECTOR  
 Eduardo Benot, 51 - 4º  
 Tel. 928 226 013  
 35008 Las Palmas de G. C.  
 www.atlansea.com

shipping@atlansea.com

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**
**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

laspalmas@bernardinoabad.es

**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

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.jaarochoa.com

jaarochoa@jaarochoa.com

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA**

**Cai-Nikolaj Schaefer**

SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Dtor. José Guerra Navarro, 6, 1º  
 Tel. 928 465 112  
 35008 Las Palmas de G. C.  
 www.msc.com

esp-info@msc.com


**MADRID**
**BERGÉ LOGISTICS**

**Óscar Barrios**

RESPONSABLE DE CARGA PROYECTO  
 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 4º Apto. 417  
 Tel. 912 796 155  
 28006 Madrid  
 www.bernardinoabad.es

madrid@bernardinoabad.es

**DAVILA AGENCIAS Y SERVICIOS PORTUARIOS**

**Jorge López Guerra**

DIRECTOR  
 Paseo de la Castellana 8, 1º Dcha.  
 Tel. 914 320 570  
 28046 Madrid  
 www.grupodavila.es

jlopez@mdavila.com

**ERSHIP**

**Gonzalo Alvargonzález**

CONSEJERO DELEGADO  
 Lagasca, 88, 5º 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@noatummaritime.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.es

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 nº 2 - CTC  
 Tel. 916 277 000  
 28821 Coslada  
 www.noatumchartering.com

chartering@noatummaritime.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@noatummaritime.com

**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**

**SEATRANS MARITIME, S.A.**



**Juan Manuel Domínguez**  
 CHARTERING  
 Av. Leonardo da Vinci 8  
 Tel. 911 610 151  
 28906 Getafe  
 www.sea-trans.net  
 seatrans@sea-trans.net

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Javier Nieto**  
 DIRECTOR  
 Ayala, 6, 1ª Planta  
 Tel. 914 316 640  
 28001 Madrid  
 www.suardiaz.com  
 jnfernandez@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



**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

**HAMILTON Y CÍA**



**Juan Carlos Núñez Cuyas**  
 DIRECTOR GERNERAL  
 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-Nikolaij Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Leocio 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

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA**



**Cai-Nikolaij Schaefer**  
 SENIOR PROJECT CARGO MANAGER  
 Ed. Galia Puerto. Ctra. la Esclusa, 11-  
 1ª 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  
 commercia@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





**NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS**  
**SHIPPING COMPANIES / SHIPOWNER REPRESENTATIVES / SHIPPING AGENTS**
**HAPAG LLOYD SPAIN**


**Verónica González**  
 DIRECTORA  
 P<sup>o</sup> Alameda, 35, Bis, 2<sup>o</sup> Planta  
 Tel. 960 453 000  
 46023 Valencia  
 www.hlag.com  
 veronica.gonzalez@hlag.com

**IGNAZIO MESSINA & C. SPA**


**Dolores Cigalat**  
 BRANCH MANAGER  
 Colón, 20, 3<sup>o</sup> 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

**OREY SHIPPING**


**Diana Castellano**  
 RESPONSABLE OFICINA  
 Gran Vía Marqués del Turia, 49-2-4<sup>o</sup>  
 Tel. 662 925 552  
 46005 Valencia  
 www.orey-shipping.es  
 diana.castellano@orey-shipping.es

**PLATAFORMA LOGÍSTICA PORTUARIA**


**Manuel Gil**  
 GERENTE  
 Laboratorio, 82. Pl. Ingruinsa  
 Tel. 962 604 416  
 46520 Puerto de Sagunto  
 comercial@plpsagunto.com

**SIMÓN MONTOLIO Y CÍA.**


**Ignacio Montolio Belmonte**  
 GERENTE  
 Av. Ojos Negros, 81  
 Tel. 962 679 911  
 46520 GRAO DE SAGUNTO  
 https://montolio.agency/  
 ignacio@montolio.agency

**TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS**


**Miguel Gil Montesinos**  
 CNAN MED MANAGER  
 Méndez Núñez, 40 5<sup>o</sup> Local 503-504  
 Tel. 963 164 600  
 46024 Valencia  
 www.transcomashipping.com  
 valencia@transcoma.com

**SEGUROS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO INSURANCE**

**BIZKAIA**
**A. PÉREZ Y CÍA**


**Juan De Castro Chausson**  
 DIRECTOR  
 Barroeta Aldamar, 2, 1<sup>o</sup> Izda.  
 Tel. 944 569 101  
 48001 Bilbao  
 www.perezycia.com  
 juan.decastro@perezycia.com

**GESAMAR GESTIÓN DE SEGUROS**


**Andrea Marín**  
 DIRECTORA  
 C/ Fortuny, 9  
 28010 Madrid  
 Tfno. 913194836  
 seguros@gesamar.com  
 www.gesamar.com


**MADRID**

**TERMINALES PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO TERMINALS**



**TERMINALES MARÍTIMOS DE GALICIA - TMGA**



**Andrés Rey**  
 DIRECTOR  
 Puerto Exterior de Ferrol  
 Tel. 981 126 169  
 15593 Ferrol  
 www.tmga.es

info@tmga.es



**BERNARDINO ABAD**



**Javier Copano Gil-Abad**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Méjico, 1, 1º  
 Tel. 956 228 007  
 11004 Cádiz  
 www.bernardinoabad.es

cadiz@bernardinoabad.es

**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



**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

**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



**ALGEPOSA PASAIA**



**Imanol Mintegui**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Edif. Consignatarios, s/n, Plta. Baja  
 Tel. 943 350 000  
 20110 Pasajes  
 www.algeposa.com

algeposa@algeposa.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

**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

**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

**SERVICIOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS SLP, S.L.**



**Manu Pérez Riveras**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Gran Vía, 40 bis, 7º  
 Tel. 944 249 987  
 48009 Bilbao  
 www.slp.es

agency@slp.es

**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

**NOATUM UECC TERMINAL PASAJES, S.L.**



**Urko Albistur**  
 DIRECTOR  
 Edif. Quincasa, Pta.3º, Apto  
 Correos. 47 - Tel. 943 523 550  
 20110 Pasajes Ancho  
 www.uecc.com

ualbistur@noatum-uecc.com

**TERMINALES PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO TERMINALS**
**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 LOGISTICS****Óscar Barrios**

RESPONSABLE DE CARGA PROYECTO

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

**ERSHIP****Gonzalo Alvargonzález**

CONSEJERO DELEGADO

Lagasca, 88, 5ª Dcha.  
 Tel. 914 263 400  
 28001 Madrid  
 www.ership.com

chart@ership.com

**INCARGO****Jaime Pastor**

DIRECTOR

O'Donnell, 18 - 3ª J  
 Tel. 914 364 640  
 28009 Madrid  
 www.incargo.es

ship@incargo.es

**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

commercia@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**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Muelle Comercial, s/n  
 Tel. 981 338 777  
 15401 Ferrol  
 www.ptmar.com/es

projectspt@ptmar.com



**ALICANTE**

**SAVINODEL BENE, S.L.**



**Otello Falugiani**  
 DIRECTOR  
 Pl. Atalayas, Dracma, Parc. R 65- 66  
 Y 67 - Tel. 965 106 522  
 03114 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

**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 1ª,  
 Módulo D - Tel. 945 514 949  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.myatlanticforwarding.com  
 miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

**EGLOBE INTEGRAL LOGISTICS SOLUTIONS**


**Víctor Humbert**  
 DIRECTOR  
 Ronda Sant Pere 17, 4art  
 Tel. 930 180 003  
 08010 Barcelona  
 www.e-globe-cargo.com  
 vhumbert@eglobe-cargo.com

**ERHARDT PROJECTS**


**Igor Muñoz**  
 GENERAL MANAGER  
 Av. Drassanes, 6-8 - 3º - Edif. Colón  
 Tel. 933 287 200  
 08001 Barcelona  
 www.erhardtprojects.com  
 imuniz@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 del Llobregat  
 www.ership.com  
 ad.ba@ership.com

**EXPEDITORS INTERNATIONAL ESPAÑA, S.A.**


**Diego Díaz**  
 DISTRICT MANAGER  
 P. N. Mas Blau, Bergueda 1, Esc. A,  
 A5, P.B. - Tel. 932 492 600  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.expeditors.com  
 diego.diaz@expeditors.com

**GRUPO AROLA**


**Roger Pallarés**  
 LOGISTICS GENERAL MANAGER  
 Palaudàries, 11-13  
 Tel. 933 249 494  
 08004 Barcelona  
 www.arola.com  
 rpallares@arola.com

**GSM- GESTIÓN DE SERVICIOS MARÍTIMOS, AEREO Y TERRESTRES, S.A.**


**Santi Millet**  
 DIRECTOR GSM DEPT. TANKS  
 Av. Drassanes, 6-8, 7ª  
 Tel. 933 013 799  
 08001 Barcelona  
 www.gsmsa.es  
 gsm@gsmsa.es

**INTERNATIONAL PROJECT CARGO**


**Miguel Ángel Muñoz**  
 Edif. Logic I, Ronda de Can Rabadà,  
 2, 5º, 3ª  
 Tel. 932 981 171  
 08860 Castelldefels  
 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

**LIBERTY CARGO, S.L.**


**Lydia Díaz**  
 DIRECTORA  
 Vilamari, 90, Entlo.  
 Tel. 934 439 950  
 08015 Barcelona  
 www.libertycargo.com  
 liberty@libertycargo.com

**M.P.G. TRÁNSITOS**


**Marc López**  
 BRANCH MANAGER  
 Av. Drassanes 6-8. 8ª  
 Tel. 933 018 878  
 08001 Barcelona  
 www.groupmpg.com  
 marc.lopez@groupmpg.com

**MEGA ONLINE LOGISTICS, S.L.**


**Carla Bolognesi**  
 DIRECTORA GENERAL  
 Passeig del Ferrocarril, 339, baixos, 3B  
 Tel. 933 297 810  
 08860 Castelldefels  
 www.megaonlinelogistics.com  
 info@megaonlinelogistics.com

**MULTITRADE SPAIN**


**Carlos Guimet**  
 DIRECTOR  
 Passeig del Ferrocarril, 335, baixos 2ª  
 Tel. 932 643 900  
 08860 Castelldefels  
 www.multitrade-spain.es  
 mtsp@multitrade-spain.es

**NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA**


**Javier Moré**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Cal Pi de L'Olla, 36-38, ZAL II  
 Tel. 935 522 983  
 08820 El Prat del Llobregat  
 www.nipponexpress.com  
 javier.more@neur.com

**OIA GLOBAL**


**Laura Lillo**  
 BRANCH MANAGER  
 Bruc, 21, ppal 4ª  
 Tel. 933 906 101  
 08010 Barcelona  
 www.oiaglobal.com  
 barcelona.operations@oiaglobal.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

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO FORWARDERS**

**SAVINO DEL BENE, S.L.**



**Toni Bayona**  
 DIRECTOR  
 Garrotxa, 6,1C. Parc de Negocis  
 Mas Blau 1 - Tel. 932 156 226  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.savinodelbene.com

barcelona@savinodelbene.com

**SMART LOGISTICS GROUP**



**Andrés Lozano Hernández**  
 DIRECTOR GENERAL  
 C/ 60, 25 - 27, D-9, Zona Franca  
 Tel. 932 230 608  
 08040 Barcelona  
 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.eswww.sparber.es

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**



**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 L'Atlàntic, 112-120, (ZAL)  
 Tel. 648 483 814  
 08040 Barcelona  
 www.transcomalogistics.com

rlarreategui@transcomalogistics.com

**VAN DER VLIST IBERIA**



**Lain Repsold**  
 DIRECTOR  
 Balmes, 200, 3º, 2º  
 Tel. 933 191 517  
 08006 Barcelona  
 www.vandervlist.es

info@spain.vandervlist.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

**ASTHON CARGO SHARE LOGISTICS**



**Mike Jauregui**  
 DIRECTOR  
 Ibañe 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

**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

**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**



**Igor Muñiz**  
 GENERAL MANAGER  
 Ercilla, 19  
 Tel. 944 250 100  
 48009 Bilbao  
 www.erhardtprojects.com

imuniz@erhardt.es

**EXPEDITORS INTERNATIONAL ESPAÑA, S.A.**



**Diego Diaz**  
 DISTRICT MANAGER  
 Pl.Axpe, Av Ribera de Axpe 11, Ed.  
 A, of.202 - Tel. 944 800 300  
 48950 ERANDIO  
 www.expeditors.com

diego.diaz@expeditors.com

**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

**GEODIS FF**



**Sergio Rivas**  
 DEPUTY PROJECTS LOGISTICS MANAGER  
 Gran Vía 17 - 3º Dcha  
 Tel. 946 305 416  
 48001 Bilbao  
 www.geodis.com

sergio.rivas@geodis.com

**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.mpg.com.es

a.escauriaza@mpg.com.es



**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
 PROJECT CARGO FORWARDERS

**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 PROJECTS**


**Judith Rodríguez**  
 BRANCH MANAGER  
 Barroeta Aldamar 6-4º izq.  
 Tel. 944 736 185  
 48001 Bilbao  
 www.novocargoprojects.com

judith@novocargoprojects.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

**RHENUS LOGISTICS, S.A.U**


**Blanca Fernández**  
 RESP. PROYECTOS Y CARGAS ESPECIALES  
 C/ Ibañez de Bilbao 28-5º C  
 Tel. 944 704 360  
 48009 Bilbao  
 www.rhenus.com

proyectos@es.rhenus.com

**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

**SERVICIOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS SLP, S.L.**


**Manu Pérez Riveras**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Gran Vía, 40 bis, 7º  
 Tel. 944 249 987  
 48009 Bilbao  
 www.slp.es

agency@slp.es

**SPARBER GROUP**


**Alexander Sparber**  
 BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER  
 San Vicente, 8 - Edif. Albia I, planta 10º  
 Tel. 944 354 443  
 48001 Bilbao  
 www.sparbergroup.com

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

vsbilbao@suardiaz.com

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**


**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 San Bartolomé, 1, PLANTA 1º  
 Tel. 944 238 895  
 48902 Barakaldo  
 www.transcomalogistics.com

corporate@transcomalogistics.com


**CÁDIZ**
**BERNARDINO ABAD**


**Javier Copano Gil-Abad**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Méjico, 1, 1º  
 Tel. 956 228 007  
 11004 Cádiz  
 www.bernardinoabad.es

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

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

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

info@europeaexpediciones.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**


**Susana Uya Pedrosa**  
 DIRECTORA  
 Av. del Puerto, 1, 6º  
 Tel. 956 282 111  
 11006 Cádiz  
 www.suardiaz.com

suya@suardiaz.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

TRANSITARIAS PROJECT CARGO  
 PROJECT CARGO FORWARDERS



CANTABRIA

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Juan Vicario Basterreche**  
 KEY ACCOUNT MANAGER  
 Emilio Pino 6 4ºG  
 Tel. 942 314 011  
 39002 Santander  
 www.suardiaz.com

jvicario@suardiaz.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

**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

laspalmas@bernardinoabad.es

**MEDATLANTIC  
 MANAGERMENTS, S.L.**



**Mª José González Sánchez**  
 DIRECTORA  
 Ferreras, 24 - 1º planta  
 Tel. 928 461 224  
 35008 Las Palmas de G. C.  
 www.medatlanticmanagement.es

medatlantic@medatlantic.net



GIPUZKOA

**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



HUELVA

**BERNARDINO ABAD HUELVA**



**Víctor Gómez Zaldivar**  
 CHIEF OPERATING OFFICER  
 Nuevo Muelle Sur, s/n - P.I. Puerto  
 Exterior - Tel. 959 956 087  
 21810 Huelva  
 www.bernardinoabad.es

huelva@bernardinoabad.es



MADRID

**A. PÉREZ Y CÍA.**



**Jorge Sieiro**  
 PROJECT CARGO DIRECTOR  
 Fortuny, 9  
 Tel. 620 534 229  
 28010 Madrid  
 www.perezycia.com

j.sieiro@vig.perezycia.com



GIRONA

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Francisco Gómez**  
 DELEGADO HUELVA  
 Berdigón, Nº 1-3 (Entreplanta) - CHN  
 Tel. 959 802 970  
 21003 Huelva  
 www.suardiaz.com

vapores.suratlantico@suardiaz.com

**ACCIONA FORWARDING**



**Pablo Bernal**  
 APODERADO GENERAL  
 Av de Aragón 402 Ed. Allende 8º  
 Tel. 917 227 800  
 28022 Madrid  
 www.acciona.com

customerservicefwd@acciona.com

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**



**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 Josep Mª Gironella i Pou, 1-3  
 Tel. 648 483 814  
 17005 Girona  
 www.transcomalogistics.com

rlarreategui@transcomalogistics.com



LAS PALMAS

**ACROSS LOGISTICS**



**Miguel Giménez Rico**  
 BRANCH MANAGER  
 Av. Premios Nobel, 26. Pl.  
 Casablanca - Tel. 912 907 640  
 28850 Torrejón de Ardoz  
 www.acrosslogistics.com

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
**PROJECT CARGO FORWARDERS**
**AGILITY SPAIN**

**Carlos Martínez**

CHIEF COMMERCIAL OFFICER ITALY &amp; SPAIN

 Rumania 7. Centro de Ttes de  
 Coslada (CTC) - Tel. 913 432 100  
 28821 Coslada  
 www.agility.com

cmartinez@agility.com

**ALTIUS PROJECT DIVISION**

**Salvador Corrales**

DIRECTOR COMERCIAL DE PROYECTOS

 Hermsilla 30, 2º  
 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 4º Apto. 417  
 Tel. 912 796 155  
 28006 Madrid  
 www.bernardinoabad.es

madrid@bernardinoabad.es

**CEVA LOGISTICS**

**Antonio Cançado**

MANAGING DIRECTOR

 Av. de Fuentemar, 9  
 Tel. 913 343 154  
 28823 Coslada  
 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

**COORDINADORA INTERNACIONAL  
DE CARGAS, S.A.**

**Pablo Higuera Madsen**

EXECUTIVE DIRECTOR

 Pº de la Castellana, 140, 8-A  
 Tel. 915 903 360  
 28046 Madrid  
 www.coordinadoraetm.com

pvhiguera@coordinadoraetm.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

**ERHARDT PROJECTS**

**Igor Muñiz**

GENERAL MANAGER

 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**

DISTRICT MANAGER

 Av. Transición Española, 24. Ed.  
 Gamma.Pl. 52 - Tel. 917 480 707  
 28108 Alcobendas  
 www.expeditors.com

diego.diaz@expeditors.com

**GEODIS FF**

**Sergio Rivas**

DEPUTY PROJECTS LOGISTICS MANAGER

 Av. Central s/n. Ed. Geodis Wilson.  
 C.C. Aérea - Tel. 917 461 142  
 28042 Madrid  
 www.geodis.com

sergio.rivas@geodis.com

**INCARGO**

**Jaime Pastor**

DIRECTOR

 O'Donell, 18 - 3º J  
 Tel. 914 364 640  
 28009 Madrid  
 www.incargo.es

ship@incargo.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

**NOATUM PROJECT CARGO -  
NOATUM LOGISTICS SPAIN**

**Norberto Garrido**

COUNTRY MANAGER SPAIN

 Av. De Italia nº2 - CTC Edif Ferrol  
 Tel. 916 277 071  
 28821 Coslada  
 www.noatumprojectcargo.com

ngarrido@noatumlogistics.com

**SAVINO DEL BENE**

**Paula Diz Riveiro**

DIRECTORA

 Trespaderne, 23, Nave Superior  
 Tel. 913 291 679  
 28042 Madrid  
 www.savinodelbene.com

madrid@savinodelbene.com

**SEATRANS MARITIME, S.A.**

**Juan Manuel Domínguez**

CHARTERING

 Av. Leonardo da Vinci 8  
 Tel. 911 610 151  
 28906 Getafe  
 www.sea-trans.net

seatrans@sea-trans.net



**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
 PROJECT CARGO FORWARDERS

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Javier Nieto**  
 DIRECTOR  
 Ayala, 6, 1ª Planta  
 Tel. 914 316 640  
 28001 Madrid  
 www.suardiaz.com  
 jnfernandez@suardiaz.com

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**



**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 Barbadillo, 4, Planta 1ª, Oficina 6  
 Tel. 648 483 814  
 28042 Madrid  
 www.transcomalogistics.com  
 rlarreategui@transcomalogistics.com

**ZAZU LOGISTICS**



**Jaime Blasco**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Av. Brasil, 20-1  
 Tel. 911 920 016  
 28020 Madrid  
 www.zazulogistics.com  
 info@zazulogistics.com



**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**



**Carlos Otamendi**  
 SALES MANAGER  
 Av. Condado de Huelva, 9  
 Tel. 648 483 814  
 29740 Torre del Mar  
 www.transcomalogistics.com  
 rlarreategui@transcomalogistics.com



**MORARTE INTERNACIONAL**



**Oriol Poch Ruiz**  
 RESPONSABLE MARÍTIMO/AÉREO  
 Calle Mexico, 4 Pl La Serreta  
 Tel. 968 386 532  
 30500 Molina de Segura  
 www.morarte.es  
 oriol.poch@morarte.es



**DSV AIR & SEA S.A.**



**Mary Mar Echevarria**  
 SENIOR MANAGER, INDUSTRIAL  
 Pl. Mutilva, Cl. E, 7, 2º A  
 Tel. 948 980 733  
 31192 Mutilva Baja  
 www.es.dsv.com  
 info@es.dsv.com



**KALEIDO IDEAS & LOGISTICS**



**Xose Martínez**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Rúa Pontevedra, 4 1ªA  
 Tel. 986 449 687  
 36201 Vigo  
 www.kaleidologistics.com  
 kaleido@kaleidologistics.com

**SUARDIAZ LOGISTICS**



**Romina Fernández Álvarez**  
 BRANCH MANAGER  
 Rosalía de Castro, 60  
 Tel. 986 228 799  
 36201 Vigo  
 www.suardiaz.com  
 rfernandez@suardiaz.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

**ERHARDT PROJECTS**



**Igor Muñiz**  
 GENERAL MANAGER  
 Av. Litoral de Anaga, Sector Jagua  
 Tel. 922 246 080  
 38108 S. C. de Tenerife  
 www.erhardtprojects.com  
 imuniz@erhardt.es



**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

**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

**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. 648 483 814  
 41089 MONTEQUINTO  
 www.transcomalogistics.com

riarreategui@transcomalogistics.com


**TARRAGONA**
**EUROPORTS**

**Carlos Soletó**

DIRECTOR COMERCIAL

 Ciudad Real, s/n, Moll de Castella  
 Tel. 977 222 219  
 43004 Tarragona  
 www.euroports.com

commercia@europortsiberica.com

**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**

**Oscar Muñoz**

LOGISTICS MANAGER

 Port Tarraco - Moll de Lleida, B4  
 Tel. 977 252 108  
 43004 Tarragona  
 www.nextmaritime.com

logistics@nextmaritime.com


**VALENCIA**
**ACROSS LOGISTICS, S.L.U**

**Juan Castellano Montoro**

GROUP OVERSEAS MANAGER

 Av. Corregers, 21. Pl. La Casanova  
 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 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**

DIRECTOR

 Dr. J. J. Dómine, 15, 2º A  
 Tel. 963 165 700  
 46011 Valencia  
 www.dachser.es

javier.villahermosa@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

 Ciudad de Liria, 130 A  
 Tel. 961 345 170  
 46980 Paterna  
 www.erhardtprojects.com

imuniz@erhardt.es

**EXPEDITORS INTERNATIONAL**  
**ESPAÑA, S.A.**

**Diego Díaz**

DISTRICT MANAGER

 Avd Cort Valencianas Edif Géminis,  
 nº 39, 9º - Tel. 963 468 299  
 46015 Valencia  
 www.expeditors.com

diego.diaz@expeditors.com

**INTERMODAL GLOBAL LOGISTICS**

**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

**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

**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 Via Marqués del Turia, 49-2-4º  
 Tel. 662 925 552  
 46005 Valencia  
 www.orey-shipping.es

diana.castellano@orey-shipping.es

**TRANSITARIAS PROJECT CARGO**  
 PROJECT CARGO FORWARDERS

**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-1ª  
 Tel. 963 241 350  
 46011 Valencia  
 www.savinodelbene.com

valencia@savinodelbene.com

**TRANS OCEAN TRANSIT (TOT)**



**Belén Gómez**

ADUANAS & ADMINISTRACIÓN

Font Podrida, 15 Bajo  
 Tel. 963 242 102  
 46011 Valencia  
 www.totspain.com

aduana@totspain.com

**TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS**



**Carlos Otamendi**

SALES MANAGER

Espinosa, 8  
 Tel. 648 483 814  
 46008 Valencia  
 www.transcomalogistics.com

rlarreategui@transcomalogistics.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.com

**YACHT MOVING**



**Isabel Albiach Montañana**

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.zazu-logistics.com

info@zazu-logistics.com

**TRANSPORTES ESPECIALES**  
 SPECIALISED TRANSPORT



**ÁLAVA**

**DACHSER SPAIN, S.A.**



**José Miguel Herrera**

GENERAL MANAGER EUROPEAN LOGISTICS

EHarria, Parcela 3.1. P.I. Jundiz  
 Tel. 945 290 707  
 01015 Vitoria  
 www.dachser.es

vitoria.comercial@es.dachser.com



**ALBACETE**

**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



**BARCELONA**

**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



**TRANSPORTES ESPECIALES**  
**SPECIALISED TRANSPORT**
**AVANZA LOGISTICS**


**Alejandro Ruiz**  
 DIRECTOR BARCELONA  
 Acer, 30-32, 1º-3º  
 Tel. 932 230 712  
 08038 Barcelona  
 www.avanzalogistics.com

aruiz@avanzalogistics.com

**EGLOBE INTEGRAL LOGISTICS SOLUTIONS**


**Víctor Humbert**  
 DIRECTOR  
 Ronda Sant Pere 17, 4art  
 Tel. 930 180 003  
 08010 Barcelona  
 www.e-globe-cargo.com

vhumbert@eglobe-cargo.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  
 Francesc Layret, 8. P.I. El Pla  
 Tel. 933 248 899  
 08750 MOLINS DE REI  
 www.marcombi.com

gpraderio@marcombi.com

**OIA GLOBAL**


**Laura Lillo**  
 BRANCH MANAGER  
 Bruc, 21, ppal 4º  
 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 2-4.  
 Sector E - Tel. 933 232 974  
 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**  
 DIRECTOR GENERAL  
 Centro Carga Aérea, Oficina A 301  
 Tel. 936 029 575  
 08820 El Prat de Llobregat  
 www.totalfreightw.com

info@totalfreightw.com

**TRANSPAIS**


**José Mº 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, 3º, 2º  
 Tel. 933 191 517  
 08006 Barcelona  
 www.vandervlist.es

info@spain.vandervlist.com


**BIZKAIA**
**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 ACHA CARGO**


**Markel Acha Ventura**  
 DIRECTOR  
 Refradigas 2, Oficina 301  
 Aparcabiisa - 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

**TRANSPORTES ESPECIALES**  
**SPECIALISED TRANSPORT**



**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**

**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

**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

Etzabal, 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

**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.sparber.es

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

comercial2@transpais.es



**PONTEVEDRA**

**TRANSPAIS**



**Gloria Hidalgo**

INTERNATIONAL SALES MANAGER

P. I. Rebullón. Avenida el Rebullón s/n  
 Tel. 687 189 318  
 36416 Mos - Vigo  
 www.transpais.es

comercial2@transpais.es



**TARRAGONA**

## TRANSPORTES ESPECIALES SPECIALISED TRANSPORT

### TRANSPAIS INTERMODAL



#### Francisco José Pardo

DIRECTOR  
Muelle de Andalucía, s/n  
Tel. 619 111 139  
43004 Tarragona  
www.transpais.es

comercial2@transpais.es



VALENCIA

### 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  
Cº Canal, 91 local 27-Club Náutico  
Valencia - 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



ZARAGOZA

### 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

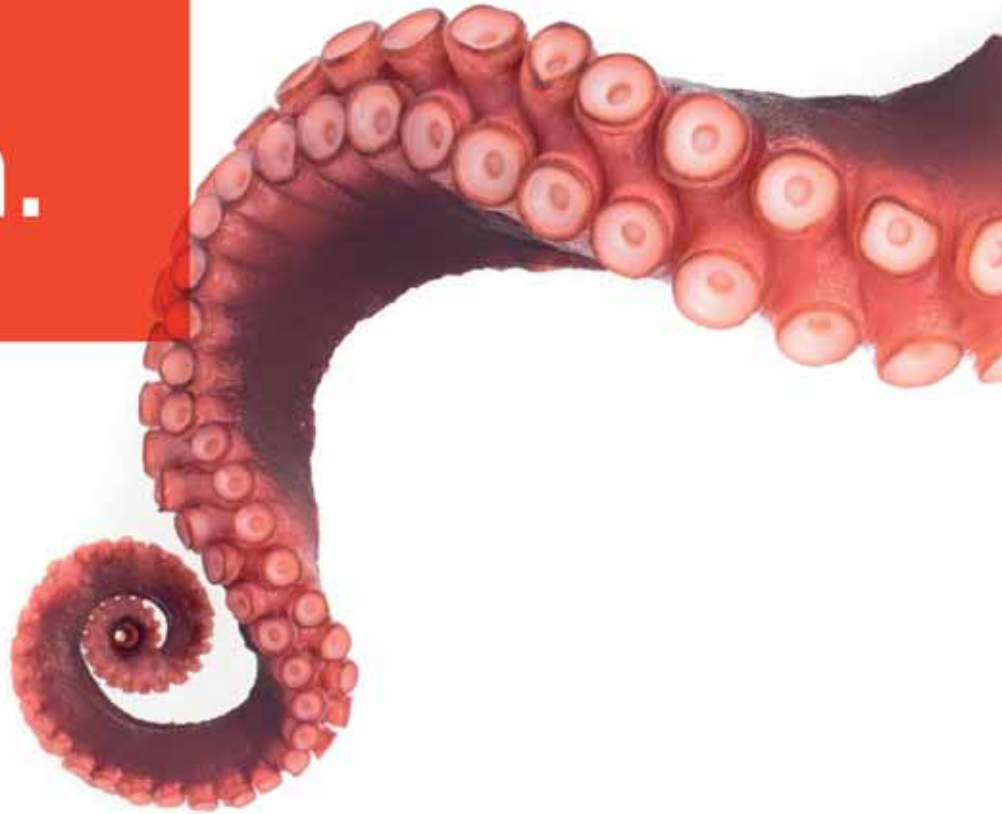


A large, cylindrical industrial storage tank, likely for medical cargo, is the central focus of the image. The tank is made of metal and has a textured surface. It is surrounded by various pipes, valves, and structural elements. In the background, other industrial structures and a ship are visible under a blue sky with scattered white clouds. The overall scene is an industrial port facility.

**THE BEST OPTION  
FOR YOUR CARGO  
IN THE MED**

KONECRANES®

Welcome  
to your  
evolution.



An octopus can pick locks, store tools, solve puzzles and open jars because each tentacle has evolved its own brain.

When you retrofit our automation system onto existing equipment, your fleet is connected for a safer, more reliable and predictable operation.

Same fleet, now smarter.

Ports. **Evolved.**